

Universidade de Brasília - UnB

ANA CAROLINA MILHOMENS PÊGO

**O CIRCULAR POR BRASÍLIA:
O CAMINHAR DO PEDESTRE NA CIDADE MODERNA**

**BRASÍLIA
AGOSTO DE 2013**



ANA CAROLINA MILHOMENS PÊGO

**O CIRCULAR POR BRASÍLIA:
O CAMINHAR DO PEDESTRE NA CIDADE MODERNA**

Dissertação apresentada ao Programa de Pesquisa e Pós-Graduação da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo (FAU) da Universidade de Brasília (UnB), como requisito parcial para obtenção do grau de Mestre em Arquitetura e Urbanismo no Departamento de Teoria e História em Arquitetura (THA).

Orientadora: Prof. Dra. Luciana Sabóia Fonseca Cruz

**BRASÍLIA
AGOSTO DE 2013**

ANA CAROLINA MILHOMENS PÊGO

**O CIRCULAR POR BRASÍLIA:
O CAMINHAR DO PEDESTRE NA CIDADE MODERNA**

Dissertação aprovada como requisito parcial para obtenção do grau de Mestre em Arquitetura e Urbanismo pelo Programa de Pós-Graduação da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo (FAU) da Universidade de Brasília (UnB), pela Comissão formada pelos professores:

Dra. Luciana Sabóia Fonseca Cruz
Orientadora - FAU | UnB

Dra. Ana Elisabete de Almeida Medeiros
Examinadora Interna - FAU | UnB

Dr. Sérgio Moacir Marques
Examinador Externo - FA | UFRGS

Dr. Pedro Paulo Palazzo
Examinador Interno - FAU | UnB

Brasília, 23 de agosto de 2013

AGRADECIMENTOS

À minha família, principalmente aos meus pais, Bolívar Pêgo e Tânia Milhomens, pela preocupação, compreensão e apoio durante todo este tempo.

À minha orientadora Luciana Sabóia pela paciência e imenso conhecimento dividido. Por seu rigor e empenho em contribuir da melhor maneira possível.

Às professoras Ana Elisabete de Almeida Medeiros e Elane Ribeiro Peixoto pela contribuição acadêmica e interesse com o meu trabalho.

Aos meus colegas desta trajetória: Giselle Moll Mascarenhas, Liz Sandoval, Juan Muneton, Airton Costa Junior, Jayme Wesley de Lima. E especial à Ana Catharina Marques e ao Rogério Rezende por dividirem comigo os momentos, sempre com muito bom humor.

Às minhas amigas pela compreensão com os meus estudos e disposição em contribuir sempre.

A todos com quem pude compartilhar esses anos de aprendizado e aos que sempre me transmitiram boas energias.

“[...] Assim, quando os tempos mudarem e a vontade for outra, as proposições iniciais poderão sempre ser repensadas e atualizadas sem quebra – talvez – daquelas proposições fundamentais que, até certo ponto, servirão para balizar a futura configuração da cidade.”

LUCIO COSTA

(Carta dirigida ao Senador Catette Pinheiro, 27 de junho de 1973).

RESUMO

Brasília, como um dos exemplos mais concretos do Movimento Moderno no século XX, foi alvo de críticas como, por exemplo, a de que a cidade não foi planejada para o pedestre. O ordenamento de seu tecido urbano por meio da setorização das atividades sociais e da separação das vias de circulação entre veículos e pedestres foi apontado pela crítica como causador da desorientação do habitante, por contrapor às experiências em sua cidade de origem. Grande parte dessas críticas considerou esses aspectos apenas no âmbito do projeto e que, ao serem implantados, definiram por completo a realidade da cidade. Leituras como essas, entretanto, deixam de considerar a vivência cotidiana dos espaços da capital, que foram pensados com base no ideário moderno da liberação do solo urbano para o uso público. Será, portanto, que essa liberação espacial, implantada na concepção urbana de Brasília, significa, necessariamente, um livre circular para o pedestre? Como que este “uso livre do chão” reflete no dia a dia de quem circula e se apropria dos setores urbanos da capital? O objetivo desta dissertação é propor uma leitura na qual Brasília, em vez de ser vista apenas pelo viés de setores bem delimitados que são percorridos pelas vias de velocidade, seja analisada pela percepção de quem caminha por seus espaços, o pedestre. Ao verificar a apropriação do espaço pelas práticas cotidianas por meio de observações sistemáticas em percursos na área central até o Setor Residencial, é possível verificar o que de fato ocorre no “chão” da cidade e que não pode ser percebido por uma visão totalizante do conjunto urbano ou por quem está apenas dentro do carro.

Palavras-chave: Brasília, liberação espacial, circular, pedestre.

ABSTRACT

Brasília, as one of the most concrete examples of the 20th Century's Modern Movement, has been target of criticism since its conception. The capital, for example, has been considered by many theorists a badly planned city because of the way it accommodates pedestrians. According to the literature, the planning of its urban tissue through the establishment of sectors according to social activities, as well as the separation of its traffic routes between vehicles and pedestrians, are the main cause of its residents' disorientation in comparison to the cities they have resided previously. Such criticism was constructed in relation to Brasília's project. Project which, when implemented, defined the reality of the city as a whole. Such literature, however, does not consider the lively routine of the capital's space, thoroughly planned based on modern ideas of publicly providing Brasília's urban space to its citizens, so they could explore it the most in their day to day life. What is in question here, however, is if such idea of free space for all, rooted in Brasília's conception, results, precisely, in a free democratic traffic of pedestrians. In this sense, how does this "free ground" affect not only its citizen's day to day lives, but also those who privately own sectors of the capital? Through the analysis of such paradox, this thesis offers a new reading of Brasília. Rather than being seen through lenses which define its sectors as limited narrow motorways, this work will examine Brasília through the perspective of its pedestrians - people that actually walk through it - providing a research method which offers a clear view of what happens in the capital's floor. This alternative analysis of the appropriation of the city's urban space, through empirical and systematic observations from central to the residential areas, shows that the "free floor" effect does/does not, in fact, offer the citizens of Brasilia a free democratic use of public space.

Keywords: Brasilia, release spatial, circulation, pedestrian.

RESUMEN

Brasilia, como uno de los ejemplos más concretos del movimiento moderno en el siglo XX, fue criticada como una ciudad no estaba prevista para el peatón. El orden de su tejido urbano a través de la compartimentación de las actividades sociales y la separación de las rutas de tráfico entre vehículos y peatones fue considerado por la crítica como causar desorientación en el habitante por contrarrestar con las experiencias en su ciudad de origen. La mayoría de estos críticos consideran estas cuestiones sólo en el contexto del proyecto que, cuando se despliega, se define por completo la realidad de la ciudad. Las lecturas de este tipo, sin embargo, no tienen en cuenta la experiencia de los espacios cotidianos de la capital, que fueron diseñados en base a las ideas modernas de la liberación de suelo urbano para el uso público. Por tanto, este espacio de liberación, que se encuentra en el diseño urbano de Brasilia, ¿significa necesariamente una circular gratis a los peatones? ¿Cómo este "libre uso del suelo" refleja en el diario de quien circula y se apropia de los sectores urbanos de la capital? El objetivo de esta disertación es proponer una lectura en la que Brasilia, en lugar de ser vista sólo por el sesgo de los sectores que están bien definidos y recorridos por las rutas con la velocidad, sea analizada por la percepción de quien camina a través de los espacios, los peatones. Tras un análisis de la apropiación del espacio por las prácticas cotidianas a través de observaciones sistemáticas, en las rutas de la zona central para el sector residencial, es posible ver lo que realmente sucede en el "suelo" de la ciudad y no puede ser percibido por una visión del conjunto de toda la ciudad o por la persona que se encuentra en el interior del coche.

Palabras clave: Brasilia, la liberación espacial, el circular, el peatón.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

| | |
|--|----|
| Figura 1. Uma cidade católica em 1440 e 1840..... | 26 |
| Figura 2. Vista aérea de Paris em 1889..... | 29 |
| Figura 3. A Cidade Industrial: o centro e moradias, 1917. | 31 |
| Figura 4. Projeto de Lucio Costa para o Concurso do Plano Piloto da Nova Capital do Brasil..... | 55 |
| Figura 5. Brasília. Croqui dos eixos de formação da cidade. | 56 |
| Figura 6. Brasília. Croqui do modelo da superquadra. | 57 |
| Figura 7. Brasília. Croqui da transição do comércio local para a cinta arborizada da superquadra. | 58 |
| Figura 8. Brasília. Croqui da configuração do corpo arquitetônico contínuo do setor central..... | 59 |
| Figura 9. Brasília. Croqui da plataforma superior da estação Rodoviária. | 60 |
| Figura 10. Brasília. Construção do Hospital de Base no Setor Médico-Hospitalar Sul..... | 63 |
| Figura 11. Brasília. Construção da plataforma superior da estação Rodoviária. | 63 |
| Figura 12. Brasília: Construção do centro da cidade..... | 65 |
| Figura 13. Brasília. Fragmentação do tecido urbano central. | 66 |
| Figura 14. Brasília. Construção do edifício do Conic no Setor Comercial Sul. | 67 |
| Figura 15. Brasília. Estação Rodoviária do Plano Piloto..... | 67 |
| Figura 16. Brasília. Plataforma superior da Estação Rodoviária e o Setor de Diversões. | 71 |
| Figura 17. Brasília. Edifício do Conjunto Nacional no Setor de Diversões Norte. ... | 71 |
| Figura 18. Brasília. Setor Residencial Sul sem as cintas arborizadas. | 73 |
| Figura 19. Brasília. Vista aérea da parte sul da cidade..... | 75 |
| Figura 20. Brasília. Plataforma superior da Rodoviária..... | 75 |
| Figura 21. As quatro escalas urbanas de Brasília..... | 78 |
| Figura 22. Brasília. Campanha da faixa de pedestre..... | 81 |
| Figura 23. Brasília. Vista aérea do Plano Piloto..... | 87 |
| Figura 24. Brasília. Vista aérea do centro do Plano Piloto. | 88 |
| Figura 25. Brasília: Vista aérea do centro do Plano Piloto. | 91 |
| Figura 26. Brasília. Plataforma superior da Rodoviária do Plano Piloto..... | 93 |

| | |
|---|-----|
| Figura 27. Brasília. Plataforma superior: via veicular e calçada..... | 94 |
| Figura 28. Brasília. Plataforma superior: praça em frente ao Conic. | 94 |
| Figura 29. Brasília. Plataforma superior: campo visual..... | 95 |
| Figura 30. Brasília. Plataforma superior: o Conic como uma barreira voltada para o oeste Fonte: Fonte: Google Maps (agosto 1997)..... | 95 |
| Figura 31. Brasília. Plataforma superior: permeabilidade visual voltada para o leste. | 95 |
| Figura 32. Brasília. Plataforma superior: fluxo de pedestres (14 horas). | 96 |
| Figura 33. Brasília. Plataforma superior: fluxo de pedestres (8 e 18 horas). | 97 |
| Figura 34. Brasília. Plataforma superior: pedestres junto ao guarda-corpo (10 e 12 horas). | 99 |
| Figura 35. Brasília. Plataforma superior: comerciantes informais (10 horas). | 100 |
| Figura 36. Brasília. Plataforma superior: comerciantes informais (12 horas). | 100 |
| Figura 37. Brasília. Plataforma superior: comerciantes informais (16 horas). | 101 |
| Figura 38. Brasília. Plataforma superior: moradora de rua sentada na calçada (16 horas). | 101 |
| Figura 39. Brasília. SDS: o edifício do Conic. | 103 |
| Figura 40. Brasília. SDS: fragmentação espacial entre o SDS e o SCS. | 104 |
| Figura 41. Brasília. SDS: o Conic como uma barreira visual. | 105 |
| Figura 42. Brasília. SDS: o edifício do Touring. | 105 |
| Figura 43. Brasília. SDS: fluxo de pedestres em frente ao Conic (10 horas)..... | 106 |
| Figura 44. Brasília. SDS: fluxo de pedestres em frente ao Conic (14 horas)..... | 107 |
| Figura 45. Brasília. SDS: fluxo de pedestres em frente ao Conic (18 horas)..... | 107 |
| Figura 46. Brasília. SDS: apropriação da praça durante o horário de almoço (12 horas). | 108 |
| Figura 47. Brasília. SDS: apropriação da praça por morador de rua (14 horas). ... | 109 |
| Figura 48. Brasília. SDS: apropriação no fim de semana (16 horas)..... | 109 |
| Figura 49. Brasília. SDS: apropriação no fim de semana (16 horas)..... | 110 |
| Figura 50. Brasília: Setor Comercial Sul. | 112 |
| Figura 51. Brasília. SCS: térreo dos edifícios. | 113 |
| Figura 52. Brasília. SCS: edifícios implantados em um platô com percursos permeáveis. | 113 |
| Figura 53. Brasília. SCS: o primeiro conjunto de edificações. | 114 |
| Figura 54. Brasília. SCS: permeabilidade visual dos setores que estão “abaixo”. | 115 |
| Figura 55. Brasília. SCS: fluxos do primeiro conjunto de edificações. | 115 |
| Figura 56. Brasília. SCS: fluxo no primeiro conjunto de edificações (8 horas). | 116 |
| Figura 57. Brasília. SCS: fluxo no primeiro conjunto de edificações (12 horas).... | 117 |
| Figura 58. Brasília. SCS: fluxo no primeiro conjunto de edificações (18 horas).... | 117 |

| | |
|---|-----|
| Figura 59. Brasília. SCS: apropriação social (10 e 12 horas). | 118 |
| Figura 60. Brasília. SCS: apropriação social no fim de semana (10 e 12 horas). | 119 |
| Figura 61. Brasília. SCS: a primeira galeria. | 121 |
| Figura 62. Brasília. SCS: travessia de pedestres pela via veicular. | 122 |
| Figura 63. Brasília. SCS: fluxo na primeira galeria (2 horas). | 123 |
| Figura 64. Brasília. SCS: fluxo na primeira galeria (12 horas). | 123 |
| Figura 65. Brasília. SCS: fluxo na primeira galeria (18 horas). | 124 |
| Figura 66. Brasília. SCS: interação entre os comerciantes (12 horas). | 125 |
| Figura 67. Brasília. SCS: apropriação social no fim de semana (10 e 12 horas). | 126 |
| Figura 68. Brasília. SCS: galeria do Ed. Planalto. | 128 |
| Figura 69. Brasília. SCS: fluxo na segunda galeria (14 horas). | 129 |
| Figura 70. Brasília. SCS: comerciantes informais na segunda galeria (10 horas). | 129 |
| Figura 71. Brasília. Setor Médico-Hospitalar Sul. | 131 |
| Figura 72. Brasília. Travessia entre o SCS e o SMHS. | 132 |
| Figura 73. Brasília. SMHS: ausência de passeios contínuos para o pedestre. | 133 |
| Figura 74. Brasília. SMHS: Hospital de Base. | 134 |
| Figura 75. Brasília. SMHS: permeabilidade visual somente na direção leste-oeste. | 135 |
| Figura 76. Brasília. SMHS: fluxo de veículos no Hospital de Base (18 horas). | 136 |
| Figura 77. Brasília. SMHS: fluxo de pacientes no Hospital de Base (16 horas). | 136 |
| Figura 78. Brasília. SMHS: morador de rua na calçada do Hospital de Base (8 horas). | 137 |
| Figura 79. Brasília. SMHS: comerciantes informais na frente do Hospital de Base (10 horas). | 137 |
| Figura 80. Brasília. SMHS: Hospital Sarah Kubitschek. | 139 |
| Figura 81. Brasília. SMHS: à esquerda o Hospital Sarah Kubitschek e à direita o edifício Pioneiras Sociais e a banca de jornal. | 139 |
| Figura 82. Brasília. SMHS: <i>motoboys</i> ao lado do estacionamento (10 horas). | 140 |
| Figura 83. Brasília. SMHS: funcionários do Hospital Sarah Kubitschek (10 horas). | 140 |
| Figura 84. Brasília. SMHS: apropriação social da banca de jornal (12 horas). | 141 |
| Figura 85. Brasília. SMHS: apropriação social no fim de semana (16 horas). | 141 |
| Figura 86. Brasília. Travessia entre o SMHS e o Setor Residencial. | 142 |
| Figura 87. Brasília. Setor Residencial: as superquadras. | 143 |
| Figura 88. Brasília. SQS 302: elevação da materialidade com o uso do pilotis. | 144 |
| Figura 89. Brasília. Setor Residencial: o "fundo" do comércio voltado para a superquadra. | 145 |
| Figura 90. Brasília. CLS 302: a rua das farmácias. | 146 |

| | |
|--|-----|
| Figura 91. Brasília. Setor Residencial: SQS 302 e CLS 302. | 147 |
| Figura 92. Brasília. CLS 302: o "fundo" cego do comércio..... | 147 |
| Figura 93. Brasília. CLS 302: passagem estreita entre os blocos de lojas..... | 148 |
| Figura 94. Brasília. SQS 302: desnível criado pela implantação do bloco D e E. . | 148 |
| Figura 95. Brasília. SQS 302: o acesso do pedestre só acontece em pontos específicos. | 149 |
| Figura 96. Brasília. SQS 302: criança com babá no pilotis do prédio (8 horas). ... | 150 |
| Figura 97. Brasília. SQS 302: homens sentados no pilotis (16 horas)..... | 150 |
| Figura 98. Brasília. SQS 302: funcionários limpando e pedestres andando (10 horas). | 151 |
| Figura 99. Brasília. SQS 302: pedestres caminhando na calçada (12 horas)..... | 151 |
| Figura 100. Brasília. CLS 302: funcionárias sentadas no "fundo" do comércio (12 horas). | 152 |
| Figura 101. Brasília. CLS 302: moradores de rua no "fundo" do comércio (14 horas). | 152 |
| Figura 102. Brasília. Setor Residencial: SQS 302 e CLS 302/303. | 154 |
| Figura 103. Brasília. SQS 302: ausência de bloco que delimite a quadra residencial. | 155 |
| Figura 104. Brasília. CLS 302/303: retorno das lojas para a quadra residencial (12 horas). | 156 |
| Figura 105. Brasília. CLS 302/303: morador de rua no "fundo" das lojas (14 horas). | 157 |
| Figura 106. Brasília. SQS 302: criança uniformizada (12 horas). | 158 |
| Figura 107. Brasília. SQS 302: moradora passeando com cachorro (16 horas). ... | 158 |
| Figura 108. Brasília. Setor Residencial: SQS 303. | 160 |
| Figura 109. Brasília. SQS 303: implantação favoreceu o espaço público interno (10 horas). | 160 |
| Figura 110. Brasília. SQS 303: liberação do solo possibilita permeabilidade visual para quem caminha pela quadra (12 horas)..... | 161 |
| Figura 111. Brasília. SQS 303: crianças brincando no parque infantil (10 horas). | 162 |
| Figura 112. Brasília. SQS 303: senhores com cuidadoras (10 horas). | 162 |
| Figura 113. Brasília. SQS 303: senhoras com carrinhos de compra (8 horas). | 163 |
| Figura 114. Brasília. SQS 303: homem sentado em um banco lendo jornal (8 horas). | 163 |
| Figura 115. Brasília. SQS 303: homens jogando baralho (16 horas)..... | 164 |
| Figura 116. Brasília. SQS 303: meninos brincando (16 horas). | 164 |

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

C

CIAM - Congresso Internacional da Arquitetura Moderna

CL - Comércio Local

CTB - Código de Trânsito Brasileiro

D

DF - Distrito Federal

F

FAU - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo

G

GEIPOT - Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes

H

h - Hora

I

IPHAN - Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

K

Km - Quilômetro

R

RA - Região Administrativa

S

SBS - Setor Bancário Sul

SCS - Setor Comercial Sul

S

SDS - Setor de Diversões Sul

SEDHAB - Secretaria de Habitação, Regularização e Desenvolvimento Urbano

SF - Senado Federal

SICAD - Sistema Complementário de Administração de Divisas

SMHS - Setor Médico-Hospitalar Sul

SQS - Superquadra Sul

T

THA - Departamento de Teoria e História

U

UnB - Universidade de Brasília

Unesco - Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura

SUMÁRIO

| | |
|--|-----|
| Apresentação, de Sergio M. Marques | 16 |
| Introdução | 19 |
| Capítulo 1 O novo circular pela cidade | 25 |
| 1.1 A transição do século XIX para o XX | 25 |
| 1.1.1 A cidade do século XIX e o adensamento do solo | 25 |
| 1.1.2 A transformações urbanas e o urbanismo moderno | 27 |
| 1.2 A cidade moderna planejada | 32 |
| 1.2.1 Premissas da cidade moderna | 32 |
| 1.2.2 A desapropriação do solo para uso público | 35 |
| 1.2.3 O novo circular para os modernos | 37 |
| 1.3 A visão totalizante e o "chão" da cidade..... | 41 |
| Capítulo 2 A velocidade veicular e a caminhada do pedestre | 54 |
| 2.1 No caso de Brasília | 54 |
| 2.1.1 O Plano Piloto de Lucio Costa | 54 |
| 2.1.2 A construção e a configuração da capital | 61 |
| ▪ A não consolidação do centro | 68 |
| ▪ O tombamento e as escalas de Brasília | 76 |
| ▪ O percurso do pedestre | 79 |
| Capítulo 3 Um dos percursos de Brasília | 83 |
| 3.1 A metodologia para as práticas do espaço | 83 |
| 3.2 As análises realizadas | 91 |
| 3.2.1 Plataforma Superior e Saguão da estação Rodoviária | 93 |
| 3.2.2 Setor de Diversões Sul - Conic | 102 |
| 3.2.3 Setor Comercial Sul - Camargo Corrêa e Morro Vermelho ... | 111 |

| | | |
|--------|---|-----|
| 3.2.4 | Setor Comercial Sul - Primeira Galeria | 120 |
| 3.2.5 | Setor Comercial Sul - Ed. Planalto (Segunda Galeria) | 127 |
| 3.2.6 | Setor Médico-Hospitalar Sul - Hospital de Base | 130 |
| 3.2.7 | Setor Médico-Hospitalar Sul - Hospital Sarah Kubitscheck .. | 138 |
| 3.2.8 | Setor Residencial Sul - CLS 302 e SQS 302 | 142 |
| 3.2.9 | Setor Residencial Sul - SQS 302 e CLS 302/303 | 154 |
| 3.2.10 | Setor Residencial Sul - SQS 303 | 159 |
| | Considerações Finais | 170 |
| | Referências Bibliográficas | 175 |

APRESENTAÇÃO

Sergio M. Marques¹

A dissertação de mestrado desenvolvida pela arquiteta Ana Carolina M. Pêgo aborda fundamentalmente o exame de determinado “mito” urbanístico, o qual atribui genericamente à cidade moderna, oriunda do pensamento das vanguardas das primeiras décadas do século XX, e especificamente à Brasília, provavelmente a principal manifestação deste pensamento: a ausência de atenção à escala humana em geral e ao pedestre em particular. A partir não só das críticas apresentadas por autores representativos da historiografia do Movimento Moderno, como Bruno Zevi, Sigfried Giedion e de outros campos como o antropólogo James Holston, a jornalista Jane Jacobs e a historiadora Françoise Choay, como também de determinados discursos recorrentes no meio acadêmico e mesmo entre a opinião pública – onde os princípios da cidade moderna, oriundos fundamentalmente da racionalidade propugnada pelos CIAMs, acabaram por ocasionar a

¹ Doutor em Arquitetura Moderna Brasileira pela PROPAR/UFRGS e membro da Banca de Defesa dessa Dissertação.

desertificação humana e mesmo a morte das cidades em seu sentido histórico.

A autora apresenta análises contextualizadas no espaço e tempo que buscam questionar o grau de generalização destas críticas e demonstrar realidades palpáveis da vida rotineira da Capital Federal. Dentre as quatro funções urbanas descritas pelas vanguardas, habitar, trabalhar, recrear e circular, a última, como a mais estruturadora sob o ponto de vista urbanístico, apresenta qualidades efetivas, próximas às imaginadas por Lucio Costa em seu projeto original e em suas manifestações posteriores, distinto do mitificado pela crítica.

Em uma atitude perspicaz e sensível, a autora enfrenta a dualidade apontada em seu texto entre a “visão totalizante e o chão da cidade”. Por um lado, buscou demonstrar o cenário concreto da cidade atual e concluída, apropriada por seus moradores e incorporada às práticas sociais e culturais vigentes na atualidade, distintas, portanto, do período de sua construção e consolidação, quando ocorreram as críticas citadas. Por outro lado, buscou demonstrar a contemporização destas práticas com o imaginado e projetado por Lucio Costa para o conjunto e para as partes da cidade e o realizado de fato. A tentativa da autora de contrapor a tendência generalizadora das críticas feitas à cidade moderna e à Brasília, que por sua vez fazem paralelo com a visão totalizadora dos projetos modernos apontados por esta própria crítica, remete não só a uma condição seguidamente ausente nas investigações acadêmicas, a da aferição concreta e sensível da realidade, como também à outra tendência igualmente frequente, a de classificação e rotulação de certas vertentes de pensamento de maneira tão determinante e inflexível, que muitas vezes são tão dogmáticas quanto àquilo que buscam criticar.

Como brilhantemente chama a atenção Colin Rowe em seu célebre texto “Depois de qual Arquitetura Moderna?” é necessário precisar o que exatamente está em pauta na crítica, considerando a variedade dos movimentos culturais e suas manifestações. Neste sentido, o ponto alto da dissertação de Ana Carolina é através de uma abordagem simples e objetiva

desnudar, em seu juízo, os diferentes níveis de sucesso e insucesso obtidos pela organização espacial da cidade de Brasília. Tanto no plano concreto, por meio da leitura de sua trama composta de cidade monumental e cidade doméstica, relacionando-a com parâmetros de qualidade de vida urbana real, como nas interpretações da autora sobre o projeto de Lucio Costa e de sua visão sobre a natureza da organização das cidades modernas, tendo como foco a reflexão propiciada por percursos realizados no “chão” da cidade. A análise, feita predominantemente a partir de critérios adotados pelo historiador francês Michel de Certeau, é apresentada em textos claros com boa descrição das espacialidades percorridas e dos cenários urbanísticos envolvidos, oferecendo conclusões e interpretações que vão além da especulação bibliográfica.

INTRODUÇÃO

Brasília, uma das maiores concretizações do Movimento Moderno no século XX, é apontada pela crítica como uma cidade que não contempla o pedestre. Segundo o antropólogo estadunidense James Holston (1993, p. 109), a concepção da capital, ao adotar a separação da circulação entre veículos e pedestres, a setorização e “tipologização”² das atividades sociais, como derivação das propostas do Congresso Internacional de Arquitetura Moderna (CIAM), acaba por substituir o pedestre pelo automóvel. Holston (1993, p. 154) afirma, em seu livro *A cidade modernista: uma crítica de Brasília e sua utopia*, que esta redefinição modernista da rua significa também um reaprendizado dos códigos de locomoção urbana e, com isso, uma profunda desorientação espacial do habitante que está acostumado com as experiências vividas em outras cidades brasileiras. Desorientação esta que ainda é reforçada pela uniformidade na estrutura e configuração dos

² Termo utilizado por Holston (1993, p. 152) para se referir à classificação de edifícios e de convenções espaciais – o prédio de apartamentos sobre pilotis, o edifício de escritórios, a fachada transparente, a planta livre etc. – que a arquitetura modernista definiu para cada uma das quatro funções urbanas (habitação, trabalho, lazer e circulação) como forma de criar um novo ambiente físico que, por sua vez, criaria novos hábitos e formas de convivência social.

“setores” exclusivos para cada “função urbana”, organizados ao longo de dois grandes eixos que, apesar de aumentarem a legibilidade da cidade como um todo, diminuem a de suas partes e acarretam “um conjunto peculiar de dilemas de orientação”.

Como contraponto a essa crítica em relação à desvalorização do pedestre na capital, o arquiteto Matheus Gorovitz (2005, p. 44, 47) aponta que, no caso de Brasília, ao implantar a setorização das atividades sociais, a cidade tem o mérito de não se fragmentar ou compartimentar, “muito pelo contrário: a repartição adotada estrutura a cidade, imprimindo unidade, integridade e ordenamento urbano, aliás, seu caráter mais surpreendente”. Afirma ainda que a adoção das mesmas condições ambientais, normas de edificação e de ocupação do solo constitui um recurso conectivo adicional. Ou seja, “a isonomia motiva a ubiquidade”, já que um pedestre que circule por uma superquadra, por exemplo, em virtude do mesmo tratamento e recorrência de situações, tem a sensação de vivenciar todas elas simultaneamente.

Com o objetivo de se verificar a veracidade dessa crítica de que Brasília não foi feita pensada para o pedestre, fez-se nesta dissertação um estudo sobre a vivência em suas espacialidades. Para se entender a concepção urbana da capital, por ter sido uma cidade planejada na década de 1950 com base nas premissas modernas difundidas pela *Carta de Atenas* (1933), consideraram-se as soluções racionais propostas neste documento para a situação caótica das cidades industriais do século XIX. Com o aumento da população vinda do campo em busca de emprego, segundo o historiador italiano Leonardo Benevolo (1989, p. 74), essas cidades se expandiram aleatoriamente e a infraestrutura existente se tornou insuficiente para atender a tamanhas mudanças. Além disso, o aumento das propriedades privadas e, conseqüentemente, a expansão de seus limites reduziram consideravelmente os espaços públicos por onde os pedestres poderiam circular. Por conseguinte, com esse adensamento do solo para abrigar os novos habitantes urbanos, a circulação urbana se tornou caótica tanto para os veículos mecânicos – bicicletas, motocicletas, automóveis,

caminhões e bondes – como para os pedestres, que passaram a utilizar as mesmas vias, apesar da divergência de velocidade entre cada um.

Diante dessa situação, a dominação dos interesses privados no âmbito público urbano – uma das questões responsáveis pelo estado caótico das cidades – passou a ser um dos aspectos repensados no próprio século XIX. A partir de 1830 iniciou-se um processo de transferência do poder do solo urbano para o Estado, dando a ele o direito de intervir nas propriedades privadas segundo as normas estabelecidas, o que possibilitou a reformulação de alguns centros urbanos, como é o exemplo da reforma de Paris feita pelo prefeito Georges-Eugène Haussman entre 1852 e 1870 (BENEVOLO, 1989, p. 69).

Na transição para o século XX, a disciplina do Urbanismo, com as propostas de planejamento racionalista para a cidade, deu continuidade aos objetivos principais dessa legislação urbana do final do século XIX, em relação ao ideário da desapropriação do solo para o uso público. E, a partir de 1920, o Movimento Moderno começou a colocar em prática estratégias de projeto para aplicá-lo. Propôs-se, assim, que a cidade passasse a ser ordenada de acordo com as quatro funções-chaves do planejamento urbano: moradia, trabalho, lazer (nas horas livres) e circulação. Os modernistas, oficialmente por meio da *Carta de Atenas*, consideraram esta quarta função, a circulação, responsável por estabelecer uma comunicação entre as outras três. Sendo assim, o circular pela cidade deveria ser livre de barreiras para atender às necessidades do homem em relação às suas atividades sociais e facilitar seu deslocamento pelos espaços urbanos para realizá-las, fosse com o uso de algum veículo mecânico ou a pé (CORBUSIER, 1964, p. 27).

Para aplicar esta premissa do livre circular, uma das estratégias adotadas foi a da separação das “vias de comunicação” entre veículo mecânico e pedestre, para que todos os fluxos, com velocidades completamente diferentes, não se cruzassem ou interferissem no bom funcionamento um do outro. Ou seja, as ruas, que na época tinham finalidades díspares, não deveriam ser mais destinadas a qualquer tipo de circulação. Ao se avaliar sua categoria – o tráfego, o número e natureza dos

veículos – as ruas deveriam ser dimensionadas e possuir características especiais – natureza do leito, largura da calçada, locais e natureza dos cruzamentos ou das interligações – para cada função específica, condicionadas para satisfazer às necessidades de cada uma delas. A partir dessa separação das velocidades, os inconvenientes advindos da mistura de usos, como os acidentes, por exemplo, deveriam diminuir, ou até mesmo serem anulados (A CARTA DE ATENAS, 1993, art. 63).

O historiador francês Michel de Certeau (1998), em seu livro *A invenção do cotidiano: artes de fazer*, fez uma crítica em relação a esse planejamento urbano moderno que, segundo ele, se distancia do cotidiano da cidade. Ao utilizar Nova York como exemplo, faz um paralelo entre a visão de quem está no alto de um edifício enxergando a cidade de uma forma totalitária, associando com a visão do planejador urbano, e de quem está caminhando por ela. Enfatiza que o primeiro tem uma impressão irreal, por só conseguir perceber uma distinção de cores e texturas, e o segundo, apesar de não ter uma visão do conjunto, é o único que pode perceber e vivenciar as situações cotidianas nas espacialidades urbanas. Ou seja, o historiador defende que a caminhada pela cidade é essencial para que o pedestre se aproprie dela, torne-a própria. Sua teoria é que o caminhar pela cidade como prática social é importante, pois é somente por meio dela que se pode verificar o que de fato acontece nos espaços urbanos.

Em Brasília, além dessa dicotomia de cidade moderna apontada por Certeau (1998) entre a visão de cima e a do chão, há ainda duas diferentes percepções da cidade: a de quem está dentro de algum veículo mecânico em uma velocidade maior, o motorista e/ou passageiro; e a do pedestre, que caminha em um ritmo mais lento. Isso porque, por ser uma cidade que foi planejada com base na proposta da *Carta de Atenas*, para se aplicar o ideário da desapropriação do solo para o uso público, o arquiteto e urbanista Lucio Costa também utilizou a estratégia projetual da separação das vias de circulação entre veículos e pedestres.

No *Relatório do Plano Piloto* de 1956, o urbanista colocou sua intenção de que a estrutura hierárquica das vias de velocidade, e neste

ponto ainda há uma separação entre automóveis (particulares) e ônibus, organizasse e, além disso, preservasse os espaços mais íntimos apenas à circulação dos pedestres. Dessa maneira, e ainda com as propostas da separação das atividades urbanas em setores e a elevação da materialidade dos edifícios apoiados sobre pilotis³, Costa, ao adotar a premissa de liberação do solo, demonstrou sua preocupação em possibilitar ao pedestre um livre circular pelos espaços da capital sem a interrupção de barreiras físicas ou o perigo da velocidade dos veículos mecânicos.

Considera-se, portanto, o pensamento de Certeau (1998) de que para entender a cidade é necessário caminhar por ela como forma de apropriação de suas espacialidades. A partir disso, como os espaços planejados de Brasília, pensados com base na premissa da liberação do solo, são percebidos pelo seu pedestre? Esse solo livre significa necessariamente uma livre circulação para quem caminha pela capital?

Para responder a essas perguntas estruturou-se a dissertação em três capítulos. O primeiro, com uma abordagem histórica, verifica a proposta do Movimento Moderno de uma cidade planejada baseada na disciplina do urbanismo racionalista. Nesta proposta que identificou quatro funções urbanas-chave para o habitante, estratégias para a liberação do solo tinham a intenção de ordenar o tecido urbano e possibilitar um novo circular nas espacialidades internas dessa cidade planejada. As críticas apontaram então para um modelo de cidade que visou prioritariamente ao ordenamento urbano e acabou por desconsiderar as minúcias dos espaços para quem iria habitá-la.

No segundo capítulo, faz-se uma revisão sobre Brasília, desde o projeto inicial da concepção urbana até sua implantação ao longo de três décadas, de 1957 até os anos 1990. Verifica-se, portanto, como o planejamento da capital incorporou as premissas do Movimento Moderno

³ Palavra de origem francesa que pode se referir tanto ao pilar em si quanto ao sistema como um todo que sustenta a edificação. Em português o termo foi adotado para as estruturas arquitetônicas modernas que liberam o solo da edificação e costuma ser usado para nomear o pavimento em que se encontra, ou seja, a expressão "pavimento pilotis" é empregada como um sinônimo para "pavimento térreo".

para a liberação e ordenamento do solo urbano e, além disso, o processo de construção da capital e suas reconfigurações ao longo desse tempo.

O terceiro capítulo, com base na proposta de Certeau (1998) para a leitura do “chão” da cidade, delimita um percurso da parte central até o Setor Residencial, para que fosse possível verificar como é o deslocamento do pedestre por esses espaços. A partir da estratégia projetual de separação das vias de circulação adotada como meio de liberar o solo urbano, verificam-se a permeabilidade do caminhante por setores e as configurações espaciais completamente distintas.

E por fim, nas considerações finais, ao colocar novamente em foco o livre circular proposto para Brasília, retoma-se a questão: a liberação do solo urbano representa, necessariamente, uma livre circulação para o pedestre da capital?

CAPÍTULO 1

O NOVO CIRCULAR PELA CIDADE

1.1 A TRANSIÇÃO DO SÉCULO XIX PARA O XX

1.1.1 A CIDADE DO SÉCULO XIX E O ADENSAMENTO DO SOLO

O século XIX foi marcado pela Revolução Industrial, um conjunto de transformações tecnológicas que, iniciado no Reino Unido em meados do século XVIII, teve profundo impacto econômico e social e marcou quase todas as cidades europeias pelas grandes modificações em suas estruturas urbanas. De acordo com o arquiteto e historiador italiano Bruno Zevi (1996, p. 120), essas modificações foram acarretadas pelo aumento da população nas cidades e, com isso, a criação indiscriminada de grandes aglomerados populacionais que viviam em péssimas condições de vida, principalmente pela falta de higiene e instalações sanitárias adequadas.

As novas famílias que saíram das casas isoladas do campo em busca de oportunidades de trabalho passaram a habitar bairros compactos que foram construídos improvisadamente. Com esse aumento demográfico e por conta das necessidades da utilização do solo pela industrialização,

houve um crescimento aleatório das cidades europeias que extrapolaram seus limites territoriais e se transformaram em metrópoles, invadindo o campo e se alastrando para fora das muralhas e fortificações. No lugar das muralhas que delimitavam o território urbano, avenidas facilitaram a ligação do centro com a periferia, onde o solo menos valorizado permitiu a criação de subúrbios como alternativa à concentração urbana.



Figura 1. Uma cidade católica em 1440 e 1840.

Fonte: Benevolo (1983).

Esse considerável adensamento do solo (Figura 1) para abrigar os novos habitantes e os novos locais de trabalho provocou uma alteração das condições higiênicas pela insuficiência das instalações sanitárias para atender essa estrutura que surgiu. Segundo o historiador italiano Leonardo Benevolo (1987, p. 35, 36), enquanto antes cada casa tinha muito espaço em seu entorno para que os resíduos fossem eliminados sem interferir

diretamente nas atividades e na circulação que ali se desenvolviam, com o adensamento do solo isso se tornou quase impossível, já que, no mesmo espaço limitado no qual se escoavam os detritos, brincavam também as crianças, passavam os animais, os carros e as pessoas. Ou seja, o espaço de circulação na cidade, além de ter ficado menor pela expansão dos limites das propriedades, passou também a ser “disputado” por todos os integrantes da cidade – carros, bicicletas, pedestres e animais.

Outro fator que causou esse caos urbano foi o desequilíbrio entre a oferta e a procura de moradia, o que abriu caminho à sobreposição dos interesses econômicos privados sobre o desenho da cidade. Os processos de loteamento e edificação se tornaram instrumentos de preparação do solo para o investimento e a construção. A propriedade privada investiu na construção e aproveitou o enfraquecimento do controle público para influenciar no desenvolvimento da cidade, modificando consideravelmente o traçado urbano. Havia um real conflito entre interesses públicos e privados.

Sendo assim, a cidade industrial do século XIX se encontrava em um “caráter de uma verdadeira crise” (BENEVOLO, 1987, p. 13-18). Esse adensamento do tecido urbano em péssimas condições higiênicas para a população, em virtude dos aspectos aqui citados, suscitou a liberação espacial dessas cidades como um impulso para as novas ideias que seriam propostas para a “nova” cidade⁴ pelo moderno pensamento urbanístico e higienista no século XX.

1.1.2 AS TRANSFORMAÇÕES URBANAS E O URBANISMO MODERNO

Este conjunto de transformações – a capacidade das novas zonas comerciais e industriais, o número elevado de habitantes, a grande quantidade de casas e bairros novos, o adensamento dos espaços, o maior número de veículos circulando, o aumento do número de quilômetros de novas rodovias, o alastramento do tecido urbano das cidades – foi inovador

⁴ Zevi (1970), Argan (1973), Frampton (1997) e Tafuri (1988) discutem este contexto de formação do pensamento moderno.

no que diz respeito tanto à natureza dos fenômenos como à velocidade em que ocorreram. Em outras palavras, todas essas mudanças se verificaram de uma maneira muito rápida e com consequências negativas que prejudicaram a estrutura, o funcionamento da cidade e de sua lógica urbana. Para Benevolo (1987, p. 43), era natural, portanto, que surgissem propostas para solucionar esses “males” urbanos:

Ainda não se encontrou um sistema razoável para controlar os seus processos, mas parece natural que a inventiva do homem e a força das máquinas, tal como originaram esta realidade, possam também mudar-lhe o curso.

Ressaltou, assim, que diante dos inúmeros inconvenientes causados pela desordem das transformações no solo urbano, a partir de 1830 no Reino Unido e na França, apareceram as primeiras tentativas para se corrigir o caos. Reformadores sociais e sanitaristas introduziram novas exigências técnicas de regulamentação da propriedade privada, ou seja, uma tentativa de que cada uma delas seguisse padrões mínimos de saúde e bem-estar, que deveriam ser fixados pelo Estado para visar a uma melhora na situação urbana e um controle no crescimento desordenado da cidade. Segundo o historiador, essa iniciativa de controle dava então início à “moderna legislação urbanística” (BENEVOLO, 1987, p. 9).

Até o final da década de 1840, houve uma série de oposições a essa interferência estatal tentando derrotar essas propostas. Entretanto, em 1848, no Reino Unido, foi aprovada a primeira lei de uma série de regulamentações desse tipo, que, ao dar poder às comissões governamentais para responsabilizar os proprietários de imóveis pelas condições sanitárias de suas habitações, permitiu que inspetores sanitários e planejadores urbanos pudessem fiscalizar mais de perto tais estabelecimentos privados, incluindo o acesso livre à propriedade e a requisição de terrenos. Era o primeiro passo para se poder planejar uma cidade.

Esse conjunto de regulamentações permitiu, por conseguinte, as grandes intervenções urbanas que ocorreram nas cidades europeias nas duas décadas seguintes, entre elas a transformação de Paris (1853-1869)

pelo barão Haussmann⁵. Segundo a historiadora francesa Françoise Choay (2003, p. 4), com o desejo de adaptar a cidade às exigências econômicas e sociais da época, já que as estruturas tradicionais não mais apresentavam respostas eficazes aos problemas atuais, o então prefeito do departamento do Sena fez um planejamento para reordenar a capital, com um esquema de largas avenidas que interligavam pontos isolados da cidade, e reestruturar o espaço urbano com o objetivo de permitir, assim, uma melhora na higienização e uma modernização que intimidasse os ataques populares, que eram muito frequentes naquela época (Figura 2).

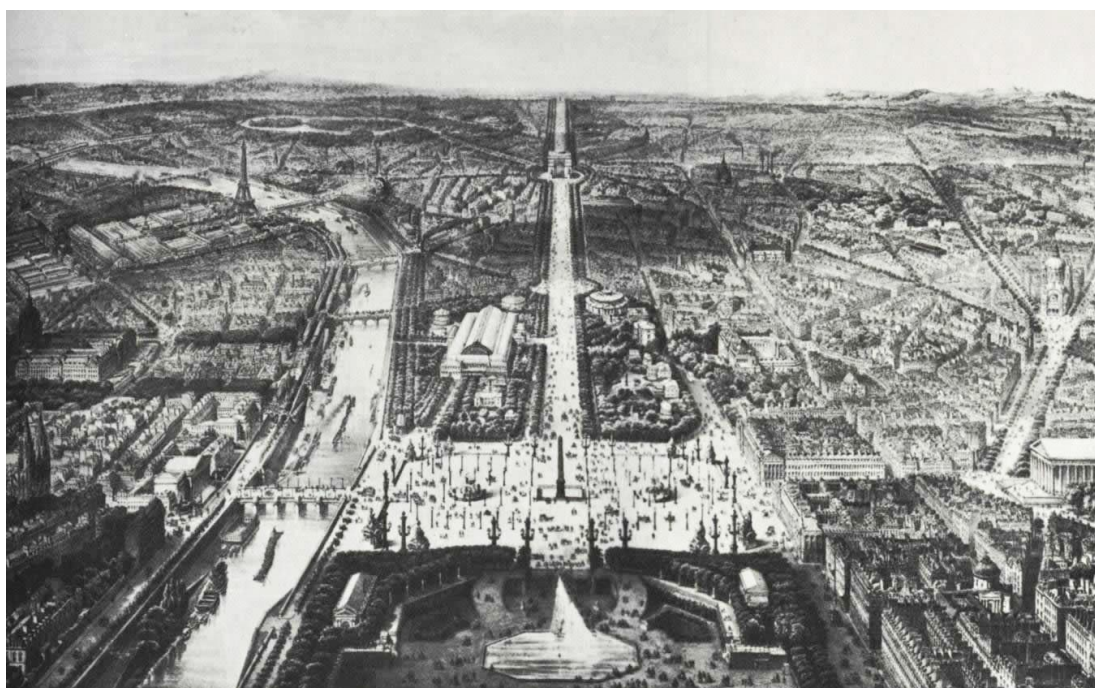


Figura 2. Vista aérea de Paris em 1889.

Fonte: Benevolo (1983).

Essas reformulações urbanas planejadas foram baseadas nas ideias apresentadas pelo que Choay (2003, p. 4-7) divide em dois momentos: o pré-urbanismo, com propostas de ordenamento urbano livremente

⁵ Georges-Eugène Haussmann, largamente conhecido apenas como Barão Haussmann, foi prefeito do antigo departamento do Sena entre 1853 e 1870. Durante aquele período foi responsável pela reforma urbana de Paris, determinada por Napoleão III, e tornou-se referência na história do urbanismo e das cidades.

formuladas por generalistas, que se situam na dimensão da utopia⁶; e, posteriormente, o urbanismo, mediante modelos teóricos de especialistas que serão aplicados na prática⁷. Segundo Choay (2003, p. 1), o urbanismo no geral foi pensado como solução para uma cidade que, mesmo tendo passado pelo desenvolvimento da indústria e por diversas transformações morfológicas, fracassou na ordenação de todas essas modificações em seu território. A disciplina do urbanismo, que a autora denomina “nova ordem” criada para adaptar a cidade à sociedade que nela habitava, representou, então, uma forma de domínio do urbano por meio de um planejamento funcionalista da cidade, podendo ser definido dentre outras estratégias pela racionalização das vias de comunicação, com a abertura de grandes artérias e a criação de estações, e a especialização dos setores urbanos.

Em uma fase intitulada como progressista do pré-urbanismo, a cidade do futuro foi pensada para poder atender às necessidades de um homem considerado como “tipo”, ou seja, o indivíduo tem sempre as mesmas necessidades, independente do lugar que habite ou do tempo em que viva. Para atender a esse homem-padrão, a cidade foi reformulada e passa a ser organizada a partir da classificação de quatro funções humanas consideradas como as necessidades básicas do habitante cidadão: hábitat, trabalho, cultura e lazer. Cada uma dessas funções foi disposta em um local específico na malha urbana⁸ e, além disso, os edifícios também passam a ser protótipos já definidos de acordo com a categoria funcional a que se destinam. Com esses novos arranjos, sugeriram-se o abandono da solução densa existente nos centros urbanos tradicionais e a liberação do solo para dar espaço a um novo tecido urbano rompido por vazios e verdes como solução para a circulação e higiene urbanas (CHOAY, 2003, p. 7-11).

⁶ Essa fase é definida por obras como as de Robert Owen, Charles Fourier, Victor Considerant, Etienne Cabet, Pierre-Joseph Proudhon, Benjamin Ward Richardson, Jean-Baptiste Godin, Julio Verne e Herbert-George Wells (CHOAY, 2003, p. 61-162).

⁷ Essa segunda fase é representada por obras como as de Tony Garnier, Camillo Sitte, Ebenezer Howard, Raymond Unwin (CHOAY, 2003, p. 163-248).

⁸ No sistema de Charles Fourier de 1843, o modelo de habitação coletiva, denominado *Falanstério*, ele localiza ainda as diversas formas de trabalho (industrial, liberal e agrícola) separadamente.

Em um segundo momento, o urbanismo, como um conjunto de obras teóricas e práticas geralmente formuladas por arquitetos, acabou retomando, ainda que de uma forma modernizada, o modelo do pré-urbanismo acima citado. Em 1901, o arquiteto e urbanista francês Tony Garnier⁹ criou uma primeira nova versão desse modelo progressista, intitulado *Cidade Industrial* (Figura 3), que só foi exposto em 1904. Esse projeto urbanístico utópico foi a proposta de uma cidade linear sem muros ou propriedade privada, ou seja, todas as áreas que não fossem construídas pertenciam ao domínio público e seriam ocupadas por parques ou outros equipamentos urbanos que atendessem à população. Além disso, as atividades urbanas eram separadas e os diferentes tipos de edifícios eram padronizados de acordo com as funções urbanas (CHOAY, 2003, p. 18-20).



Figura 3. A Cidade Industrial: o centro e moradias, 1917.

Fonte: Frampton (1997).

⁹ Tony Garnier (1869-1948) foi um arquiteto e urbanista francês muito influente em sua cidade natal de Lyon. Considerado como o precursor dos arquitetos franceses do século XX, ficou mais conhecido pelo seu amplo estudo de problemas sociológicos e arquitetônicos que gerou um projeto urbanístico como solução.

1.2 A CIDADE MODERNA PLANEJADA

1.2.1 PREMISSAS DA CIDADE MODERNA

De acordo com Choay (2003, p. 163), o segundo manifesto desse modelo de urbanismo progressista ocorreu quase duas décadas depois, por meio de um documento, a *Carta de Atenas*, que reuniu os resultados do IV Congresso realizado pelo grupo do Congresso Internacional de Arquitetura Moderna (CIAM)¹⁰ e que depois foi publicado¹¹ pelo arquiteto suíço Le Corbusier em 1941. Segundo o arquiteto americano Eric Mumford (2000, p. 50, 75), com o tema sobre “a cidade funcional” e a partir de um estudo detalhado de 33 cidades em quase todo o mundo, com exceção da África e da América do Sul, o debate do congresso consistiu na identificação dos problemas urbanos e na elaboração de uma série de métodos racionais de desenvolvimento que pudessem ser estendidos tanto para a reconstrução das cidades que se encontravam em desvantagem pela incompatibilidade da estrutura urbana existente quanto para o planejamento e implantação das novas cidades.

Dão testemunho do mesmo fenômeno: a desordem ocasionada pelo maquinismo num estado que até então gozava de uma relativa harmonia e também a ausência de todo esforço sério de adaptação (CORBUSIER, 1964, p. 94).

¹⁰ O CIAM – Congresso Internacional de Arquitetura Moderna – foi fundado na Suíça em 1928 por um grupo de arquitetos europeus e representa tanto a organização de profissionais para discutir e propor estratégias que pudessem transformar a sociedade por meio da arquitetura e do urbanismo quanto a série de congressos realizados. Foi concebido como um instrumento de propaganda para promover a causa da nova arquitetura que estava se desenvolvendo na Europa na década de 1920 e, de fato, acabou se tornando uma força importante na criação de um sentido unificado dentro desse campo do Movimento Moderno (MUMFORD, 2000, p. 1-9). Além de nomes europeus como Victor Bourgeois, Walter Gropius, Le Corbusier, Gerrit Rietveld, Josep Lluís Sert, Cornelis Van Eesteren, também teve representantes norte-americanos (Richard Neutra e Paul Lester), brasileiro (Lucio Costa), japonês (Junzo Sakakura), dentre outros.

¹¹ “A primeira publicação oficial com este teor, que se chamou de ‘Carta de Atenas’, coube aos Anais Técnicos, órgão oficial da Câmara Técnica de Atenas, que publicou em grego e francês [...] na edição de novembro de 1933. Por outro lado, as conclusões dos trabalhos foram organizadas e anonimamente publicadas por Le Corbusier em 1941, sob o título de “A Carta de Atenas”, quando lhe acrescentaram tópicos e ênfases que refletiam a sua maneira de encarar as questões” (A CARTA DE ATENAS, 1993, “Apresentação”).

Segundo esse manifesto escrito, o emprego da máquina na cidade do século XIX introduziu novas técnicas que se tornaram uma das causas da desordem e do transtorno reinante nas cidades. Essa era do maquinismo rompeu um equilíbrio milenar das cidades: esvaziou o campo, encheu as cidades e perturbou as relações naturais que existiam entre a casa e os locais de trabalho. As moradias passaram a abrigar mal o homem que acabou sendo “molestado”. E ainda:

Tudo que o cerca sufoca-o e esmaga-o. Nada do que é necessário à sua saúde física e moral foi salvaguardado ou organizado. Uma crise de humanidade assola as grandes cidades e repercute em toda a extensão dos territórios. A cidade não corresponde mais à sua função, que é a de abrigar os homens, e abrigá-los bem (A Carta de Atenas, 1993, art. 71).

Na época, com uma realidade relativamente harmônica, a desordem instituída pelo maquinismo foi amplificada pela ausência de qualquer esforço sério de adaptação. Para os modernos, as cidades que resultaram da Revolução Industrial não foram organizadas nem como unidades de produção nem como centros administrativos que o desenvolvimento industrial exigia, mas guiadas pelos interesses privados e, por isso, não poderiam administrar com eficiência o aumento da população nem os interesses comuns da sociedade. O crescimento desmesurado das cidades foi visto pelos modernos, portanto, como um “produto da ação de interesses privados conjugados à displicência do poder público”. Segundo eles ainda, “o sentimento de responsabilidade administrativa e o da solidariedade social foram derrotados diariamente pela força viva e sem cessar renovada do interesse privado” (A CARTA DE ATENAS, 1993, “Apresentação”).

Identificados, assim, o caos generalizado das cidades estudadas e a situação precária a que o homem estava submetido, o manifesto da *Carta de Atenas* era uma espécie de estatuto da cidade que pretendia “arrancar a cidade de sua desordem” por meio da instauração de regras indispensáveis à proteção da saúde e da dignidade humanas. Sugeriu-se então, como uma síntese do urbanismo funcionalista, um modelo de cidade em que a medida natural do homem, elemento-chave da reconstrução da cidade, deveria servir de base à todas as escalas que estivessem relacionadas à vida e às

diversas funções do ser. Dessa forma, partindo do princípio de que esse homem e suas necessidades básicas eram os mesmos em todas as partes do mundo, o modelo de cidade sugerido deveria ser infinitamente reprodutível (A CARTA DE ATENAS, 1993, “Apresentação”).

Um aspecto relevante foi a proposta de que a própria máquina, aquela que causou tanto caos, deveria ser a solução do problema das cidades industriais. As modernas técnicas de construção existentes na época, por possibilitarem o desenvolvimento de novos métodos, deveriam trazer facilidades e permitir novas dimensões na criação e na reestruturação das cidades. Tratava-se de uma proposta de cidade que deveria funcionar adequadamente para o conjunto de sua população, distribuindo entre todos os habitantes as possibilidades de bem-estar decorrentes dos avanços técnicos.

Outro ponto importante foi a retomada do solo, o território da cidade, como elemento urbano disponível quando se tratasse do interesse público. Isso porque o interesse privado foi criticado por satisfazer apenas a uma minoria e condenar o resto da massa social a uma vida medíocre e, portanto, merecia severas restrições. Dessa forma, esse interesse, considerado como uma das causas da desordem e do transtorno reinante nas cidades, deveria ser, em todas as partes, subordinado ao interesse coletivo, tendo cada indivíduo acesso às alegrias fundamentais: o bem-estar do lar, a beleza da cidade.

Esse modelo de cidade que foi proposto, portanto, deu continuidade aos objetivos principais da legislação urbana do final do século XIX e início do XX e, ao considerar primeiramente a cidade em sua totalidade como um domínio público empreendido pelo Estado, as soluções apresentadas proclamaram uma nova era da máquina em que os benefícios potenciais da Revolução Industrial deveriam ser estendidos para todos os habitantes. A proposta era, então, de um predomínio da ação coletiva e dos direitos coletivos sobre os interesses privados (HOLSTON, 1993, p. 50).

1.2.2 A DESAPROPRIAÇÃO DO SOLO PARA USO PÚBLICO

A ideia de desapropriação do solo da propriedade privada para o uso público, como já foi citado anteriormente, teve suas origens logo nos primórdios da legislação urbanística no Reino Unido e na França a partir de 1830. Nessa época o crescimento irrefreado de habitações e o adensamento do tecido urbano, controlados em muitos casos por interesses privados, geraram, dentre outras consequências, um problema de higienização e um circular caótico pela cidade. Esses interesses privados, apontados por controlar os meios de produção e os recursos da cidade, foram responsáveis por controlar, também, o uso do solo urbano pela construção irrefreada e aleatória que atendia a interesses particulares em detrimento do público.

A preeminência das iniciativas particulares, inspiradas pelo interesse pessoal e o chamariz das ganâncias, encontra-se na raiz deste lamentável estado de cousas. [...] Hoje, o mal atinge o auge. As cidades não humanas e da ferocidade de alguns interesses particulares nasceu a desgraça de inúmeras pessoas (CORBUSIER, 1964, p. 95).

Dentre outras causas, atribui-se o caos urbano ao predomínio das propriedades privadas e pela maneira como elas acabaram por definir a estrutura da cidade. Em outras palavras, os espaços públicos das cidades estudadas – parques, praças e ruas – eram delimitados pelas edificações que os circundavam e que, por sua vez, eram de comando privado. Sendo assim, toda e qualquer tentativa de se reestruturar esses espaços públicos, principalmente quando essa alteração significava aumentar a área pública e diminuir os lotes para acomodar o tráfego ou atender às necessidades da sociedade, havia um confronto direto com os proprietários dessas edificações e dos terrenos próximos que também poderiam ser afetados com a mudança. Dessa forma, o proprietário privado, além do controle de suas próprias propriedades, restringia também a construção nas áreas públicas da cidade. Ou seja, o interesse e o domínio do privado acabaram dando forma à estrutura morfológica das cidades.

Diante dessa realidade, os profissionais modernos alertaram que, sem uma medida com a qual os urbanistas pudessem desapropriar o solo, o

interesse privado dificultaria as tentativas de reforma urbana e, principalmente, de um planejamento maior. Para sustentar essa argumentação defenderam que o solo, por se tratar de um interesse comum da sociedade urbana, não deveria ser privado e sim ser público para que o Estado decidisse o que era melhor para todos, igualmente. *A Carta de Atenas* propôs, então, que “o solo deve fazer-se disponível a qualquer instante e isto em seu equitativo valor, estimado antes do estudo dos projetos. O solo deve ser mobilizante quando se trata do interesse geral” (CORBUSIER, 1964, p. 110).

Essa exigência feita para uma redefinição do conceito de propriedade do solo, que defendeu o uso do poder público em toda sua extensão, não implicou a extinção da propriedade privada nas cidades, apenas a redefiniu. Ou seja, o habitante cidadão ainda tinha o direito de comprar e vender terrenos, entretanto, esse controle deveria ser feito por profissionais ligados ao planejamento do governo local, que, em caso de conflito, deveriam interceder pelo domínio público sobre os terrenos.

O direito individual e o direito coletivo devem, pois, manter-se, fortalecer-se mutuamente e por [sic] em comum tudo o que comporta de infinitamente construtivo. O direito individual não tem relação com o vulgar interesse particular. Esse, que beneficia a uma minoria, condenando o resto da massa social a uma vida medíocre, merece severas restrições. Em tudo deve estar subordinado ao interesse coletivo, de modo que cada indivíduo possa alcançar as alegrias fundamentais: o bem-estar do lar, a beleza da cidade (CORBUSIER, 1964, p. 111).

Portanto, o ideário moderno, ao considerar o solo como um patrimônio inalienável do Estado, garantiu o direito dos urbanistas de intervir em questões de posse do solo se a intenção fosse o bem-estar comum e social. De acordo com Holston (1993, p. 52), os pensadores modernos acreditavam que os urbanistas, podendo atuar sem restrições ao uso e ao acesso da propriedade, assumiriam uma posição de autoridade sem oposição sobre os destinos da cidade. Dessa maneira, estariam habilitados para administrar o desenvolvimento da cidade, já que eram capazes de solucionar os problemas existentes por meio de ações dirigidas pela racionalidade e pela autoridade centralizada.

1.2.3 O NOVO CIRCULAR PARA OS MODERNOS

A partir dessa desapropriação do solo para uso público, a cidade é então pensada para satisfazer às necessidades básicas do homem, ou seja, estaria organizada nas quatro funções estipuladas como chaves do urbanismo: habitar, trabalhar, recrear-se e circular. Este zoneamento de funções, segundo consta na *Carta de Atenas*, foi “a operação feita sobre um plano de cidade com o objetivo de atribuir a cada função e a cada indivíduo seu justo lugar”.

A lei fixará o “estatuto do terreno”, dotando cada função-chave dos meios para melhor se expressar e se instalar nos terrenos mais favoráveis e a distâncias mais úteis. [...] Terá o direito de autorizar e de proibir inciativas, favorecendo as que forem úteis e cuidará, porém, que se insiram no plano geral e sempre se subordinem aos interesses coletivos que formam o bem público (CORBUSIER, 1964, p. 104).

Partiu-se do princípio de que cada atividade humana tem uma discriminação específica, seu espaço particular, e que todas devem ser acessíveis para cada indivíduo, “por meio de uma legislação implacável, uma certa qualidade de bem-estar, independente de qualquer questão de dinheiro” (A Carta de Atenas, 1993, art. 15). Inicia-se, portanto, pelo moradia do homem como forma de garantir-lhe boas condições no meio urbano.

Em relação ao habitar, o CIAM detectou que as altas densidades populacionais nos centros históricos condenavam as condições de higiene e tornavam escassos os espaços abertos. Recomendou-se então: que os distritos habitacionais ocupassem lugares melhores com capacidade de exposição solar; que estes edifícios residenciais, dadas as técnicas modernas, fossem verticalizados e separados uns dos outros liberando o solo para as áreas verdes; e que estes não deveriam ser construídos ao longo das rotas de transporte, por razões de saúde pública.

Estes volumes não dependem somente do solo e de suas duas dimensões, senão, sobretudo, de uma terceira: a altura. É utilizando a altura que vai recuperar urbanismo os terrenos livres necessários para as comunicações e os espaços úteis à recreação (CORBUSIER, 1964, p. 102).

Quanto ao trabalhar, verificou-se que, geralmente, os locais de trabalho não eram bem situados de acordo com suas funções e que a relação entre estes e a moradia não era racional, já que eram necessários grandes deslocamentos de um para o outro. Por isso, sugeriu-se que essas distâncias fossem repensadas e reduzidas ao máximo e que os núcleos industriais deveriam ser localizados junto às rotas de transporte, ou seja, separados da habitação por uma zona neutra de áreas verdes e campos desportivos.

A cidade industrial se estenderá ao longo do canal, estrada ou via férrea [...] ela poderá alinhar, à medida de seu desenvolvimento, seu próprio setor habitacional, que lhe será paralelo. Uma zona verde separará este último das construções industriais. A moradia inserida desde então em pleno campo, estará completamente protegida dos ruídos e das poeiras, mantendo-se a uma proximidade que suprimirá os longos trajetos diários; ela voltará a ser um organismo familiar normal (A Carta de Atenas, 1993, art. 47).

O lazer, por sua vez, se encontrava prejudicado, já que as áreas livres existentes foram consideradas insuficientes para recreação ou mal situadas para beneficiar os moradores das densas áreas centrais. O CIAM pediu a demolição dessas áreas centrais, para serem transformadas em espaços verdes, com pré-escolas, escolas, e outros equipamentos coletivos que atendam aos moradores.

[As superfícies verdes] deverão cumprir um fim útil e sua relva se verá ocupada por instalações de caráter coletivo: posto de vigilância, organizações pré ou pós-escolares, clubes juvenis, centro de recreação intelectual ou de cultura física, salas de leitura ou de jogos, pista de corrida ou piscinas ao ar livre. Serão os prolongamentos da habitação (CORBUSIER, 1964, p. 53).

O zoneamento, levando em consideração as funções-chave (habitar, trabalhar, recrear-se) teria, assim, o propósito, de ordenar o território urbano. A circulação, a quarta destas funções, deveria colocar em prática o seguinte objetivo: estabelecer uma comunicação proveitosa entre as outras três. A cidade e sua região deveriam ser munidas de uma rede exatamente proporcional aos usos e aos fins, ou seja, seria preciso classificar e diferenciar os meios de transporte e estabelecer para cada um deles um leito

adequado à própria natureza dos veículos utilizados. A circulação assim regulamentada se tornaria uma função regular e que não importaria algum incômodo à estrutura da habitação ou à dos locais de trabalho. Era o que eles denominaram técnica moderna da circulação.

Essa nova proposta de circulação urbana foi pensada a partir da situação caótica em que se encontravam as ruas das cidades industriais. O problema, segundo os modernos, se dava pela “impossibilidade de conciliar as velocidades naturais, do pedestre ou do cavalo, com as velocidades mecânicas dos automóveis, bondes, caminhões ou ônibus” (A Carta de Atenas, 1993, art. 53). É justamente essa mistura de velocidades e fluxos variados que gerava os conflitos nas ruas. O pedestre, por exemplo, não tinha segurança em percorrer seu trajeto em meio aos veículos mecânicos que, por sua vez, não conseguiam traçar sua rota livremente e eram obrigados a frear com frequência.

A rua única, legada pelos séculos, recebia outrora pedestres e cavaleiros misturados, e só no final do século XVIII o emprego generalizado de coches provocou a criação das calçadas. No século XX, abateu-se como um cataclisma a massa de veículos mecânicos – bicicletas, motocicletas, automóveis, caminhões, bondes – com suas velocidades inesperadas. O crescimento fulminante de algumas cidades como Nova Iorque, por exemplo, provocou um fluxo inimaginável de veículos em certos pontos determinados. Já é bem tempo de remediar, por meio de medidas apropriadas, uma situação que caminha para o desastre (A CARTA DE ATENAS, 1993, art. 60).

Esse acúmulo e a concentração de veículos mecânicos foram apontados como agentes dificultadores da circulação nas cidades por conta da velocidade. Além disso, pela liberação de gases de combustão e seu barulho, tais veículos foram vinculados a um prejuízo na saúde do homem que passou a estar em “um estado de nervosismo permanente”. Ou seja, o que deveria funcionar como um agente libertador e, pela velocidade, trazer um ganho apreciável de tempo, acabou por condenar “os homens a passar horas cansativas em todo tipo de veículos e a perder, pouco a pouco, a prática da mais saudável e natural de todas as funções: a caminhada” (A CARTA DE ATENAS, 1993, art. 80).

A primeira medida útil adotada, à vista disso, foi a separação radical, nas artérias congestionadas, do caminho dos pedestres e dos veículos mecânicos. As ruas, não mais destinadas a qualquer tipo de circulação, deveriam, conforme sua categoria (seu tráfego, em número e natureza dos veículos), ter regimes diferentes. Segundo o documento:

As ruas residenciais e as áreas destinadas aos usos coletivos exigem uma atmosfera particular. Para permitir às moradias e a seus “prolongamentos” usufruir da calma e da paz que lhes são necessárias, os veículos mecânicos serão canalizados para circuitos especiais. As avenidas de trânsito não terão nenhum contato com as ruas de circulação miúda, salvo nos pontos de interligação. As grandes vias principais, que estão relacionadas a todo o conjunto da região, afirmarão naturalmente sua prioridade. Mas serão também levadas em consideração as ruas de passeio, nas quais, sendo rigorosamente imposta uma velocidade reduzida a todos os tipos de veículos, a mistura destes com os pedestres não oferecerá mais inconvenientes (A Carta de Atenas, 1993, art. 63).

De acordo com os escritos do próprio movimento, a circulação moderna era uma operação das mais complexas. Entretanto, para a pesquisa em questão, o mais relevante de toda essa proposta é que o pedestre poderia dispor de passeios para ele reservados. Ou seja, ao contrário do que ocorria na época, o pedestre poderia escolher trajetos próprios que não necessariamente eram os mesmos dos automóveis. Isso representava de fato uma reforma fundamental da circulação nas cidades. “Não haveria nada mais sensato nem que abrisse uma era de urbanismo mais nova e mais fértil” (A CARTA DE ATENAS, 1993, art. 62).

Dessa forma, essa proposta de separar completamente as vias de circulação do veículo mecânico e do pedestre, como uma das estratégias de projeto utilizada pelos modernos para possibilitar a liberação do solo, visava garantir o livre circular pela cidade dos dois tipos de fluxos. Tanto para os veículos, que poderiam passar a circular continuamente de um extremo a outro, sem frear com frequência ou ficarem parados, quanto para os pedestres, que, desvinculados das altas velocidades mecânicas, circulariam em maior segurança.

Entretanto, é justamente por essa distinção de circulação que se distinguiu também a maneira de se perceber a cidade. A primeira é a de

quem está dentro do veículo – seja ele automóvel, bonde, caminhão ou ônibus – e percorre o espaço urbano, de 50 a 100 km horários, somente pelas vias já delimitadas. Esse indivíduo não teria o livre arbítrio de escolher por onde passar, seu percurso já estaria previamente delimitado pelas vias de tráfego implantadas na trama urbana.

A segunda percepção, completamente diferente da primeira, é a do pedestre que caminha pela cidade em um ritmo consideravelmente mais lento, a 4 km horários¹². Nesta, o caminhante, segundo as intenções projetuais dos profissionais modernos, poderia escolher o percurso pelo qual seguir, já que, com a liberação do solo e a separação das vias de automóvel, o chão da cidade se tornou permeável e livre justamente para esse habitante que caminha por ele.

1.3 A VISÃO TOTALIZANTE E O “CHÃO” DA CIDADE

Segundo Mumford (2000, p. 5), o CIAM, durante a década de 1930, promoveu, por conseguinte, uma abordagem do desenho do ambiente construído como forma de ajuste aos padrões urbanos existentes. Ao invés de continuar com os métodos anteriores de construção dos centros urbanos, propôs que se repensasse funcionalmente a cidade, com base nas propostas do planejamento racionalista do Urbanismo.

Com a eclosão da Segunda Guerra Mundial, em 1939, o historiador suíço Sigfried Giedion (*apud* Mumford, 2000) apontou para a dificuldade de se concretizarem projetos urbanísticos na Europa Ocidental durante o período de batalha. Entretanto, no período imediato do pós-guerra, em 1945, com o cenário de destruição das cidades, as ideias de Le Corbusier e do CIAM começaram a ganhar aceitação generalizada e foram amplamente utilizadas na reconstrução das estruturas urbanas, como em Munique, Nuremberg e Berlim (MUMFORD, 2000, p. 6).

¹² Estas velocidades foram estipuladas em A CARTA DE ATENAS, 1993, art. 27.

Embora o CIAM tenha alcançado sua maior popularidade deste momento até o início da década de 1950, Mumford (2000, p. 6) apontou para uma perda da posição de vanguarda do grupo, ao invés de alcançar maior influência mundial. Dessa forma, esforços subsequentes para revitalizá-lo culminaram na criação, em 1954, de um grupo de membros mais jovens, chamado Team X. Este grupo reconheceu que o documento da *Carta de Atenas* foi de grande importância histórica, mas que suas definições e métodos de trabalho não eram mais adequados para lidar com os problemas da época. Isso porque as quatro funções consideradas não correspondiam à forma como os problemas urbanos se apresentavam. Elas forneciam, na melhor das hipóteses, apenas uma classificação muito aproximada da estrutura urbana (MUMFORD, 2000, p. 238-241).

Segundo os novos membros, o urbanismo considerado e desenvolvido nos termos da *Carta de Atenas* tendia a produzir “cidades” nas quais as associações humanas vitais eram inadequadamente expressas. Para que se pudesse realmente compreender essas associações, era necessário considerar cada comunidade especificamente, com seus diferentes graus de complexidade. Portanto, com o objetivo de definir o estudo da escala humana como um princípio básico do urbanismo, o Team X propôs em 1956, no décimo encontro do CIAM, que, em vez de se usar as categorias rígidas funcionais desenvolvidas, como as quatro funções, conceitos como "associação humana", "aglomeração" e "mobilidade" passassem a ser utilizados para se observar os padrões da vida humana (MUMFORD, 2000, p. 7).

A jornalista americana Jane Jacobs (1961 *apud* 2007, p. 1), em seu livro *Morte e vida de grandes cidades*, ainda que não tenha feito alguma menção sobre as críticas do Team X ao urbanismo funcionalista, utilizou pontos de vista semelhantes para fazer sua “ofensiva contra os princípios e os objetivos que moldaram o planejamento urbano e a reurbanização modernos e ortodoxos”.

Sua grande crítica em relação ao planejamento urbano foi que, segundo a autora, essa disciplina não aprendeu a elaborar e testar suas

teorias por meio das cidades “na vida real”, que são um “imenso laboratório de tentativa e erro em termos de construção e desenho urbano”. Para ela, os especialistas e os professores dessa disciplina “pautam-se por princípios derivados do comportamento e da aparência de cidades [...] imaginárias perfeitas” e, dessa forma, ignoraram o estudo do sucesso e do fracasso das cidades reais (JACOBS, 2007, p. 5).

De acordo com Jacobs (2007, p. 3), para atender à necessidade de uma “nova ordem das coisas”, esses profissionais propuseram para as cidades soluções que desprezavam a vitalidade urbana. Um dos exemplos é a separação das atividades por setores e a especificação da tipologia dos edifícios de cada um deles que, segundo a autora, geraram uma “grande praga da monotonia” que assolou espaços padronizados, vazios, sem vida ou sem usuários. Ao buscarem a autonomia de bairros “acolhedores” e “voltados para si mesmos”, acabaram por ignorar a interação entre os usos e se fixaram somente nas fronteiras formais estipuladas.

Para Jacobs (2007, p. 13), essa realidade não condiz com o cotidiano da cidade e sua vida pública que se verifica nas ruas. A verdadeira solução para grande parte dos males urbanos que ocorreram com o uso monofuncional das atividades é justamente o contrário, a diversidade de funções. Ou seja, as cidades têm a necessidade de uma diversidade mais complexa e densa de usos, de nível socioeconômico da população, de tipologia das edificações etc. Para a jornalista, portanto, é somente a partir e com base em um estudo dessa diversidade nos cenários reais que se pode, de fato, começar a pensar em planejar as cidades.

O historiador francês Michel de Certeau (1998, p. 169), em seu livro *A Invenção do Cotidiano: artes de fazer*, apontou o que, para ele, foi considerada como a problemática da cidade moderna. Ao iniciar o sétimo capítulo do seu livro, “Caminhadas pela cidade”, relatando a visão do 110º andar do edifício do World Trade Center em Manhattan, é clara sua intenção em descrever a cidade de Nova York vista de cima. Segundo o historiador, lá do alto, de onde se tem uma visão panorâmica do conjunto todo quase que de uma só vez, notam-se apenas as transições mais drásticas de material,

cores, densidades e texturas: as mudanças de bairro pelas densidades de construções, a extensa paisagem verde do Central Park, a massa que se desloca pelas ruas formando texturologias distintas ao longo de variados percursos etc.

Certeau (1998, p. 170, 171) levantou um questionamento sobre a origem desse interesse em ver o conjunto urbano dessa forma totalizante, em que “subir em um prédio alto”, ainda que se isole do burburinho das ruas e do tráfego caótico, representa ter o domínio da cidade. Apontou as pinturas medievais ou renascentistas como criadoras dessa visão de cima, do conjunto urbano, pelas representações da cidade vista em perspectiva, por um olhar inovador. Dessa forma, ressaltou que esse “olho totalizador”, imaginado pelos pintores passados, prevaleceu e ganhou suporte nos progressos técnicos que organizaram um “poder onividente”.

Para o historiador, essa utopia do saber ótico foi instaurada como estratégia do discurso utópico e urbanístico moderno no século XIX, com a pretensão de ver a cidade como um único conjunto, redistribuir seus espaços por meio de um planejamento baseado em uma racionalidade urbanística e, dessa maneira, superar e articular as contradições nascidas da aglomeração urbana aleatória da época. É o urbanista, aquele que administra o espaço, o responsável por essa materialização da utopia, antes representada pela pintura, e que, por ter essa pretensão de ser este único ponto que vê, deu origem ao que o autor chama de cidade-panorama: “um simulacro teórico que tem como condição de possibilidade um esquecimento e um desconhecimento das práticas” (CERTEAU, 1998, p. 171).

Aquele que sobe até lá no alto foge à massa que carrega e tritura em si mesma toda a identidade de autores ou de espectadores [...] Sua elevação o transforma em *voyeur*. Coloca-o à distância. [...] Ela permite lê-lo, ser um Olho solar, um olhar divino (CERTEAU, 1998, p.170).

Ou seja, é a partir dessa vontade de pensar anteriormente a cidade como forma de dominá-la que o planejador urbano se colocou a distância, como um “deus *voyeur*”, se excluindo então do “obscuro entrelaçamento dos comportamentos do dia-a-dia e faz-se estranho a eles”. Lá do alto, pouco se

pode identificar o que de fato acontece no que ele chama de “embaixo”, onde está o cotidiano, “a partir dos limiares onde cessa a visibilidade” de quem está a distância com o “olho totalizador”. É ali, onde os praticantes ordinários urbanos, apesar de não possuírem o domínio dos espaços, tecem caminhos que se entrelaçam e compõem uma “história múltipla, sem autor nem espectador, formada em fragmentos de trajetórias e em alterações de espaços” (CERTEAU, 1998, p. 171).

O autor afirmou, então, que essa moderna “cidade-conceito”¹³ serviu como baliza ou marco totalizador apenas no discurso, já que “a vida urbana deixa sempre mais remontar àquilo que o projeto urbanístico excluía”. Sua organização funcionalista, ao privilegiar o progresso, esqueceu-se da sua “condição de possibilidade, o próprio espaço, que passa a ser o não-pensado de uma tecnologia científica e política” (CERTEAU, 1998, p. 174).

A linguagem do poder “se urbaniza”, mas a cidade se vê entregue a movimentos contraditórios que se compensam e se combinam fora do poder panóptico [...] não é mais um campo de operações programadas e controladas (CERTEAU, 1998, p. 174).

Em outras palavras, a vida urbana acabou por se apropriar do seu jeito e de acordo com as suas necessidades cotidianas das espacialidades que a cidade lhe oferecia. Esse fato gerou, inevitavelmente, uma reconfiguração espacial daquilo que inicialmente havia sido pensado, já que as apropriações e práticas cotidianas extrapolaram os limites da organização e controle instituídos, o que pode ter apontado, ou não, lacunas no que havia sido planejado. Concluiu-se, portanto, que a “cidade-conceito” se degradou (CERTEAU, 1998, p. 174).

No caso de Brasília, as críticas também foram muito semelhantes a estas destinadas ao planejamento urbano moderno. O arquiteto e historiador argentino Adrián Gorelik (2007, p. 17) afirmou ainda que as rejeições foram, em grande parte, argumentos acumulados dos diferentes estratos do pensamento sobre o Movimento Moderno que acabaram como um mal-

¹³ Para Certeau (1998, p. 174), a cidade-conceito significa “um lugar de transformações e apropriações, objetos de intervenções mas sujeito sem cessar enriquecido com novos atributos: ela é ao mesmo tempo a maquinaria e o herói da modernidade”.

entendido, por situar Brasília como um “simples produto do receituário CIAM/Carta de Atenas: a realização tardia, deslocada, dos postulados do movimento”.

Desde as primeiras ideias até depois de sua implantação, Brasília nunca foi um consenso no cenário internacional. Por representar a retirada da capital da faixa litorânea¹⁴ para interiorizá-la no território brasileiro, com base em um discurso de desenvolvimento regional e centralidade administrativa, a primeira grande resistência foi por parte dos próprios governantes cariocas, que não achavam os motivos justificáveis para uma mudança tão significativa.

Logo na fase do projeto planejado por Costa para a nova capital, em 1957, muitas das críticas recebidas apontavam para as premissas adotadas pelo planejamento urbano do Movimento Moderno. Em 1959, um ano antes da inauguração da capital e, portanto, antes de qualquer materialização espacial, Choay (1959, p. 78) apontou negativamente para uma cidade que foi planejada em função do automóvel.

As distâncias tradicionais são aqui multiplicadas, não em função das pernas do homem, mas da velocidade da máquina que a técnica pôs à sua disposição. Ora, por maiores que sejam as facilidades automobilísticas disponíveis, as distâncias quilométricas dentro de uma cidade se mostram, em relação à dimensão humana, não apenas dispersivas, mas desintegradoras.

Ainda que tenha demonstrado reconhecimento pelas facilidades que o automóvel poderia proporcionar para o deslocamento de grandes distâncias, a autora afirmou que, ao se planejar uma cidade em função da alta velocidade, o habitante inevitavelmente ficaria prejudicado. Isso porque as atividades do seu cotidiano, que ainda seriam separadas por setores, acabariam ficando muito distantes umas das outras e tal distância dificultaria o seu acesso. Segundo a historiadora, o rigor no ordenamento do espaço urbano adotado resultaria na separação completa dos locais de moradia em relação aos de trabalho. Portanto, a partir de tais argumentos, concluiu que

¹⁴ A cidade do Rio de Janeiro, antes da construção de Brasília, foi a capital do Brasil no período de 1763 a 1960.

Brasília, ao retomar “de modo consciente e sistemático” um processo moderno, resultaria na criação de “cidades-dormitórios: onde é necessário dormir, mas é tão difícil viver” (CHOAY, 1959, p. 78).

Antes ainda da inauguração da capital, em janeiro de 1960, Zevi (1960, p. 611) ressaltou alguns pontos críticos também em relação ao projeto urbanístico. Ao retomar esta questão de que o planejamento deve ser sempre pensado para quem mora na cidade, o seu habitante, afirmou que Brasília não foi projetada com a organização de seus espaços condizente com a realidade de quem iria viver ali. A concepção da cidade foi proposta como uma forma de organização do solo urbano e não visando atender às necessidades dos habitantes.

Um dos exemplos citados foi o das superquadras que, segundo o historiador (ZEVI, 1960, p. 613), poderiam até ser dispostas da maneira como foi proposta desde que houvesse razões internas para isso, com as devidas articulações entre elas e em relação ao contexto, e não somente porque essa distribuição seria mais viável para o ordenamento urbano. Ainda sobre essas quadras, demonstrou uma preocupação em relação ao “anonimato dos núcleos residenciais, uniformizados pela maré dos *superblocks*“, ou seja, à isonomia visual das superquadras. Apesar de reconhecer que a composição dessas quadras residenciais era satisfatória ao prever escola, igreja e comércio próximos, apontou que a resultante desse conjunto, composto por sequências contínuas de quadras praticamente iguais, seria devastadora.

Ao vê-los construídos, esses blocos de apartamentos [...] experimenta-se uma sensação de desorientação. No deserto, num empreendimento de tamanha grandiosidade, era legítimo esperar a criação de uma unidade comunitária figurativamente reconhecível. Aqui, em vez disso, somos obrigados a contar as quadras para saber quando encontraremos uma capela ou um supermercado (ZEVI, 1960, p. 614).

De acordo com o autor, essa sequência de quadras padronizadas de edifícios similares, com variação apenas na disposição, representaria para o habitante um cenário urbano uniforme que dificultaria na sua orientação dentro da cidade. A essa provável monotonia Zevi (1960, p. 613)

responsabilizou a visão “do alto” do planejador que, ao considerar a configuração urbana apenas como um meio de ordenação espacial, desconsiderou-a como possível instrumento para criar as espacialidades que seriam, de fato, habitadas e vivenciadas.

Enquanto o projeto for controlado “de cima”, enquanto estiverem sendo construídas as habitações na cidade desabitada, o plano será respeitado. Se os cidadãos tornarem-se donos de sua cidade, fatalmente o plano será subvertido, porque ele não nasce e não se conclui de acordo com uma necessidade real, expressa plasticamente (Zevi, 1960, p. 615).

Por isso, a partir dessa crítica que apontou para um projeto de cidade não pensada para o seu habitante, Zevi (1960, p. 613) identificou duas possibilidades para a futura Brasília: a capital poderia ficar abandonada, o que ele mesmo já considerou improvável; ou, caso a cidade ganhasse vida, romperia com o “esquema estático, simétrico, de um plano piloto que permaneceu no estágio de sua concepção inicial”. Ou seja, o autor associou o fato de a capital ter sido planejada, segundo ele preestabelecida, a uma provável configuração urbana rígida que, se permanecesse dessa forma, não atenderia à dinâmica da vida urbana. Para o historiador, esse “esquema estático” só poderia ser rompido se a capital fosse de fato apropriada e ganhasse toda a movimentação que um centro urbano possui.

Em agosto de 1960, Giedion (p. 295) criticou, assim como Zevi, a possível “mesmice” do cenário urbano de Brasília que, quatro meses depois de sua inauguração, ainda estava sendo construído. Também em relação às superquadras, o autor apontou que, ainda que os blocos residenciais pudessem ser dispostos de maneiras distintas dentro de cada uma delas, tal medida não seria o suficiente para evitar a monotonia que as espacialidades poderiam e, certamente, iriam gerar. Além disso, criticou a “dimensão demasiado pequena de cada superquadra residencial” por considerar que seria “insuficiente para a formação cada vez mais diferenciada da cidade contemporânea”.

Em 1964, passados os primeiros momentos de euforia desde a inauguração da capital, já que construir uma cidade completa parecia um

sonho do modernismo, o golpe militar nacional acarretou profundas modificações na organização política do país. Além de influenciar na vida econômica e social, também teve influência direta na capital que estava apenas começando a se configurar como uma cidade de fato.

Segundo Gorelik (2007, p. 18), a partir de 1985, com o fim desse regime militar, uma parte da crítica arquitetônica e urbanística se fixou na capital “como um erro: um projeto modernista construído fora do tempo”. Houve então uma crítica sociológica que viu em Brasília “um exemplo esclarecedor do papel da segregação espacial na cidade capitalista”, cujo argumento apoiou o debate pós-moderno nos anos 1980. Esse debate foi representado principalmente pelo antropólogo estadunidense *James Holston* (1993) em seu livro *A cidade modernista: uma crítica de Brasília e sua utopia* que, segundo o próprio Gorelik, apresenta críticas estereotipadas que impossibilitam compreender de fato a capital.

Ao tomar Brasília como o estudo de caso de sua pesquisa, Holston (1993, p. 37) a considerou tal como o modelo de cidade proposto pelo Movimento Moderno, o “exemplo mais completo já construído das doutrinas arquitetônicas e urbanísticas apresentadas pelos manifestos dos CIAM”. Com a primeira parte da crítica voltada para o “repensar a cidade” do urbanismo modernista, ressaltou alguns aspectos do novo tipo de paisagem urbana que foi criada como uma tentativa de homogeneizar a heterogeneidade da “ordem urbana pré-industrial”, por meio do “planejamento total e da padronização arquitetônica” (HOLSTON, 1993, p. 152).

Ao citar a criação de “setores” exclusivos para cada “função urbana” como forma de organização racional da vida cotidiana e da cidade, apontou a classificação dos tipos de edifício e das convenções espaciais para cada um desses setores como uma medida totalizante. Isso porque, além de ter a intenção de determinar uma cidade totalmente planejada, a classificação dessas formas faria referência também à classificação das funções.

Em tese, cada setor dentro da cidade tem uma definição unitária, baseada na correlação de uma só forma e de uma só função. É

esta inflexível racionalidade no planejamento de cada parte da cidade modernista que lhe dá a característica de apresentar uma ordem total e totalizante (HOLSTON, 1993, p. 154).

Segundo Holston (1993, p. 154), os defensores desse gênero de ordem urbana total tinham o argumento de que a “racionalidade aumenta a legibilidade do plano urbano e, assim, o conhecimento da cidade por seus habitantes”. Entretanto, ao contrário desse discurso, Holston afirmou que essa ordem total na realidade acabou invertendo os problemas da orientação dos habitantes quando associados com a experiência de vida em outras cidades. Ou seja, essa racionalidade espacial poderia até aumentar a legibilidade do todo, mas acabou por diminuir a de suas partes, “acarretando um conjunto peculiar de dilemas de orientação”. Isso porque, para o autor, as peculiaridades de um lugar são elementos cruciais para o conhecimento que os habitantes têm da cidade e, com a “tipologização” e a uniformidade propostas, esses elementos peculiares não foram possíveis.

Em Brasília, portanto, o antropólogo (1993, p. 153) aplicou toda essa crítica sobre o aspecto totalizante e identificou ainda um fator adicional que, segundo ele, intensificou a ordem total do planejamento da capital: “todos os seus setores são organizados em uma única imagem arquitetural e esquemática, a do cruzamento dos dois eixos”. Apontou que a ordem total de Brasília pode até ter aumentado o conhecimento abstrato do seu plano, já que os brasilienses a entenderam como uma imagem única e legível, mas também causou profunda desorientação, pela carência de pontos de referência. Em outras palavras, a distribuição das tipologias referentes às funções sociais em uma única forma urbana reduziu a percepção e a experiência do habitante da capital, que, por ser quem de fato experimenta a cidade, teve apenas uma “sensação de monotonia e tristeza” diante dessa homogeneização espacial (HOLSTON, 1993, p. 158).

Além da sensação de desorientação e monotonia causadas pela isonomia visual dos espaços, o autor também associou o aspecto totalizante de Brasília a uma alienação das experiências vividas pelos habitantes da capital. Segundo ele, essa alienação ocorreu porque a configuração espacial

da cidade não priorizou a vida pública de seus habitantes ao ar livre nos espaços públicos.

Um dos impactos mais profundos experimentados por quem vai morar em Brasília é a descoberta de que se trata de uma cidade onde não se vê gente nas ruas. [...] A ausência de uma multidão urbana conferiu a Brasília a reputação de ser uma cidade em que “falta calor humano” (HOLSTON, 1993, p. 113).

Holston (1993, p. 113, 114) associou essa falta de vida nas ruas às “enormes distâncias que separam um prédio do outro e a segregação das atividades em setores urbanos isolados”. Afirmou ainda que essa falta de convivência nos espaços públicos levou não apenas “à interiorização dos encontros sociais, mas também a uma profunda sensação de isolamento” para seus habitantes.

Além disso, em relação à separação do “sistema de circulação” para pedestres e carros, mencionou que tal estratégia significou que tanto pedestres quanto motoristas precisariam reaprender os códigos da locomoção urbana por não estarem acostumados com esta “utopia” que “carece de intersecções viárias”. Segundo Holston (1993, p. 109), a resultante de todos esses fatores “tende simplesmente a eliminar o pedestre: quem pode, usa o automóvel”. Ou ainda, que Brasília, ao substituir a rua tradicional por vias expressas e becos residenciais, acabou por substituir também o seu pedestre pelo automóvel.

Em relação a essas críticas feitas a Brasília, nota-se, portanto, certa parcialidade, por não mostrarem a complexidade real da cidade. As que foram feitas por Choay (1957), Zevi (1960) e Giedion (1960), certamente, estavam relacionadas ao projeto urbanístico da capital, pois até o ano de sua inauguração uma grande parte da cidade ainda estava por construir. Dessa forma, estas são críticas que acabaram tomando Brasília como um exemplo “frustrado” de cidade planejada por ter tido sua concepção urbana baseada nas premissas modernas. Este também é caso da pesquisa de Holston, que, assim como Gorelik já tinha apontado, parece ter sido resultado de suas críticas estereotipadas em relação ao Movimento Moderno e que foram “transferidas” para a capital, por ela ter sido considerada o

exemplo mais completo do modelo de cidade proposto pelos manifestos dos CIAM. Além disso, Holston faz uma avaliação de Brasília apenas em relação ao seu desempenho como um espaço ideal, pontuando se seu desenvolvimento seguiu ou não os pensamentos do seu planejador.

Entretanto, além de um planejamento inicial, o que aconteceu de fato com Brasília? Ou ainda, qual capital deve ser considerada: a projetada, a construída ou a vivenciada? Deve-se ressaltar que a cidade não tem o mesmo significado do seu projeto ou dos anos de sua fundação, ela se consolidou com o tempo e grande parte dos problemas apontados estava relacionada com o fato de Brasília ser uma cidade nova e estar em processo de construção.

O fundamental é que Brasília é o testemunho de uma época, o mais puro e espetacular exemplo do modernismo arquitetônico, o movimento que revolucionou o século XX. Seu plano piloto deve ser conservado. [...] Mas isso quer dizer que a cidade deva ser congelada? Não, pois é um ser vivo, ainda com grande potencial de desenvolvimento. Tem direito à mudança. Deve acomodar-se às novas necessidades. Seu dinamismo não pode ser impedido (GNECCO, 1995, p. 86).

Para responder a essas questões, ao invés de considerar a capital fixa em um contexto e época restritos, é interessante estudá-la por meio de outra leitura: a cidade deve ser tomada em suas próprias premissas que foram sendo adaptadas à sua realidade. Segundo o arquiteto brasileiro Carlos Brandão (2000), “o conceito de um edifício ou de um projeto urbanístico só amadurece quando a obra se realiza e se faz habitada”, ou seja, o conceito inicial só pode ser visto na própria obra construída.

Entretanto, no caso de Brasília, ainda que tenha havido um planejamento inicial que guiou a implantação da capital, a cidade não pode ser considerada apenas como um projeto a ser seguido fielmente e nem, tampouco, como uma cidade que devesse ter uma expansão aleatória. É um conjunto em que se deve preservar o conceito, ou seja, as premissas sob as quais foi pensada uma capital que surgiria espacialmente do nada, no sentido literal da palavra, e que deveria cumprir sua “missão” de agente do desenvolvimento nacional. A partir da implantação desse plano inicial, a

cidade deveria, e de fato foi, sendo reconfigurada de acordo com as necessidades que surgiram.

Nesta pesquisa, então, a partir da premissa da liberação do solo e do livre circular, buscou-se entender como a vida urbana acabou por se apropriar do seu jeito e de acordo com as suas necessidades cotidianas das espacialidades que Brasília lhe ofereceu. Dessa forma, considerou-se, assim como apontou Brandão, do projeto à cidade habitada.

CAPÍTULO 2

A VELOCIDADE VEICULAR E A CAMINHADA DO PEDESTRE

2.1 NO CASO DE BRASÍLIA

2.1.1 O PLANO PILOTO DE LUCIO COSTA

O projeto vencedor do Concurso Nacional do Plano Piloto da Nova Capital do Brasil em 1956 (Figura 4), de autoria de Lucio Costa, teve sua concepção urbana fundamentada em alguns dos ideais modernos difundidos pela *Carta de Atenas*, dentre eles o da liberação do solo para uso público. Lucio Costa (1991), o primeiro profissional a defender os pensamentos modernos no país na década de 1930, expôs suas intenções para a concepção urbanística da nova capital por meio do *Relatório do Plano Piloto* que, embora apresentado como um documento sumário, foi tomado como o primeiro plano diretor de Brasília e é amplamente utilizado para nortear o desenvolvimento da cidade. Nesta pesquisa foi utilizado para se verificar quais foram as estratégias projetuais adotadas pelo urbanista para aplicar o ideário do livre circular pela cidade.

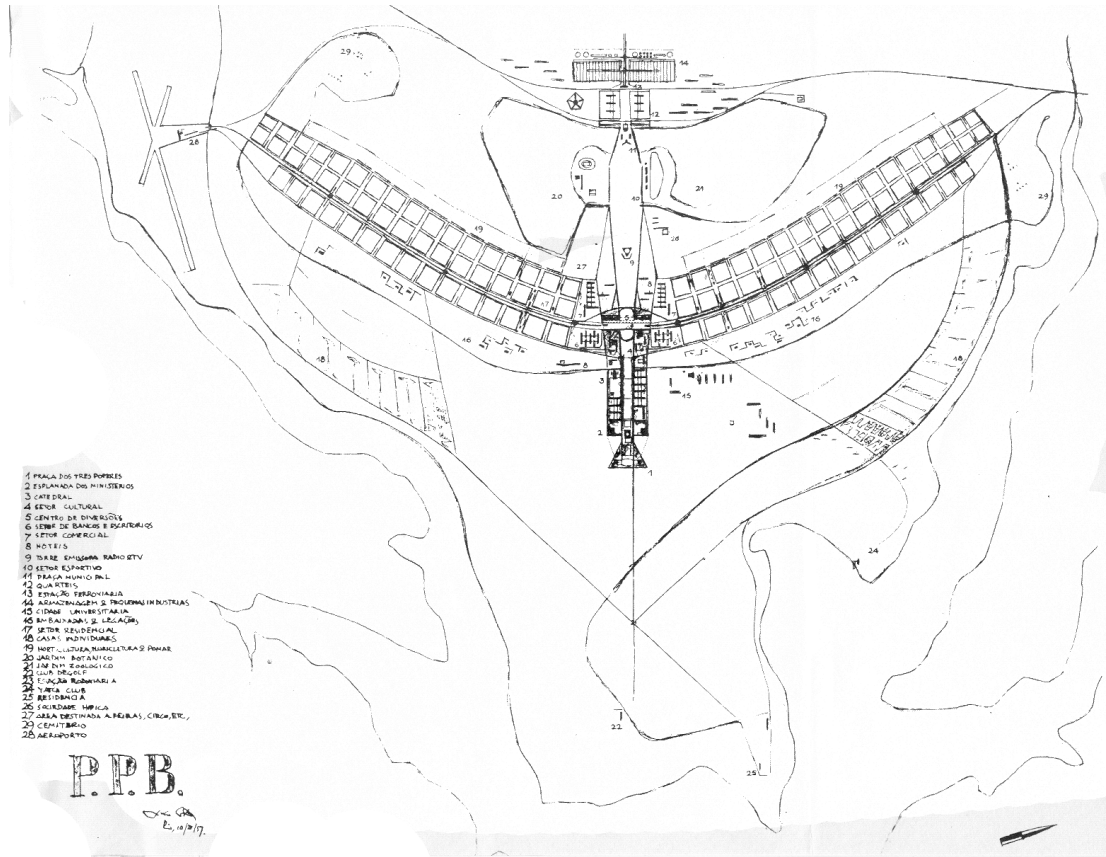


Figura 4. Projeto de Lucio Costa para o Concurso do Plano Piloto da Nova Capital do Brasil. Fonte: Costa (1991).

Adepto do modo moderno de ver a cidade como um campo onde deveriam ser assegurados tanto a liberdade individual como o benefício da ação coletiva, Costa demonstrou seu consentimento de que o dimensionamento de todo o dispositivo urbano deveria ser regido pela escala humana. Dessa forma, assim como foi proposto no documento do IV CIAM, adotou separação das quatro funções urbanas: habitar, trabalhar, recrear e circular. Segundo Costa (1991, p. 20), a cidade deveria ser “planejada para o trabalho ordenado e eficiente, mas, ao mesmo tempo, viva e aprazível própria ao devaneio e à especulação intelectual”.

Para atender à questão da circulação, uma das funções primordiais da cidade, a primeira solução que deu origem ao traçado da cidade foi a definição de dois eixos viários principais. Adaptados à topografia local e cruzados em ângulo reto, os eixos distinguiram as funções de caráter mais cotidiano, distribuídas ao longo do eixo arqueado denominado Rodoviário-

Residencial, daquelas de caráter monumental e simbólico, no Eixo Monumental (Figura 5). Foram destinados à velocidade da grande circulação de veículos e complementados com pistas menores laterais que deveriam atender o tráfego local, portanto, de velocidade menor.

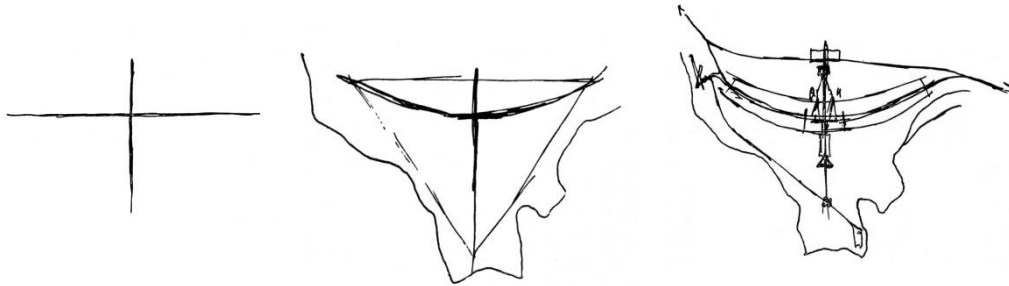


Figura 5. Brasília. Croqui dos eixos de formação da cidade.

Fonte e elaboração: Costa (1991).

A habitação, outro ponto de fundamental importância na concepção urbana, foi pensada ao longo do eixo arqueado, de caráter mais cotidiano. Ao propor a disposição de uma “seqüência contínua de grandes quadras dispostas, em ordem dupla ou singela, de ambos os lados da faixa rodoviária, e emolduradas por uma larga cinta densamente arborizada” (COSTA, 1991, p. 28), Costa procurou garantir o resguardo do conteúdo das quadras. Isso porque, sob a velocidade de deslocamento ao longo da via veicular, a densa massa vegetal deveria proteger o caráter mais íntimo do setor residencial que seria visto “sempre num segundo plano e como que amortecido na paisagem”. Ao mesmo tempo, em relação aos pedestres, as largas cintas deveriam “oferecer extensas faixas sombreadas para passeio e lazer, independente das áreas livres previstas no interior das próprias quadras”. Em relação a esses espaços internos (Figura 6):

[...] os blocos residenciais podem dispor-se da maneira mais variada, obedecendo porém a dois princípios gerais: gabarito máximo uniforme, talvez seis pavimentos e pilotis, e separação do tráfego do trânsito de pedestres, mormente o acesso à escola primária e às comodidades existentes no interior de cada quadra (COSTA, 1991, item 16).

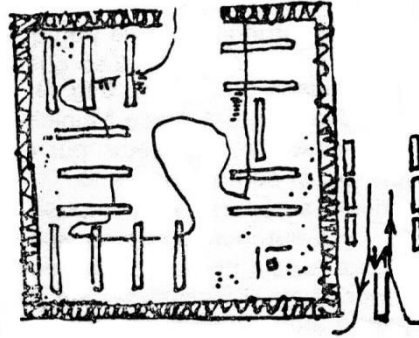


Figura 6. Brasília. Croqui do modelo da superquadra.
Fonte e elaboração: Costa (1991).

Ao propor essa configuração espacial para o setor residencial, por conseguinte, Costa teve a intenção de proteger o caráter mais intimista das habitações em relação ao contexto urbano. Entretanto, nas espacialidades internas do setor, o urbanista propôs uma livre circulação a partir de três estratégias de projeto: (i) eliminação do limite físico na margem das quadras; (ii) elevação da materialidade dos blocos do chão ao colocá-los sobre pilotis; e (iii) diferenciação espacial das vias pelas quais pedestres e automóveis poderiam circular. Dessa forma, com a liberação espacial do solo urbano, nota-se sua intenção em possibilitar que o caminhante pudesse circular livremente por toda a espacialidade das superquadras sem que fosse interrompido por barreiras físicas ou pelo tráfego veicular da cidade.

Ainda com a intenção do livre circular do morador, sem que ele tivesse de realizar grandes deslocamentos ou utilizar meios de transporte para ter suas necessidades diárias atendidas, a cada duas dessas superquadras foi proposto um comércio que tivesse variedade de estabelecimentos – barbearias, cabeleireiros, modistas, confeitarias, etc. Segundo Costa (1991, p. 28), “as lojas dispõem-se em renque com vitrinas e passeio coberto na face fronteira às cintas arborizadas de enquadramento dos quarteirões e privativas dos pedestres” e o estacionamento na face oposta, contígua às vias de acesso motorizado que serviriam para o abastecimento de mercadorias (Figura 7).

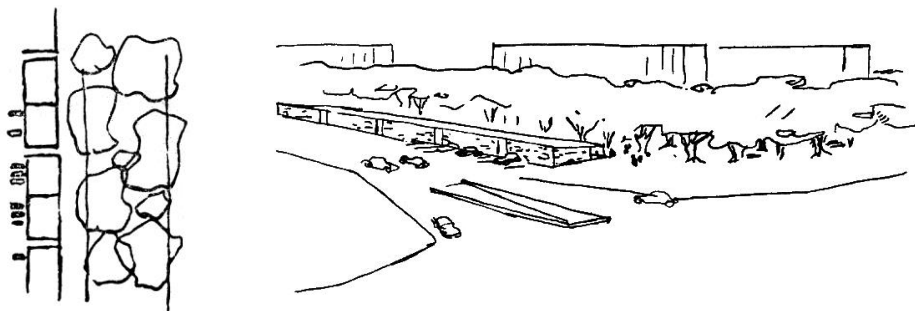


Figura 7. Brasília. Croqui da transição do comércio local para a cinta arborizada da superquadra.

Fonte e elaboração: Costa (1991).

Com as vitrines das lojas voltadas para as massas vegetais, para as quadras residenciais, propôs-se estabelecer um diálogo direto entre essas atividades do cotidiano do habitante, habitação e comércio. Um morador que quisesse comprar algo conseguiria caminhar livremente por toda a espacialidade da superquadra, “atravessar” os outros prédios pelos pilotis, passar pela cinta arborizada e chegar até as lojas sem ser interrompido pelo tráfego de automóveis ou por limites privados. Ou seja, o solo urbano, sendo transformado em um domínio público, permitiria aos habitantes essa permeabilidade de circulação dentro do setor residencial.

No cruzamento dos dois eixos principais, o Rodoviário-Residencial e o Monumental, e aproveitando a topografia local, Costa pensou em duas plataformas com níveis distintos: a inferior, para permitir o cruzamento veicular de alta velocidade dos dois eixos centrais, com a estação Rodoviária interurbana; e na superior, para garantir a conexão direta das parcelas norte e sul do Eixo Rodoviário-Residencial, o Setor de Diversões da cidade, este último livre do tráfego intenso. Costa fez a seguinte proposta quanto à disposição espacial deste setor:

Na face fronteira (*lado oeste*) foram concentrados os cinemas e teatros, cujo gabarito se fez baixo e uniforme, constituindo assim o conjunto deles um corpo arquitetônico contínuo, com galeria, amplas calçadas, terraços e cafés, servindo as respectivas fachadas em toda a altura de campo livre para a instalação de painéis luminosos de reclame. As várias casas de espetáculo estarão ligadas entre si por travessas no gênero tradicional da rua do Ouvidor, das vielas venezianas ou de galerias cobertas (arcades) e articuladas a pequenos pátios com bares e cafés, e “loggias” na parte dos fundos com vista para o parque, tudo no propósito de propiciar ambiente adequado ao convívio e à

expansão. O pavimento térreo do setor central desse conjunto de teatros e cinemas manteve-se vazado em toda a sua extensão, salvo os núcleos de acesso aos pavimentos superiores, a fim de garantir continuidade à perspectiva, e os andares se previram envidraçados para que os restaurantes, clubes, casas de chá etc., tenham vista nas duas faces (COSTA, 1991, p. 24, grifo nosso).

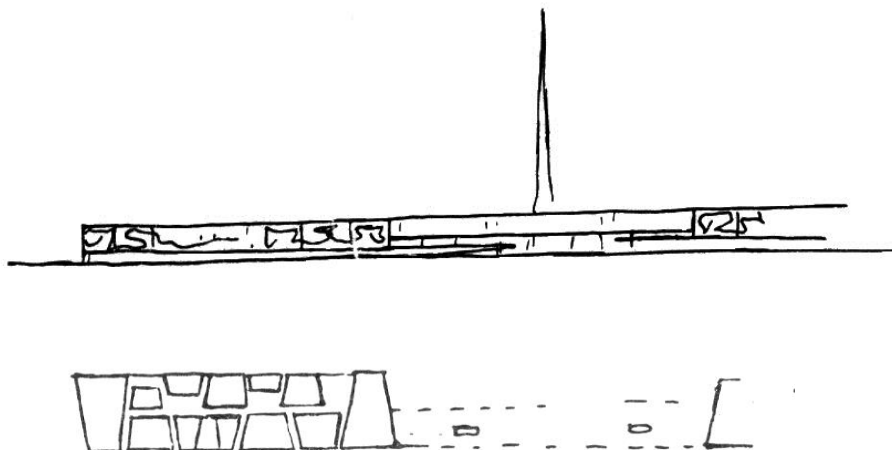


Figura 8. Brasília. Croqui da configuração do corpo arquitetônico contínuo do setor central.
Fonte e elaboração: Costa (1991).

Ainda que a proposta fosse de um corpo arquitetônico contínuo na face voltada para o oeste, fica evidente a intenção do urbanista de, ao liberar o térreo dessa edificação, valorizar o pedestre conservando sua permeabilidade visual nesta plataforma central (Figura 8). Uma plataforma que, reservada apenas para o tráfego local e destinada ao estacionamento de automóveis e praças privativas aos pedestres, deveria configurar um centro urbano propício ao convívio e à circulação dos habitantes da capital que, principalmente no período noturno, poderiam desfrutar do lazer proporcionado pelas atividades do Setor de Diversões (Figura 9).

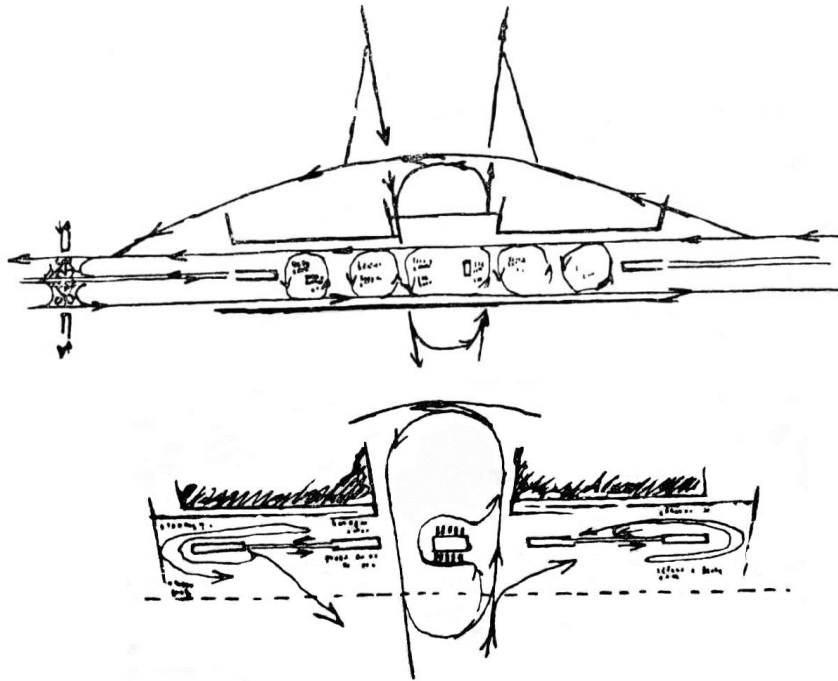


Figura 9. Brasília. Croqui da plataforma superior da estação Rodoviária.
Fonte e elaboração: Costa (1991).

Lateralmente a esse setor central, e com a intenção de estabelecer uma articulação entre as atividades, propôs na parte sul um grande núcleo destinado exclusivamente ao comércio. Esse núcleo deveria ser acessível aos automóveis pelas pistas de contorno e, aos pedestres, por calçadas sem cruzamentos. Segundo consta no relatório, “propõe-se uma seqüência ordenada de blocos baixos e alongados e um maior, de igual altura dos anteriores, *todos interligados por um amplo corpo térreo com lojas, sobrelojas e galerias*” (COSTA, 1991, p. 26, grifo nosso). Galerias estas que, ao abrigarem cafés, restaurantes, agências bancárias etc., se configurariam como um espaço próprio para a circulação de pedestres. Ainda com esse objetivo, pensou nesses blocos comerciais sobre um piso contínuo para que os pedestres pudessem acessá-los sem ter de entrar em contato com os automóveis, que, por sua vez, dispõem de vias que não chegariam diretamente aos edifícios pelo nível térreo.

Nota-se, portanto, a adoção das estratégias de distinção das atividades em setores, de acordo com as quatro funções do urbanismo, e a separação das circulações veicular e de pedestre como forma de

ordenamento do conjunto urbano. Em relação aos setores, caracterizados por tipologias específicas das edificações, houve uma atenção do planejador para que o pedestre, além de conseguir diferenciá-los pela organização espacial, conseguisse ter uma continuidade de percurso dentro e entre eles. Ao descrever os acessos, a circulação interna e a interligação entre eles, Costa demonstrou uma preocupação com a maneira como o pedestre iria caminhar pelos espaços da capital planejada.

No relatório fica evidente ainda a intenção do urbanista de que cada um desses setores funcionasse como um “organismo plasticamente autônomo na composição do conjunto”. Ou seja, era essencial que houvesse uma “variedade no tratamento das partes, cada qual concebida segundo a natureza peculiar da respectiva função”. Entretanto, essa autonomia, segundo o arquiteto, deveria criar “espaços adequados à escala do homem [...] sem prejuízo do desempenho arquitetônico de cada setor na harmoniosa integração urbanística do todo” (COSTA, 1991, p. 26, 32).

2.1.2 A CONSTRUÇÃO E A CONFIGURAÇÃO DA CAPITAL

Após a abordagem do planejamento da capital feito por Costa e antes da análise da vivência dos espaços da capital atualmente, é necessário verificar o processo de configuração da cidade para que se possa compreender como os espaços analisados foram de fato construídos e quais são os percursos que, de fato, são livres para o pedestre.

Foi com base no projeto entregue no Concurso Nacional do Plano Piloto da Nova Capital do Brasil que a cidade começou a ser implantada no ano de 1957. De acordo com a pesquisa feita pelo arquiteto Francisco Leitão (2003, p. 14), essa implantação¹⁵ não se deu em uma única etapa logo após a divulgação do resultado do concurso, mas teve um desenvolvimento paulatino e, inclusive, com alterações em relação ao plano original.

¹⁵ A literatura sobre Brasília apresenta contradições quanto à autoria e à cronologia dessas alterações. “Carpintero (1998) aponta a Novacap como responsável pela condução de alguma delas, imediatamente após o concurso. Já Yves Bruand (1981) e Paulo M. Zimbres (1974) as atribuem ao próprio Costa” (LEITÃO, 2003, p. 14).

No centro da cidade as obras começaram em 1958 com o início da construção do Teatro Nacional e da Estação Rodoviária, que já foi inaugurada no ano seguinte¹⁶. Essa parte central foi espacialmente ampliada em virtude de uma alteração de implantação significativa: o deslocamento do trecho do conjunto urbano, desde a Praça do Buriti até a estação Rodoviária, em 800 metros para leste. Essa modificação foi sugerida durante o próprio concurso pelo arquiteto inglês William Halford¹⁷ como uma forma de diminuir a área não ocupada entre a cidade e as margens do Lago Paranoá e evitar futuras pressões por ocupações (LEITÃO, FICHER, 2010, p. 113).

Em virtude da ampliação do centro urbano, decorrente do deslocamento, criou-se o Setor Médico-Hospitalar Sul (SMHS), entre o Setor Residencial e o Comercial (SCS). O ano do início das obras dos hospitais é divergente. Segundo Leitão (2003, p. 55), a implantação efetiva do SMHS começou em 1958, com a construção do Hospital de Base. Já na Cronologia da Ocupação Urbana de Brasília¹⁸, tanto a obra desse edifício como a primeira fase do Hospital Sarah Kubitscheck tiveram início apenas em 1960 (Figura 10). Talvez essa divergência seja referente à fonte de pesquisa, já que esse setor só aparece “oficializado” em uma planta baixa datada de 22 de outubro de 1959 (LEITÃO, 2003, p. 50).

Em 1960, no ano da inauguração oficial de Brasília, o Plano Piloto, projetado para abrigar uma população de 500 mil habitantes, já contava com um número de 71,7 mil moradores. Esses novos residentes, entretanto, eram na sua maioria os funcionários públicos (para a administração local e federal) e suas famílias que foram transferidos do Rio de Janeiro (PAVIANI, 2010, p. 235, 236).

¹⁶ Plano de Preservação do Conjunto Urbanístico de Brasília: relatório diagnóstico (GDF, p. 394-395).

¹⁷ Membro do júri do Concurso Nacional do Plano Piloto para a Nova Capital do Brasil em 1957.

¹⁸ Anexo do Relatório Diagnóstico do Plano de Preservação do Conjunto Urbanístico de Brasília, documento oferecido pela Secretaria de Habitação, Regularização, e Desenvolvimento Urbano (SEDHAB, GDF).



Figura 10. Brasília. Construção do Hospital de Base no Setor Médico-Hospitalar Sul.
Fonte: Arquivo Público do DF (1960).



Figura 11. Brasília. Construção da plataforma superior da estação Rodoviária.
Fonte: Arquivo Público do DF (1960).

Já os trabalhadores que vieram em busca de trabalho, saíram principalmente de cidades pequenas e de áreas rurais da região Nordeste do Brasil seja pelas transformações ocorridas no campo ou pela estagnação econômica (VASCONCELOS, 2010, p. 398). Estes migrantes foram para alojamentos dos canteiros de obras e barracos em assentamentos localizados em pontos isolados, as futuras “cidades-satélites”¹⁹. Ou seja, em toda a região do Distrito Federal (DF)²⁰, havia 141,7 mil novos moradores no ano da inauguração (PAVIANI, 2010, p. 235, 236).

Apesar de ter sido oficialmente inaugurada em 1960, a cidade continuava em construção e a estrutura do conjunto urbano era dada praticamente pelo sistema viário que já estava mais consolidado (Figura 11). Durante toda essa década, em uma visão geral da cidade, as edificações eram como estruturas geométricas isoladas sobre o gramado, assim como os poucos equipamentos urbanos existentes (Figura 12). Os passeios pavimentados não eram contínuos por toda a cidade, eram feitos apenas de acordo com as construções de cada quadra ou setor. Dessa maneira, não era possível se deslocar a pé continuamente em percursos pavimentados.

Ainda na década de 1960, houve uma fragmentação no tecido urbano do centro da capital. Com o deslocamento de um trecho da cidade em 800 metros na direção leste, conforme sugestão de arquiteto inglês William Halford, a ampliação espacial da parte central foi atendida com terraplenos nos terrenos adjacentes ao Eixo Monumental. Entretanto, para que as vias veiculares no sentido oeste-leste pudessem “cortar” o Eixo Rodoviário-Residencial em um nível abaixo, evitando o cruzamento, escavaram-se esses terraplenos.

¹⁹ Cidade-satélite é uma designação usada para se referir a centros urbanos surgidos nos arredores de uma grande cidade, tipicamente para trazer algum benefício à cidade núcleo da região. No caso de Brasília, os assentamentos de trabalhadores que se localizavam fora do Plano Piloto foram assim chamados até 1988, quando o Decreto nº 19.040 proibiu a utilização do termo satélite se referindo às cidades situadas na região do Distrito Federal (ver nota abaixo), que passam então a ser chamadas de Regiões Administrativas (RA). Na época eram oito RAs, mas leis posteriores alteraram o nome e criaram novas, atualmente em número de 31.

²⁰ O Distrito Federal é uma das 27 unidades federativas do Brasil. Está situado na região Centro-Oeste e tem por limites os estados de Goiás a sul, oeste, norte e leste e Minas Gerais a sudeste. É dividido em 31 regiões administrativas e sua área total é de 5,8 mil km², sendo assim a menor unidade federativa brasileira.



Figura 12. Brasília. Construção do centro da cidade.
Fonte: Arquivo Público do DF (1968).



Figura 13. Brasília. Fragmentação do tecido urbano central.
Fonte: Arquivo Público do DF (1969).



Figura 14. Brasília. Construção do edifício do Conic no Setor Comercial Sul.
Fonte: Arquivo Público do DF (1970).



Figura 15. Brasília. Estação Rodoviária do Plano Piloto.
Fonte: Arquivo Público do DF (1970).

Dessa forma, houve uma segregação entre os setores centrais que, ao contrário da articulação proposta inicialmente, acarretou uma ligação feita somente por vias veiculares que "venciam" o vazio espacial gerado (Figura 13). Além disso, o edifício do Conic (Figura 14) começou a ser construído em 1967 e a plataforma da Rodoviária, já consolidada, era um dos principais pontos de convergência de moradores e visitantes (Figura 15)

- A não consolidação do centro

A forte atração exercida pela inauguração da nova capital explica o rápido crescimento de sua população. Já no início dos anos de 1970, o Plano Piloto abrigava 271,6 mil habitantes e, somando com os 265,9 mil moradores das cidades-satélites²¹, tinha-se um total de 537,5 mil pessoas no Distrito Federal. Ou seja, um aumento de 395,8 mil habitantes em apenas uma década, ou ainda, um crescimento demográfico de 14% ao ano (PAVIANI, 2010, p. 236)

Em 1974, quatorze anos da inauguração da capital, um Seminário realizado no Senado Federal para discutir os problemas urbanos de Brasília até então teve como um dos focos essa questão do aumento populacional. Segundo Dércio Garcia Munhoz²², era evidente que esse fenômeno gerasse um profundo desequilíbrio no que se designaria como "equipamento urbano" ou a infraestrutura física e social que determinaria a "qualidade do padrão de vida". Era inevitável que houvesse uma piora para a população como um todo, já que os "serviços de transporte, água, esgotos e saneamento, educação, saúde e habitação, não podem estar preparados para um repentino e sensível aumento da população" (SEMINÁRIO, 1974, p. 53).

Um desses desequilíbrios ocorreu na mobilidade da população, principalmente da que estava nas cidades-satélites. Como o Plano Piloto concentrava as principais atividades econômicas e as maiores ofertas de serviços dessa região, atraía diariamente um grande contingente de pessoas

²¹ Gama, Taguatinga, Brazlândia, Sobradinho, Planaltina, Paranoá e Jardim (PAVIANI, 2010, p. 236).

²² Representante do Departamento de Economia da UnB. Apresentou o discurso intitulado "Brasília: um planejamento que se impõe" no 1º Painel de Debates.

que se deslocavam por distâncias relativamente grandes, na minoria das vezes, de automóvel e, na maioria, de transporte coletivo. Entretanto, eram notórias as deficiências do sistema de transportes da cidade com danos maiores, evidentemente, para as classes menos favorecidas. O engenheiro Cloraldino Soares Severo²³, quando questionado sobre a implantação do metrô como solução para o transporte de massa, alegou a necessidade de uma alta densidade de passageiros para a implantação de um meio como este e que, no dado momento, em Brasília não se configurava um fluxo de transporte que o justificasse. Ressaltou então que o problema era em relação a um ordenamento geral dessa mobilidade:

[...] Deve-se analisar todo o sistema de transporte coletivo para ver como tirar melhor partido e obter maior racionalidade, porque é verdade que todos nós brasileiros somos extremamente individualistas, queremos usar nosso carro individual, e isto dá um custo econômico e social para um País bastante grande. Quer dizer, na medida em que não tivermos mais soluções de transporte coletivo nenhuma cidade poderá suportar a demanda de transportes e apresentará problema, seja ele qual for (SEMINÁRIO, 1974, p. 69).

Sobre esse assunto, Costa (SEMINÁRIO, 1974), responsável pela 1ª Conferência do debate, demonstrou não compreender como que em Brasília, a sede da administração federal, ainda não tivesse sido organizado um sistema de transporte coletivo de boa qualidade, já que o traçado urbano regular, pelo menos no Plano Piloto, favorecia a implantação deste. Sugeriu ainda que se articulassem as duas iniciativas para esse fim: a privada responsável pelas vias de ligação com as cidades-satélites; e o Estado pela parte interna. Segundo ele:

[...] é impossível não possa a administração da cidade organizar, em termos econômicos, um serviço de ônibus de primeira qualidade, ônibus perfeitamente adequados, planejados, uniformes, um transporte correto, pelo menos para a área do chamado Plano-Piloto. Porque as condições de tráfego estão aí: as vias são desembaraçadas, de modo que todo o eixo rodoviário, nos dois sentidos e o eixo chamado monumental, desde a Praça até o setor Militar, Estrada de Ferro, deveria ter um serviço de

²³ Presidente da Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes (GEIPOT), do Ministério dos Transportes que apresentou o discurso intitulado “Plano-Diretor de Transportes Urbanos do Distrito Federal e primeiras recomendações para a ação imediata” no 1º Painel de debates.

ônibus impecável [...] Acredito que não seja tão difícil (SEMINÁRIO, 1974, p. 82).

Ainda nesse Seminário, Costa enfatizou três aspectos da cidade que, por ainda estarem incompletos, desvirtuavam as premissas pensadas inicialmente: o centro urbano da capital como o “*core*” da cidade; a ambientação paisagística, principalmente a arborização da moldura verde das superquadras; e o “caminhamento” do pedestre.

Segundo Costa (SEMINÁRIO, 1974, p. 27), “a cidade continuará anômala e claudicante, enquanto não for feito o centro urbano no lugar onde foi especificamente determinado [...] o centro urbano da cidade, o *cor da urbs*”. A plataforma superior da Rodoviária não “estava sendo construída de maneira inadequada”.

Ela estava vazia e incompleta, as duas praças não estavam verdes e com ausência de recursos (Figura 16), o edifício do Conjunto Nacional (Figura 17) estava em sua primeira etapa de construção (teve início em 1971 e só foi concluído em 1977) e o do Conic, já concluído, não teve seu térreo tratado da forma devida para atrair a população para aquela área²⁴ (SEMINÁRIO, 1974, p. 27). Costa ressaltou que:

[...] De modo que aquela área central ficou inóspita – uma área preciosa, no cruzamento dos dois eixos, aquela perspectiva que vejo lá do hotel, aquela vista comovente de manhã, à tarde, aquela presença serena, aquela coisa digna, bela, que tem que ser mantida. E aquilo é jogado fora... É preciso criar condições necessárias (SEMINÁRIO, 1974, p. 27).

Diante dessa situação, o urbanista enfatizou a importância de que o centro se concluísse “na forma e no sentido, tal como foi concebido inicialmente” para que pudesse se transformar de fato em um “foco de atração para o convívio, para encontros”, já que, “tal como está, não anima” (SEMINÁRIO, 1974, p. 78).

²⁴ Segundo Costa, o térreo foi construído abaixo da quota da plataforma, uns 40 ou 50 centímetros abaixo, sem a ligação com a calçada. Ou seja, a calçada da plataforma está em um nível e o prédio em outro, inferior (SEMINÁRIO, 1974, p. 28).



Figura 16. Brasília. Plataforma superior da Estação Rodoviária e o Setor de Diversões.
Fonte: Arquivo Público do DF (1970).



Figura 17. Brasília. Edifício do Conjunto Nacional no Setor de Diversões Norte.
Fonte: Arquivo Público do DF (1972).

Sugeri que os térreos, apesar de parcialmente consolidados, deveriam destinar-se principalmente a cafés, lanchonetes e restaurantes, com mesas na calçada e em contato direto com as duas praças privativas para pedestres, mobiliadas com bancos, espelhos d'água e repuxos. E ainda, uma melhor arborização dos quatro estacionamentos laterais sobre terreno firme e a construção das passarelas de ligação da plataforma com o Setor Comercial contíguo (que começou a ser implantado em 1972).

Para Costa, era necessário que o centro da cidade se consolidasse para que não dar a impressão de que estavam sendo criados “outros focos de atração ante o foco central”. Segundo ele, “uma vez existindo esse centro de Brasília, vai mudar o aspecto da cidade enormemente. A sensação atual é de vazio”. Esse cuidado contribuiria para tornar essa área “efetivamente o ponto de encontro e convergência, ou seja, o coração da cidade” (p. 78).

Em relação ao segundo aspecto, à ambientação paisagística, o urbanista demonstrou incompreensão quanto à ausência de árvores em Brasília, já que desde a implantação era tempo suficiente para o plantio e o crescimento delas. Apesar de o paisagismo do Burle Marx²⁵ estar em processo de implantação em pontos específicos (geralmente nos edifícios públicos), a ausência de árvores de grande porte dava a impressão de longas distâncias em virtude da amplitude espacial.

Um dos exemplos dados foi o de algumas superquadras que, apesar de terem sido construídas, ainda não tinham sido contempladas com a moldura verde (Figura 18), como projetado, para dar “aconchego e definir espacialmente cada quadra”. Segundo Costa:

[...] se todas as quadras tivessem já essa moldura, esse enquadramento verde, arborizado, a cidade seria muito diferente, o aspecto seria outro. Seria outra cidade e não essa coisa um pouco inóspita, às vezes, em certos aspectos, e haveria a concentração, se definiriam as quadras, a vida das quadras seria mais caracterizada como tal (SEMINÁRIO, 1974, p. 79).

²⁵ Roberto Burle Marx (1909-1994) foi um artista plástico brasileiro, renomado internacionalmente, ao exercer a profissão de arquiteto-paisagista. Estudou na Escola Nacional de Belas Artes e conviveu com personalidades que se tornariam reconhecidas, na arquitetura moderna brasileira, como Lucio Costa e Oscar Niemeyer.



Figura 18. Brasília. Setor Residencial Sul sem as cintas arborizadas.
Fonte: Arquivo Público do DF (1973).

O terceiro aspecto incompleto era o “caminhamento” do pedestre. O urbanista apontou para uma desarticulação e segmentação desses percursos destinados ao pedestre que, até então, era prejudicado em seu deslocamento pela cidade e de um setor para o outro, tanto pela falta de continuidade como pela falta de segurança. Esse era um dos motivos pelo qual o pedestre criava percursos improvisados – no asfalto, no chão ou no gramado – para chegar mais rápido aos seus destinos. Quanto a isso, Costa afirmou que os gramados, como os tapetes da cidade, deveriam servir também para serem pisados e as trilhas eventuais feitas pelos caminhantes deveriam ser sempre mantidas por indicarem a necessidade um caminho.

Um dos caminhos improvisados escolhidos pelos pedestres, já que os passeios pavimentados ainda não estavam concluídos, eram os pilotis dos edifícios das superquadras. Com o discurso de proteção e necessidade de controle de segurança, esses espaços começaram a ser “bloqueados” com o pretexto de instalação de salões de festas, por exemplo. Essa foi uma prática que Costa denunciou durante o Seminário, alegando que, apesar da liberdade dada aos arquitetos para propor soluções arquitetônicas que julgassem convenientes para os edifícios de seis pavimentos e os pilotis livres, a tendência de fechar os pilotis era um perigo. Alertou para a necessidade de se reagir contra esse movimento, já que o pilotis livre, ou seja, a liberação do solo por meio da suspensão da materialidade do edifício para proporcionar um livre circular, é uma “característica de Brasília [...] fundamental para a vida da quadra” (SEMINÁRIO, 1974, p. 89).

A realidade da década de 1970 é, portanto, a seguinte: um plano piloto ainda em construção (Figura 19). Com um vasto canteiro de obras e com muitos espaços ainda vazios, o aumento drástico da população no DF – 395,8 mil habitantes em apenas uma década –, a precariedade do sistema de transporte público, a descontinuidade entre os poucos setores implantados, a ausência de percursos contínuos, seguros e agradáveis para o passeio e, além disso, o desenvolvimento da indústria automobilística no país, que crescia em torno de 20% ao ano, a época do milagre econômico brasileiro incentivaram também o aumento do número de automóveis, seja pelo seu conforto, seja pela agilidade ou praticidade (Figura 20).



Figura 19. Brasília. Vista aérea da parte sul da cidade.
Fonte: Arquivo Público do DF (1980).



Figura 20. Brasília. Plataforma superior da Rodoviária.
Fonte: Arquivo Público do DF (1980).

Esse aumento de circulação veicular já dava início aos primeiros problemas no trânsito da capital. Apesar de ter sido planejada dentro de um sistema viário com “treze hierarquias, um sistema troncal, com características de velocidade, de bloqueio de acesso, para que não houvesse cruzamentos” (SEMINÁRIO, 1974, p. 68), o problema de mobilidade foi provocado pela grande entrada de automóveis em circulação e, em muitos casos, pelo subdimensionamento das vias²⁶.

- O tombamento e as escalas de Brasília

Em 1980, o DF abrigava aproximadamente 1,2 milhão de habitantes, sendo 400,1 mil no plano piloto e 765,1 mil nas cidades-satélites²⁷. Com apenas 17% da população total da região, o plano piloto concentrava 70% da oferta de emprego formal e os principais serviços de saúde, educação e lazer o que o transformou, então, no principal ponto de convergência da população do DF.

Assim, pode-se perceber, definitivamente, que a população que migrou para o Planalto Central a fim de trabalhar para a construção da capital num prazo curto, foi atraída pela perspectiva de melhoria de vida e, após a inauguração, não quis retornar a sua origem. Ainda que todas as previsões na época tivessem sido estabelecidas e planejadas para que pelo menos um terço da população regressasse, outro terço fosse absorvido pela própria atividade local e, finalmente, o terço restante fosse absorvido em atividades agrícolas, pois era uma população de antecedentes rurais, esses novos moradores ficaram e se espalharam pelo território do DF (SEMINÁRIO, 1974, p. 21).

Diante dessa realidade, esse aumento populacional e a expansão territorial além do plano piloto durante todo esse processo de consolidação da capital, desde 1956, geraram preocupações para as autoridades em relação ao crescimento desordenado e à forte especulação imobiliária que, à

²⁶ No Seminário de 1974 foram apresentados pelo engenheiro Cloraldino Soares Severo os problemas em relação ao subdimensionamento das faixas de desaceleração e das seções de entrecruzamento, que evitam o cruzamento direto, conhecidas hoje como “tesourinhas”.

²⁷ Gama, Taguatinga, Brazlândia, Sobradinho, Planaltina, Paranoá e Jardim (PAVIANI, 2010, p. 236).

medida que a cidade ia se completando, atuava com mais intensidade nas áreas restantes sem ocupação.

Uma das formas de controle dessa expansão territorial e da preservação da concepção urbanística de Brasília foi o tombamento da cidade que, segundo o arquiteto Jayme Lima (2012, p 44), não se deu somente no ano de 1987, mas já havia sido mencionado como um “tombamento branco para o plano urbanístico da Capital” no Art. 38 da Lei nº 3.751, de 13 de abril de 1960. Segundo o pesquisador, esta lei do ano da inauguração da capital “serviu de apoio para a ratificação do tombamento da cidade” e o Decreto nº10.829 de 14 de outubro de 1987, que é considerado “popularmente” e oficialmente como o documento do tombamento de Brasília, na realidade, apenas regulamenta esta lei de 1960 “no que se refere à preservação urbanística de Brasília”²⁸.

Neste Decreto de 1987, o Anexo I era referente ao documento *Brasília Revisitada*²⁹, que, elaborado pelo próprio Lucio Costa, consistia em um plano com diretrizes de expansão para o Plano Piloto com a previsão de construção de seis novas áreas destinadas à habitação e ao resgate da importância da preservação da bacia do Lago Paranoá. Nele, resgatou-se a tradução da concepção urbana da capital nas quatro escalas já citadas³⁰: a monumental, a residencial, a gregária e a bucólica (Figura 21).

²⁸ Ver LIMA (2012, p. 45, 46) sobre a real atuação da instituição da Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura (Unesco) em relação ao tombamento de bens, incluindo no caso de Brasília.

²⁹ O “Brasília Revisitada” foi um documento feito a pedido do governador José Aparecido para o arquiteto e urbanista Lucio Costa.

³⁰ Em 1974, no Seminário realizado no Senado Federal (citado anteriormente), Lucio Costa, em sua conferência sobre as “Considerações em torno do Plano-Piloto de Brasília”, cita as três escalas da concepção urbanística da capital – a coletiva ou monumental, a cotidiana ou residencial e a concentrada ou gregária – e acresce ainda uma quarta, a bucólica. (SEMINÁRIO, 1974, p. 25).

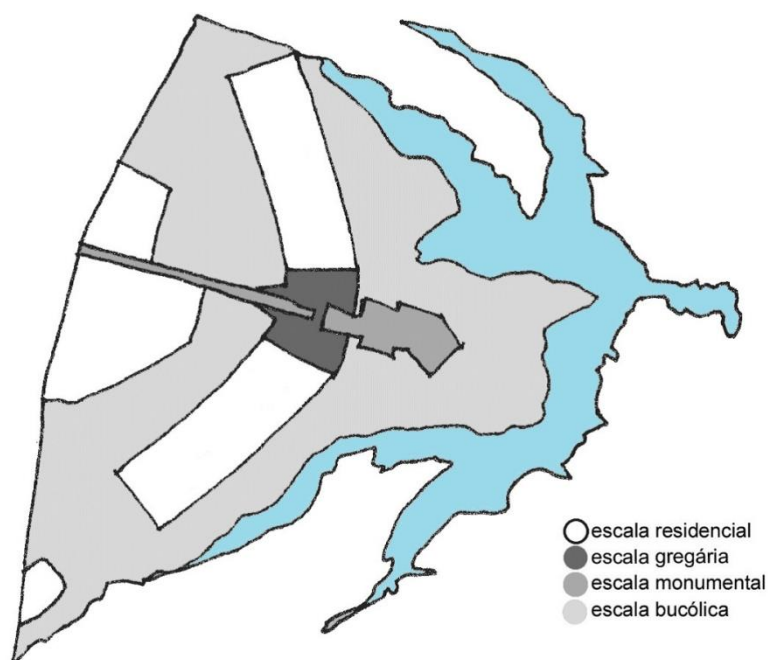


Figura 21. As quatro escalas urbanas de Brasília.

Fonte: IPHAN (2007).

A primeira escala, “concebida para conferir à cidade a marca de efetiva capital do país”, é configurada no Eixo Monumental, no corpo leste-oeste da cidade, da Praça dos Três Poderes até a estação ferroviária. A residencial, ao longo do Eixo Rodoviário-Residencial, “para proporcionar uma nova maneira de viver, própria de Brasília”, preserva a serenidade urbana das superquadras assegurada pelo gabarito uniforme de seis pavimentos e pelas “suas faixas verdes com acesso único e os 25% da ocupação máxima do solo por pilotis livres, ficando o restante, verde e de domínio público”. Segundo Costa, conferem um cunho de “pátio interno” urbano. A terceira, a escala gregária, prevista para o centro da cidade, ainda que este estivesse incompleto, “teve a intenção de criar um espaço urbano mais densamente utilizado e propício ao encontro”. De acordo com o arquiteto Ítalo Campofiorito (1990), essa escala especificamente “não conseguiu ser planejada e terá que ser criada culturalmente através do tempo, pela invenção social”. Por fim, a bucólica, que se refere às “extensas áreas livres, a serem densamente arborizadas ou guardando a cobertura vegetal nativa, diretamente contígua a áreas edificadas”. Dessa forma, além de uma leitura morfológica espacial, Brasília deve ser compreendida também pela leitura planimétrica da interseção dessas quatro escalas urbanas.

Por conseguinte, para o tombamento, por se tratar de uma “área de grande dinâmica socioespacial e econômica”, o objetivo não era estabelecer critérios de preservação para todas as partes do conjunto edificado, como nos tombamentos tradicionais, e sim preservar a “ideia urbanística, incluindo apenas alguns edifícios considerados notáveis ou fundamentais na constituição do traçado urbano do conjunto”. Sendo assim, o objeto tombado foi a concepção urbanística e como área de abrangência o Plano Piloto de Brasília. Segundo Lima (2012, p. 46, 47), esse foi um “tombamento do *tipo novo*”, já que foram as quatro escalas urbanas definidas por Costa que deram sentido e orientaram as práticas de salvaguarda do patrimônio histórico da capital.

Ao final da década de 1980, segundo a pesquisa feita pela arquiteta Marilene Menezes (2008, p. 108, 109), o pedestre continuava em desvantagem. Em primeiro lugar pelo crescente fechamento dos pilotis nas superquadras, seja por grades, cercas vegetais ou estacionamentos, que interrompiam o seu deslocamento. Em segundo, pela descontinuidade dos percursos pavimentados. Nos setores centrais, por exemplo, havia ainda edifícios isolados e rodeados por lotes sem ocupação que só tinham acesso definido para o automóvel. Este era um dos aspectos que incentivava o uso e a expectativa do transporte particular. Com isso, o aumento no trânsito de veículos gerou a construção de mais acessos a garagens e estacionamentos que ocorriam em calçadas, gramados e terrenos vazios. Essa prática recorrente, além de interromper a continuidade dos percursos do pedestre, aumentou também o número de acidentes com estes caminhantes. Mais uma vez, outros aspectos que incentivavam o uso do automóvel. Ou seja, era como uma “bola de neve” que sempre resultava no aumento do número de veículos particulares nas ruas.

- O percurso do pedestre

No ano de 1991, o plano piloto teve uma redução de sua população, na época 262,3 mil moradores, ao passo que as cidades-satélites³¹

³¹ Guará, Núcleo Bandeirante, Gama, Taguatinga, Brazlândia, Sobradinho, Planaltina, Paranoá, Ceilândia, Cruzeiro e Samambaia (PAVIANI, 2010, p. 236).

passaram a abrigar 1,3 milhão de habitantes. Observa-se um movimento de “periferização” da população do DF, já que, quanto mais afastado do plano piloto, o valor da habitação, dos terrenos e dos aluguéis era mais baixo. Além disso, a mobilidade migratória de outros estados, em ritmo menor, mas ainda importante, contribuiu para o constante crescimento de municípios metropolitanos da área contígua de Goiás (PAVIANI, 2010, p. 238). Ao todo, portanto, a população do Distrito Federal era de 1,6 milhão de pessoas, 435,9 mil a mais que na década de 1980.

De acordo com Menezes (2008, p. 110), a paisagem urbana do plano piloto na década de 1990 foi marcada pelo aumento de três elementos: a vegetação arbórea, o pedestre e o automóvel. A vegetação, que já havia crescido, configurou o enquadramento verde das superquadras que Costa havia solicitado no Seminário de 1974 e, conforme o urbanista havia pensado, contribuiu para o conforto dos pedestres nos percursos. Favoreceu, assim, a presença dos caminhantes nesses passeios externos que passaram a ser cobertos pelas copas das árvores.

Em 1998, com a instituição da Lei nº 9.503/1997 (BRASIL, 1997), referente ao Código de Trânsito Brasileiro (CTB), o Capítulo IV apresentou algumas disposições legais para o trânsito de pedestre. A partir do Art. 69 – que alerta que o pedestre, para cruzar a pista de rolamento, deverá tomar “precauções de segurança [...] utilizando sempre as faixas ou passagens a ele destinadas”, e do Art. 70, que estabelece que “os pedestres que estiverem atravessando a via sobre as faixas delimitadas para esse fim terão prioridade de passagem, exceto nos locais com sinalização semaforica” –, iniciou-se um movimento na capital de orientação e sensibilização de motoristas e pedestres em relação à vida no trânsito (Figura 22). Transformado em uma campanha do governo do DF, o hábito assimilado e incorporado pela população se tornou referência nacional de respeito ao pedestre, ainda que as faixas não tenham sido colocadas em todos os locais necessários de travessia. Segundo Menezes (2008, p. 121), tratam-se de fatores que geraram “novos fluxos e concentrações de pedestres; a população de moradores, a de usuários e a de trabalhadores aumentou significativamente no plano piloto”.



Figura 22. Brasília. Campanha da faixa de pedestre.
Fonte: GDF

Logo, perante este breve panorama da capital desde o planejamento de sua concepção urbanística, foi possível verificar como ocorreu o processo de sua configuração espacial e sua consolidação como um polo de atração no Planalto Central. As vias de circulação veicular foram implantadas desde o início praticamente e, ao longo destas décadas, desde a implantação, tiveram um aumento significativo da frota de veículos, principalmente de

automóveis. Com a construção das edificações e dos espaços públicos em diferentes épocas e etapas, algumas partes da cidade, como os percursos dos pedestres, por exemplo, permaneceram incompletos ou até desconexos por algum tempo. Coube às iniciativas por parte do governo e até mesmo da população reconfigurarem o necessário para uma melhora na vivência da capital.

CAPÍTULO 3

UM DOS PERCURSOS DE BRASÍLIA

3.1 A METODOLOGIA DAS PRÁTICAS DO ESPAÇO

Na crítica em relação à visão totalizante do planejador urbano, Certeau (1998, p. 175), ao constatar a degradação da cidade moderna previamente pensada por desconsiderar o “obscuro entrelaçamento dos comportamentos” que acontecem lá “embaixo”, propôs uma nova leitura para essa cidade: “analisar as práticas microbianas, singulares e plurais, que um sistema urbanístico deveria administrar ou suprimir e que sobrevivem a seu perecimento”. Ou seja, o autor sugeriu que, para se compreender o que de fato ocorria no chão da cidade, ali embaixo, eram as práticas cotidianas que deveriam ser consideradas e estudadas, pois são essas ações que espacializam efetivamente a cidade.

Como forma de se distinguir as “maneiras de fazer”, os estilos de ação existentes na cidade, o autor recorreu, por conseguinte, a uma distinção entre “estratégias” e “táticas”. A estratégia, ao postular um lugar

“próprio”³² para ser a base de onde se podem gerir as relações com uma exterioridade distinta, estabelece relações de força que se tornam possíveis a partir do momento em que um sujeito de querer e poder pode ser isolado de um “ambiente”. A divisão do espaço permite uma prática “panóptica”³³ a partir de um lugar de onde a vista transforma as forças estranhas em objetos que se podem controlar dentro do campo de visão, ou seja, um domínio dos lugares pela vista. Segundo Certeau (1998, p. 100), “ver (longe) será igualmente prever, antecipar-se ao tempo pela leitura de um espaço”. As estratégias, portanto, dizem respeito às ações que, graças ao postulado de um lugar de poder (a propriedade de um “próprio”), elaboram lugares teóricos (sistemas e discursos totalizantes) capazes de articular um conjunto de lugares físicos onde as forças se distribuem.

Designada como tática, ao contrário da anterior, é a ação calculada e determinada pela ausência de um próprio. Por não dispor de base onde capitalizar os seus proveitos, por não ter por lugar senão o do outro, a tática, apesar de possuir mobilidade, depende do tempo e tem de constantemente jogar com os acontecimentos para transformá-los em “ocasiões”. Segundo Certeau (1998, p. 100), a tática é um movimento “dentro do campo de visão do inimigo e no espaço por ele controlado”. Ou seja, a sua síntese intelectual tem por forma não um discurso, mas a própria decisão, ato e maneira de aproveitar a “ocasião” que é valorizado pela pertinência que dá ao tempo e pela rapidez de movimentos que mudam a organização do espaço.

Portanto, sem lugar próprio e comandada pelos acasos do tempo, a tática é determinada pela ausência de poder, ao passo que a estratégia é organizada pelo estabelecimento de um lugar e o postulado de um poder. É com a evolução dos modos de imposição de poder e das novas configurações do saber ao longo da história que o autor apontou para uma nova dualidade nas reflexões teóricas que foi além do tradicional binômio

³² Segundo Certeau (1998, p. 99, grifo do autor), o que ele chama de “próprio” é “*uma vitória do lugar sobre o tempo*. Permite capitalizar vantagens conquistadas, preparar expansões futuras e obter assim para si uma independência em relação à variabilidade das circunstâncias. É um domínio do tempo pela fundação de um lugar autônomo”.

³³ Termo utilizado na obra de Michel Foucault, que estuda como é que se organizam os “procedimentos” da “vigilância” carcerária, escolar e médica no começo do século XIX.

“teoria” e “prática”, a distinção de duas operações diferentes: uma discursiva e a não discursiva. Discurso esse que é o meio pelo qual o método, indicado pelo autor como a semente da cientificidade moderna, ordena um saber-fazer, ou seja, organiza a maneira de pensar em maneira de fazer, em gestão racional de uma produção e em operação regulada sobre campos apropriados. É uma fronteira, portanto, não mais entre dois saberes hierarquizados, mas entre as práticas articuladas pelo discurso, as que correspondem ao método imposto, e às que (ainda) não o são.

O autor parte, assim, do pressuposto de que as práticas do espaço a serem analisadas são do tipo tático justamente por não terem sido controladas ou eliminadas pela “administração panóptica”. Em outras palavras, os usuários da cidade traçam “trajetórias indeterminadas”, aparentemente desprovidas de sentido, porque não são coerentes com o espaço construído, organizado e pré-fabricado onde se movimentam. As fazem em função de seus interesses e atividades e não por orientações impostas por qualquer sistema ou discurso totalizante. Essas redes de percursos traçados que se entrecruzam, escapam às “totalizações imaginárias do olhar” e resultam em uma reconfiguração da dinâmica do cenário urbano que se torna “cotidianamente, indefinidamente, outra”.

Eles são caminhantes, pedestres, cujo corpo obedece a cheios e vazios de um “texto” urbano que escrevem sem poder lê-lo. Esses praticantes jogam com espaços que não se vêem. [...] Tudo se passa como se uma espécie de cegueira caracterizasse as práticas organizadoras da cidade habitada (CERTEAU, 1998, p. 171).

O pedestre pode decidir o que fazer e por qual caminho ir de acordo com as situações cotidianas: um carrinho de sorvetes no canto esquerdo da rua em um dia muito quente, uma briga entre dois homens no meio da calçada, uma loja que acabou de abrir, um mendigo dormindo no chão, uma criança sozinha chorando em um banco. Ou seja, qualquer ocasião pode ser motivo para se escolher entre esse ou aquele percurso, seguir pelo mesmo caminho de sempre ou experimentar uma rua diferente. Há inúmeras possibilidades de “processos caminhatórios”.

Se, de um lado, ele torna efetivas algumas somente das possibilidades fixadas pela ordem construída (vai somente por aqui, mas não por lá), do outro aumenta o número dos possíveis (por exemplo, criando atalhos ou desvios) e o dos interditos (por exemplo, ele se proíbe de ir por caminhos considerados lícitos ou obrigatórios). Seleciona portanto (CERTEAU, 1998, p. 178).

Ao considerar então o deslocamento do habitante como uma das práticas espaciais urbana, Certeau (1998, p. 178) ressaltou que o pedestre, quando caminha pela cidade, realiza um “processo de *apropriação* do sistema topográfico”, atualizando a ordem espacial planejada para organizar o conjunto. Desse modo, ao longo de seus percursos ele multiplica as possibilidades: “faz outras coisas com a mesma coisa e ultrapassa os limites que as determinações do objeto fixavam para o seu uso”. Ou seja, o caminhante, com a possibilidade de variações e improvisações de seu percurso, consegue transformar “em outra coisa cada significante espacial”.

Com base nessa nova leitura da cidade proposta por Certeau e na distinção entre as “maneiras de fazer” existentes – as estratégicas e as táticas – fez-se nesta pesquisa um estudo sobre o deslocamento do pedestre citadino e a apropriação do espaço por suas práticas cotidianas, partindo do princípio de que são do tipo tático. Tático porque as práticas analisadas, apesar de mapeadas em um espaço urbano planejado, ocorrem de acordo com as ocasiões do momento e do lugar. Ou seja, apesar de a pesquisa ter sido feita ao longo de um único percurso, em espacialidades específicas, as práticas não seguem uma lógica e dependem da hora, do tempo e de vários outros fatores, situações essas que Certeau chamou de “aproveitar a ocasião”.











Com o objetivo de se avaliar a permeabilidade dos espaços para os pedestres, escolheu-se como estudo de caso uma amostra na parte central da cidade (Figura 23). O percurso de análise começa na plataforma superior da estação Rodoviária e permeia pelos seguintes setores na parte sul: o de Diversões (SDS), representado pelo edifício do Conic, o Comercial (SCS), o Médico Hospitalar (SMHS) e, por último, o Residencial (SQS), abrangendo as superquadras 302 e 303 e seus Comércios Locais (CL) (Figura 24).



Figura 23. Brasília. Vista aérea do Plano Piloto.
Fonte: Google Earth (2007). Elaboração: Adaptação autora.



Figura 24. Brasília. Vista aérea do centro do Plano Piloto.
Fonte: Google Earth (2007). Elaboração: Adaptação autora.

- | | | | | |
|---|---|--|--|---|
|  Setor Residencial Sul |  Setor Médico-Hospitalar Sul |  Setor de Diversões Sul |  Plataforma superior |  Eixo Monumental |
|  SQS 302 e 303 |  Setor Comercial Sul |  Setor de Diversões Norte |  Saguão da Rodoviária |  Eixo Rodoviário-Residencial |

Com o início do percurso no cruzamento dos dois eixos viários, buscou-se verificar como é o deslocamento do pedestre nesse amplo espaço da plataforma, livre do tráfego intenso de veículos e destinado ao lazer e ao convívio social em razão do Setor de Diversões. A partir dessa plataforma e dentre as diversas possibilidades de caminhos, optou-se por um único percurso ao longo do Eixo Rodoviário-Residencial e em direção à parcela sul da cidade.

A escolha pelo deslocamento no eixo que percorre a cidade de norte a sul foi feita pela sua abrangência das quatro escalas urbanas de Brasília: a monumental, presente no eixo visual e no cruzamento de vias marcado pela plataforma central; a gregária, referente ao centro da cidade de fato; a residencial, representada por duas superquadras e seus respectivos comércios locais; e a bucólica, distribuída pelas áreas verdes contíguas às áreas edificadas. Além disso, de acordo com a intenção do projeto inicial, é nesse eixo que iria se desenvolver de fato a esfera da vida familiar da capital e, portanto, onde deveria estar o habitante que caminha. Já a escolha pela parcela sul, a partir da plataforma central, foi feita pelo fato de que a implantação da cidade começou justamente pelo lado sul. Dessa forma, por ser a parte mais antiga e consolidada da capital, tem-se a ideia de que é também onde a implantação mais se aproximou das premissas iniciais. Ou seja, uma espacialidade que respeitou a permeabilidade pensada.

Ao sair da plataforma superior central em direção à parcela sul da cidade, quando se passa na frente do Conic, o único percurso possível para o pedestre é o Setor Comercial. Isso porque, com a escavação dos terraplenos citada no Capítulo 2 desta pesquisa, a segregação entre esses setores centrais acarretou uma ligação feita somente por uma via veicular que “vence” o vazio espacial ali presente. Dessa forma, o pedestre só consegue utilizar a calçada contígua à essa via para passar de um setor para o outro. O percurso de análise segue, portanto, pelo SCS onde as tipologias permeáveis e a amplitude do espaço público favorecem o deslocamento do pedestre.

Lateralmente ao setor de comércios, apesar de não ser o percurso com maior fluxo, optou-se por seguir para o Setor Médico-Hospitalar pelo fato de sua implantação ser bem divergente dos outros setores. Com tipologias que não atendem a premissa de liberação do solo e espacialidades fragmentadas pela implantação aleatória dos edifícios, buscou-se verificar como é o deslocamento e a apropriação do caminhante que passa ou frequenta este setor.

Por último, para que fosse analisada também a escala residencial, ou seja, a esfera íntima da capital, o percurso seguiu para as superquadras 302 e 303. Ao se comparar as distintas espacialidades, foi possível verificar como as intenções iniciais de deixar o solo sem barreiras para a circulação livre do pedestre foram implantadas no setor residencial. Essa diversidade de setores ao longo do percurso de análise foi importante para que se pudesse observar também como acontece o deslocamento do pedestre nas espacialidades entre os setores, e não só nos espaços internos de cada um.

Ao longo do percurso traçado, foram escolhidas dez espacialidades específicas (Figura 25) para as observações sistemáticas realizadas no mês de novembro de 2012 em dois dias distintos: um durante a semana (segunda-feira) nos horários de 8, 10, 12, 14, 16, 18; e o outro no final de semana (domingo) às 10, 12, 16, 18 horas. Dois foram os critérios adotados para a seleção desses pontos: eleger pelo menos duas áreas em cada setor, para que pudesse ser feita uma comparação em relação às apropriações; e selecionar espaços livres para verificar como ocorre a circulação de pedestre por eles.

Dessa forma, foi possível verificar o que o ideário moderno da liberação espacial, no caso de Brasília implantado por meio da setorização das atividades sociais e da separação das vias de circulação, representa para o pedestre. Em outras palavras, se essas espacialidades livres de barreiras físicas e/ou obstáculos que pudessem interferir no percurso do caminhante, proporcionam, necessariamente, um livre circular pela cidade.



Figura 25. Brasília: Vista aérea do centro do Plano Piloto.
Fonte: Google Earth (2007). Elaboração: Adaptação autora.

3.2 AS ANÁLISES REALIZADAS

Cada uma das dez espacialidades foi aqui descrita em uma sequência de sete categorias de análise. As duas primeiras introduzem informações do espaço, visando ter uma melhor compreensão do local analisado – as questões morfológicas espaciais e a paisagem –, e da terceira em diante são referentes às observações feitas no local pela pesquisadora – a circulação, o fluxo, as atividades, os grupos sociais e a territorialidade.

A primeira descreve a análise de configuração espacial do setor e foi feita de duas formas: uma de quando se olha de cima e se percebe o setor como um conjunto único; e a outra de quando se caminha por ele que, junto com a terceira análise, sobre a paisagem, mostra a percepção do pedestre em cada uma das espacialidades escolhidas. Em relação à circulação e ao fluxo, verificaram-se características do deslocamento dos veículos nas vias e avaliou-se o local quanto à permeabilidade de seus possíveis percursos para o pedestre. A quinta e a sexta categorias, ao identificarem o tipo de atividade e o grupo social que a pratica, exemplificam como o espaço é apropriado diante de sua configuração já descrita. Após essa análise é possível

identificar as territorialidades existentes, sétima e última categoria, que se refere às barreiras impostas, mas não necessariamente por elementos físicos, e sim por grupos sociais que predominam em certos lugares e fazem destes como um próprio, segundo a análise do Certeau (1998).

Nos mapas representativos que foram elaborados pela autora (Fonte: SICAD), fez-se uma diferenciação entre as vias de circulação de veículos mecânicos e as superfícies pelas quais os pedestres tem a possibilidade de permear, sejam elas pavimentadas ou não. Representou-se da seguinte forma: as superfícies das vias veiculares foram preenchidas por uma hachura na cor cinza escura e o sentido do deslocamento em cada uma delas foi traçado por linhas pontilhadas na cor azul; os espaços potenciais de deslocamento do caminhante foram preenchidos por uma hachura na cor cinza clara; e o esboço das massas vegetais existentes, em verde. Traçou-se, ainda, com uma linha pontilhada em vermelho, o percurso feito pela pesquisadora para possibilitar a orientação quanto ao caminho percorrido nos espaços internos de cada setor.

Fez-se uso da diferença semântica entre direção e sentido. A palavra direção foi utilizada para se indicar uma reta que não tem, necessariamente, uma origem ou destino. Já a palavra sentido indica, obrigatoriamente, um ponto de partida e outra de chegada. Ou seja, em uma direção entre A e B o pedestre tem dois possíveis sentidos para caminhar: de A para B ou de B para A. Utilizaram-se também as orientações de norte, sul, leste e oeste para seguir a lógica do plano urbanístico de Brasília, que desde o início foi organizado em função desses termos. Entretanto, essas orientações foram aqui fixadas sempre em um mesmo lugar, o que não se verifica na realidade, visando facilitar a análise.

Em relação ao fluxo analisado, o termo “dinâmico” faz referência à situação em que os pedestres se deslocam com certa pressa, como se tivessem de chegar no horário para iniciar no trabalho ou pegar um transporte público. Quando se menciona o caráter de “passeio”, significa que o pedestre não aparenta ter de cumprir obrigações naquela situação especificamente, que caminha mais devagar e não necessariamente com

um destino fixo. O uso do adjetivo “objetivo” remete à ideia de que o pedestre traça e realiza seu percurso de uma só vez, não é desviado no meio do caminho por outras razões.

3.2.1 PLATAFORMA SUPERIOR E SAGUÃO DA ESTAÇÃO RODOVIÁRIA

Iniciou-se o percurso de análise no cruzamento dos dois eixos principais da cidade, na plataforma superior, onde há o que Costa (1991, item 10) denominou “saguão da estação Rodoviária”. Na direção norte-sul, as duas margens laterais da plataforma se configuram em calçada, via de veículos – com velocidade máxima de 60 km/h –, bolsões de estacionamento, e, no centro, um grande vazio que permite a visualização da plataforma inferior, onde ocorrem o embarque e o desembarque de passageiros (Figura 26).

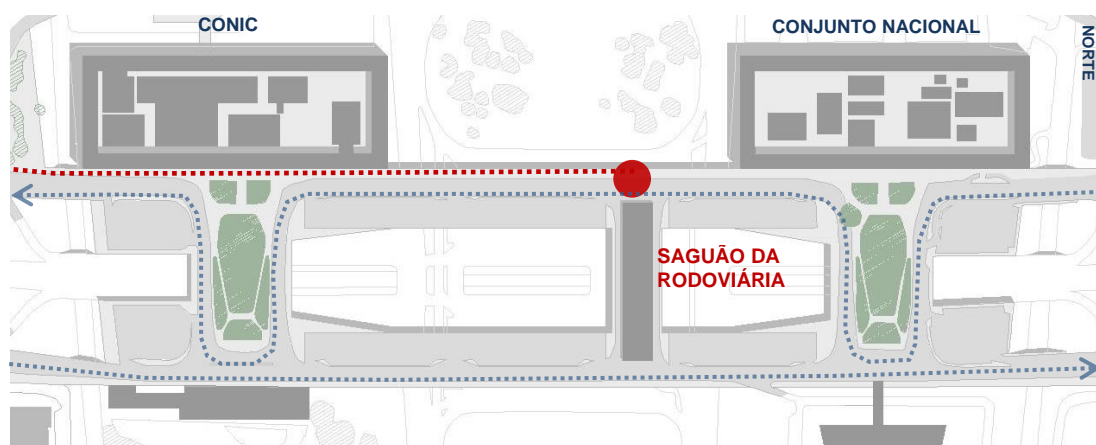


Figura 26. Brasília. Plataforma superior da Rodoviária do Plano Piloto.

Fonte: SICAD (1997). Elaboração: Autora.

As duas calçadas – único acesso dos pedestres aos setores laterais imediatos – são lineares de uma ponta a outra da plataforma (Figura 27), ao passo que a via veicular é desviada em dois pontos: na frente do Conjunto Nacional e do Conic pela implantação de “praças privativas para pedestres” que, segundo Costa (SEMINÁRIO, 1974, p. 280), deveriam ser “mobiadas com banco, espelhos d’água e repuxos”, mas se configuram apenas como trechos gramados e pavimentados com poucas árvores de médio porte e

alguns bancos espalhados, não necessariamente embaixo das copas das árvores (Figura 28).



Figura 27. Brasília. Plataforma superior: via veicular e calçada.
Fonte: Google Maps (agosto 1997).

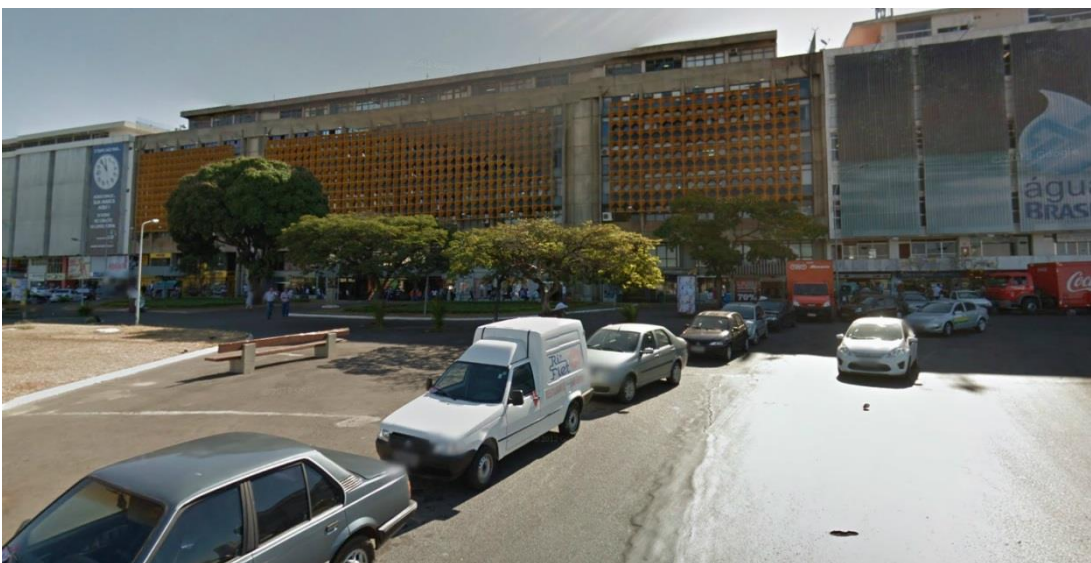


Figura 28. Brasília. Plataforma superior: praça em frente ao Conic.
Fonte: Google Maps (agosto 1997).

O deslocamento de um trecho do conjunto urbano em direção ao lago Paranoá, apesar de ter gerado a necessidade de uma adaptação em relação à topografia, não causou impacto quanto à permeabilidade visual na parte central da plataforma superior (Figura 29). As edificações que se configuram como barreiras visuais e interrompem completamente a perspectiva da paisagem voltada para o oeste são os dois blocos do Setor

de Diversões totalmente fechados, sem térreos vazados ou fachadas envidraçadas como havia sido pensado para o local (Figura 30). Apesar disso, a perspectiva visual da paisagem é praticamente completa em 360°, ou seja, da plataforma superior pode-se ver a linha do horizonte da cidade, uma das características particulares de Brasília (Figura 31).

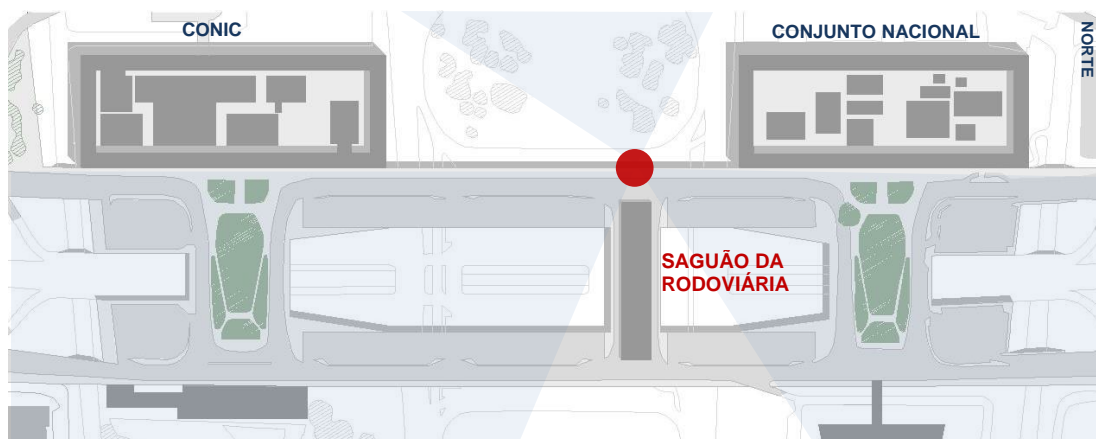


Figura 29. Brasília. Plataforma superior: campo visual.

Fonte: SICAD (1997). Elaboração: Autora.



Figura 30. Brasília. Plataforma superior: o Conic como uma barreira voltada para o oeste.

Fonte: Fonte: Google Maps (agosto 1997).



Figura 31. Brasília. Plataforma superior: permeabilidade visual voltada para o leste.

Fonte: Google Maps (agosto 1997).

A plataforma tem grande apropriação de veículos: transportes coletivos que utilizam as vias de circulação para atravessar a cidade na direção norte-sul e automóveis que, além de fazerem a mesma travessia, ainda utilizam os bolsões de estacionamento. A velocidade veicular, apesar de ser permitida até 60 km/h, é relativamente baixa, já que, além das entradas e saídas dos estacionamentos, semáforos e faixas de pedestre, é constante a travessia de pedestres na pista, o que obriga os motoristas a diminuírem a velocidade ou até pararem.

Ao longo de todo o dia, a maior parte da circulação de pedestres – funcionários e visitantes, sozinhos, em dupla ou em grupo – ocorre nas largas calçadas que margeiam a plataforma. O ápice desse fluxo é no horário de almoço (entre 12 e 14 horas), direcionado para o Conjunto Nacional (Figura 32), e na entrada e saída do expediente (por volta das 8 e 18 horas, respectivamente), em função da estação Rodoviária, pedestres que saem dela de manhã e retornam no final da tarde (Figura 33). O ritmo dessa caminhada é dinâmico e objetivo. Há ainda aqueles que não se limitam aos passeios, utilizam o meio da plataforma, ainda que tenham de passar entre os veículos, como possibilidade de um percurso mais curto e rápido até o destino final.



Figura 32. Brasília. Plataforma superior: fluxo de pedestres (14 horas).
Fonte: Autora (12 novembro 2012).



Figura 33. Brasília. Plataforma superior: fluxo de pedestres (8 e 18 horas).
Fonte: Autora (12 novembro 2012).

Além dos pedestres que só passam, há também aqueles, em menor quantidade, que permanecem encostados no guarda-corpo de concreto da calçada – esperando pelo horário do ônibus ou por alguém, falando ao celular, vendendo cartões e/ou *chip* de celular (Figura 34). Trata-se de um “encosto” que, ainda que seja descoberto e sem conforto algum, agrega pessoas que poderiam estar em qualquer outro lugar mais agradável, como nas praças em frente aos edifícios comerciais, mas que preferem estar ali, talvez pela movimentação ou pela possibilidade de desfrutar da permeabilidade visual do cenário urbano.

No domingo em que foi feita a análise, ocasiões e práticas diferentes foram observadas. Com um fluxo consideravelmente menos intenso e dinâmico, grande parte dele ainda está vinculada à Rodoviária pela manhã e, a partir das 14 horas, à abertura dos estabelecimentos do Conjunto Nacional. Por volta das 10 horas da manhã, alguns comerciantes informais expuseram seus produtos na própria calçada ao lado do *shopping* (Figura 35) e outros poucos sob a marquise do saguão da Rodoviária (Figura 36). Com grande variedade de produtos – óculos, garrafinha, guarda-chuva, meia, bolsa, brinquedo, roupa, etc. –, esse comércio informal atraiu pedestres grande parte do tempo em que esteve com as mercadorias expostas (Figura 37). O número de ambulantes e de pedestres só aumentou até o fim do dia (18 horas). Alguns moradores de rua passaram pelo local, mas é como se não fossem observados (Figura 38).

Portanto, essa é uma espacialidade em que, apesar do intenso fluxo de pedestres, ainda que concentrado em três pontos específicos – Rodoviária, Conjunto Nacional e Conic –, a configuração espacial com predomínio de vias veiculares e bolsões de estacionamento gera pouca possibilidade de percurso para o pedestre. Na realidade, se tratando de percurso delimitado, ou seja, pavimentado, só há um de cada lado da plataforma e as praças. Entretanto, pela ausência de barreiras físicas que impeçam, os pedestres utilizam as vias veiculares como possibilidade de percurso mais curto, ainda que tenham de passar entre os veículos muitas vezes em movimento.



Figura 34. Brasília. Plataforma superior: pedestres junto ao guarda-corpo (10 e 12 horas).
Fonte: Autora (12 novembro 2012).



Figura 35. Brasília. Plataforma superior: comerciantes informais (10 horas).
Fonte: Autora (11 novembro 2012).



Figura 36. Brasília. Plataforma superior: comerciantes informais (12 horas).
Fonte: Autora (11 novembro 2012).



Figura 37. Brasília. Plataforma superior: comerciantes informais (16 horas).
Fonte: Autora (11 novembro 2012).



Figura 38. Brasília. Plataforma superior: moradora de rua sentada na calçada (16 horas).
Fonte: Autora (11 novembro 2012).

Esse é um exemplo de que, apesar de haver uma nítida delimitação das vias de circulação urbana e de seus usos específicos, inclusive visando à segurança do próprio pedestre, essa circulação não é necessariamente separada. Isso porque a correria do dia a dia e a possibilidade de encurtar os percursos são aspectos que, pelo visto, predominam na escolha daquele que caminha. Embora o pedestre possa estar em risco, atravessando uma via veicular ou tendo que correr um pouco para não ser atropelado, a praticidade do cotidiano sobressai.

No entanto, quando o tempo não é um fator limitador, há alguns outros aspectos que são predominantes, como, por exemplo, a paisagem. Como no caso do guarda-corpo de concreto da plataforma que é utilizado como “encosto”, é nítida a ausência de conforto das pessoas que estão ali, expostas ao sol e em meio à massa que se desloca. Entretanto, apesar da existência de praças a menos de 300 metros de distância, a liberação espacial desse trecho central da plataforma permite uma continuidade visual da cidade, o que o torna atrativo para esse tipo de apropriação.

3.2.2 SETOR DE DIVERSÕES SUL - CONIC

A segunda espacialidade, ainda que na plataforma superior, possui uma distinta configuração espacial que reflete em suas apropriações. Delimitada a oeste pelos 245 metros da fachada frontal do Conic, tem suas vias de circulação realmente separadas em frente ao edifício: desviou-se a via veicular e acrescentou-se à calçada de pedestres o trecho pavimentado da praça (Figura 39).

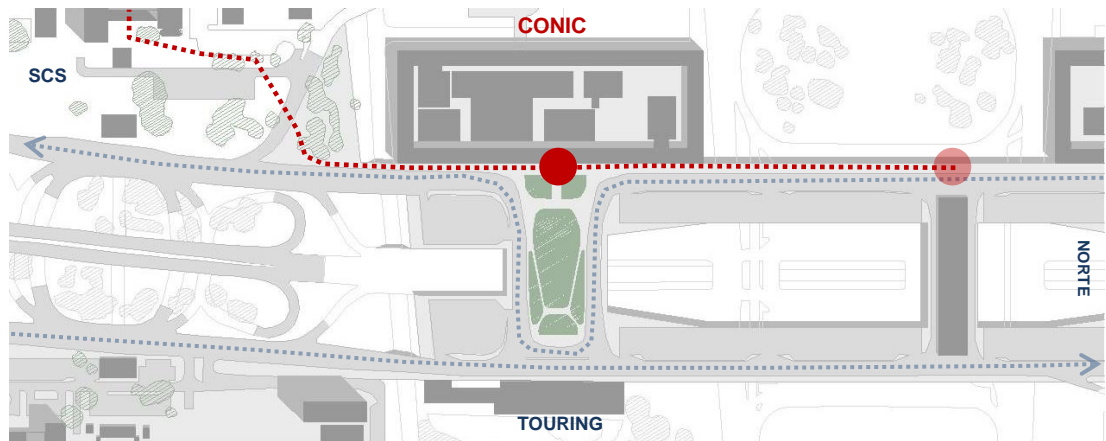


Figura 39. Brasília. SDS: o edifício do Conic.
Fonte: SICAD (1997). Elaboração: Autora.

Para o pedestre que se desloca dessa plataforma para os setores laterais, a percepção de diversidade de percursos é outra. Com a fragmentação do tecido central da cidade, o que era para ser um espaço permeável, articulado com os setores imediatos e que proporcionasse o livre circular de pedestres, se transformou em uma plataforma solta e desconexa do seu entorno. Ou seja, com essa alteração, além de o cruzamento dos eixos principais ter sido espacialmente relocado, houve um prejuízo em relação ao livre circular para o pedestre pelos setores centrais, já que a ausência de articulação entre eles impossibilitou a variedade de percursos que poderia existir diante da quantidade de espaços livres existentes.

Um dos exemplos é justamente essa ligação entre o Setor de Diversões e o Setor Comercial Sul. Com apenas uma via veicular que faz o trajeto entre a parcela sul e a norte, o eixo W, o pedestre possui uma única possibilidade de percurso, pela calçada contígua à travessia dos veículos (Figura 40). Essa passagem vence o vão de um vazio entre os dois setores e que, no nível da plataforma inferior da Rodoviária, equivale à via S2. Esse é um ponto, portanto, em que, apesar da grande extensão de área livre, há apenas uma possibilidade de percurso, o pedestre não possui o livre-arbítrio para transitar.



Figura 40. Brasília. SDS: fragmentação espacial entre o SDS e o SCS.

Fonte: Google Maps (agosto 1997).

O edifício do Conic, composto por um conjunto de três edifícios geminados, tem seu térreo ocupado por estabelecimentos de cunho popular com variedade de serviços – lanchonetes, restaurantes, lojas, igrejas etc. Como sua construção não respeitou a sugestão inicial onde o térreo seria “vazado em toda a sua extensão, salvo os núcleos de acesso aos pavimentos superiores, a fim de garantir continuidade à perspectiva” (COSTA, 1991, p. 24), a continuidade visual que existe no trecho central da plataforma superior é completamente interrompida pelo Conic (Figura 41). Ou seja, o edifício se configura como uma grande barreira visual que interrompe a perspectiva do Eixo Monumental para quem passa na frente dele ou passeia pela praça.

Na direção leste há o edifício do Touring³⁴ que, apesar de não configurar uma barreira na dimensão da que é o Conic, representa uma relativa interrupção no eixo visual do pedestre no sentido leste por atualmente ser um bloco fechado (Figura 42).

³⁴ O edifício do Touring, projeto do arquiteto Oscar Niemeyer construído em 1962, é referente ao que Lucio Costa tinha proposto como “uma eventual casa de chá e da Ópera, cujo acesso tanto se faz pelo próprio Setor de Diversões, como pelo setor cultural contíguo, em plano inferior” (COSTA, 1991, p. 24).



Figura 41. Brasília. SDS: o Conic como uma barreira visual.
Fonte: Google Maps (agosto 1997).



Figura 42. Brasília. SDS: o edifício do Touring.
Fonte: Google Maps (agosto 1997).

A grande circulação de pedestres ocorre nesta larga calçada, principalmente na parte mais próxima ao edifício onde o primeiro pavimento sobressalente (o térreo é ligeiramente recuado) faz sombra no passeio. Seu fluxo, assim como na espacialidade anterior, está totalmente vinculado ao horário comercial, que representa o funcionamento dos estabelecimentos comerciais e a circulação do transporte público centralizado na estação Rodoviária. Dessa maneira, os períodos de maior intensidade em ordem decrescente a partir das 10 horas (Figura 43), quando os estabelecimentos começam a abrir suas portas são: no horário de almoço, entre 12 e 14 horas, quando uma parte dos pedestres – funcionários e visitantes – se dirige ao Conic, mas a grande maioria vai e volta do Conjunto Nacional (Figura 44); e na saída do trabalho, por volta das 18 horas, quando há o predomínio de pedestres – funcionários, visitantes e pacientes – que se dirigem à estação Rodoviária (Figura 45).



Figura 43. Brasília. SDS: fluxo de pedestres em frente ao Conic (10 horas).
Fonte: Autora (12 novembro 2012).



Figura 44. Brasília. SDS: fluxo de pedestres em frente ao Conic (14 horas).
Fonte: Autora (12 novembro 2012).



Figura 45. Brasília. SDS: fluxo de pedestres em frente ao Conic (18 horas).
Fonte: Autora (12 novembro 2012).

Além da calçada, a área pavimentada da praça também é apropriada, mas com menos intensidade, já que não são muitos os atrativos além dos poucos bancos e sombras das árvores. Sua apropriação mais significativa é durante o horário de almoço, período em que trabalhadores e funcionários do local – de limpeza, vigias, vendedores –, geralmente em grupos, sentados nos bancos ou no meio fio, aproveitaram para descansar um pouco e conversar antes de retornarem ao trabalho (Figura 46). No restante do dia, visitantes – esperando, lendo, falando ao celular – e moradores de rua ocupam os bancos com permanência variável (Figura 47).

Durante o domingo o fluxo nessa área é pequeno. Com apenas as igrejas no próprio Conic funcionando ao longo do dia, o espaço foi ocupado por religiosos que iam entrar ou estavam saindo de algum culto, dois comerciantes informais – vendedores de sorvetes – (Figura 48), poucos vigilantes conversando, um casal sentado em um banco da praça durante um período da tarde (Figura 49) e dois ou três moradores de rua que, pela tímida apropriação em todo o espaço, permaneceram ali por um longo período, pedindo ajuda ou não.



Figura 46. Brasília. SDS: apropriação da praça durante o horário de almoço (12 horas).

Fonte: Autora (12 novembro 2012).



Figura 47. Brasília. SDS: apropriação da praça por morador de rua (14 horas).
Fonte: Autora (12 novembro 2012).



Figura 48. Brasília. SDS: apropriação no fim de semana (16 horas).
Fonte: Autora (11 novembro 2012).



Figura 49. Brasília. SDS: apropriação no fim de semana (16 horas).
Fonte: Autora (11 novembro 2012).

Nessa segunda espacialidade analisada, por ter uma liberação espacial semelhante à da anterior e ainda contar com a “vantagem” da separação, de fato, entre a circulação de pedestres e veículos, era esperado que houvesse um leque maior de apropriações ou que os pedestres aproveitariam da maior possibilidade de percursos. Entretanto, não é isso que se verifica. Ainda que haja uma “praça” privativa para pedestres e que o edifício comercial, além de representar um polo de atividades, proteja também a larga calçada da incidência de raios solares durante um longo período do dia, o que torna o espaço mais agradável, essa espacialidade é, em sua maioria, utilizada apenas como passagem – de quem vai para o Conjunto Nacional e para a estação Rodoviária ou de quem vai para os setores situados na parcela sul da cidade.

O fato de o Conic interromper completamente a visão oeste da cidade pode ser um dos fatores que torna essa espacialidade ser menos atrativa para os caminhantes do centro da capital. Ainda que sem atividades específicas, caso houvesse outros atrativos no local o espaço possivelmente seria mais apropriado, como, por exemplo, se os estabelecimentos comerciais do Conic abrissem no fim de semana. Todos esses aspectos abordados levam à conclusão de que, de fato, essa parte central não se configurou, por diversos motivos, como um ponto de convergência da população onde a escala gregária deveria representar um “espaço urbano mais densamente utilizado e propício ao encontro”.

3.2.3 SETOR COMERCIAL SUL - ED. CAMARGO CORRÊA E MORRO VERMELHO

A próxima espacialidade analisada foi no setor imediato ao de Diversões, o Comercial, que tem sua configuração espacial composta por dois conjuntos distintos de edificações. O primeiro, indicado pela hachura vermelha, é referente a treze edifícios curtos, a maioria na direção leste-oeste, implantados em um mesmo platô pavimentado com alguns bolsões de estacionamento. O segundo conjunto, na cor azul, é uma sequência ordenada de blocos alongados implantados em diferentes platôs, cada um em um nível, com calçadas ao redor dos prédios (Figura 50).

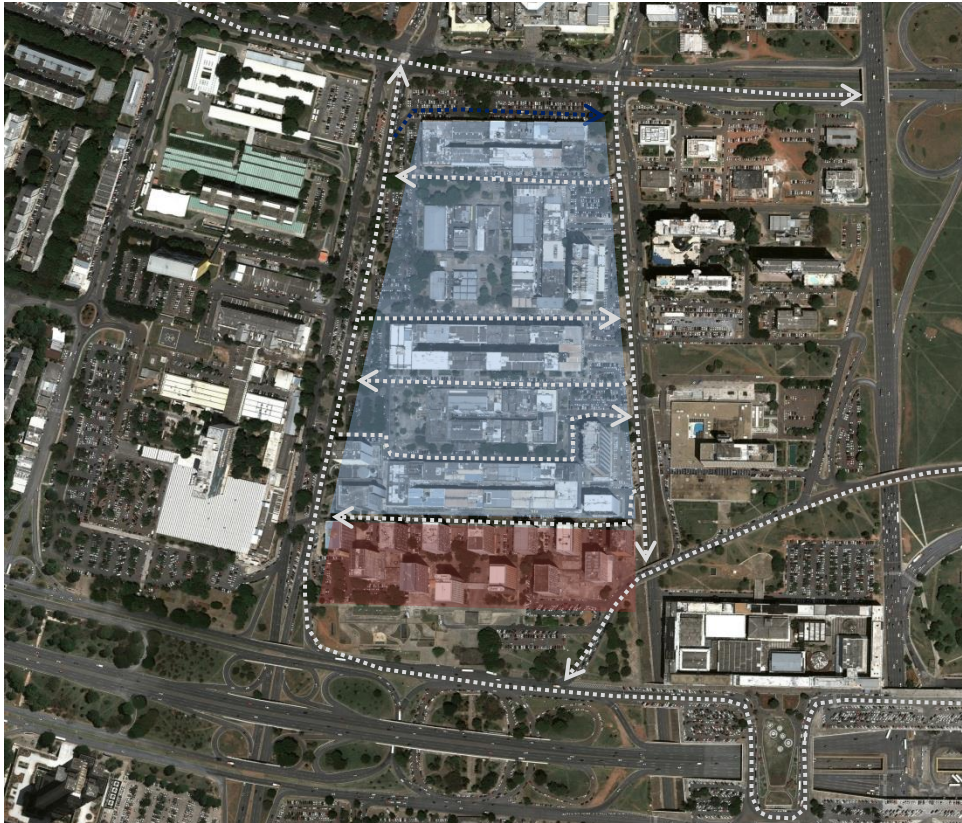


Figura 50. Brasília: Setor Comercial Sul.
 Fonte: Google Earth (2007). Elaboração: Adaptação autora.

Todo o setor é circundado por vias veiculares secundárias, com a velocidade máxima permitida de 60 km/h, sendo a W3 a oeste, a S2 a norte (a que separa este setor do anterior), o Eixo W a leste e a S3 a sul. Além dessas, ao contrário do que foi pensado inicialmente para o local, outras seis vias de acesso local cortam o setor na direção norte-sul entre os seis platôs pavimentados. Há bolsões de estacionamento nas extremidades das edificações, ou seja, nas pontas sul e norte, e, ao longo das vias internas, vagas dispostas a 90° em um dos lados da via rentes às calçadas.

Ao se caminhar pelo primeiro conjunto de edificações do setor treze edifícios verticalizados e maciços possuem apenas um recorte no térreo que dá acesso aos pavimentos superiores e é usado como passagem pelos pedestres (Figura 51). Apesar de abrigar ainda pequenos bolsões de estacionamento à margem da via veicular, o platô em que os edifícios estão implantados é livre de outras barreiras e permite um livre circular para o pedestre, que, além de não ser interrompido pelo trânsito de veículos, utiliza escadas e rampas para as diferenças de nível (Figura 52).



Figura 51. Brasília. SCS: térreo dos edifícios.
Fonte: Google Maps (agosto 1997).



Figura 52. Brasília. SCS: edifícios implantados em um platô com percursos permeáveis.
Fonte: Google Maps (agosto 1997).

Especificamente onde se fez a análise, entre os edifícios Camargo Corrêa (1) e o Morro Vermelho (2), ambos com jardins laterais e bancos, uma marquise que une as duas entradas vazadas é um dos únicos passeios cobertos do local. Em frente dessa espacialidade, voltado para o leste, há um saguão de escadas rolantes que dá acesso ao “subsolo”: a uma estação de metrô³⁵ e a uma passagem conhecida como Galeria dos Estados³⁶ (Figura 53).

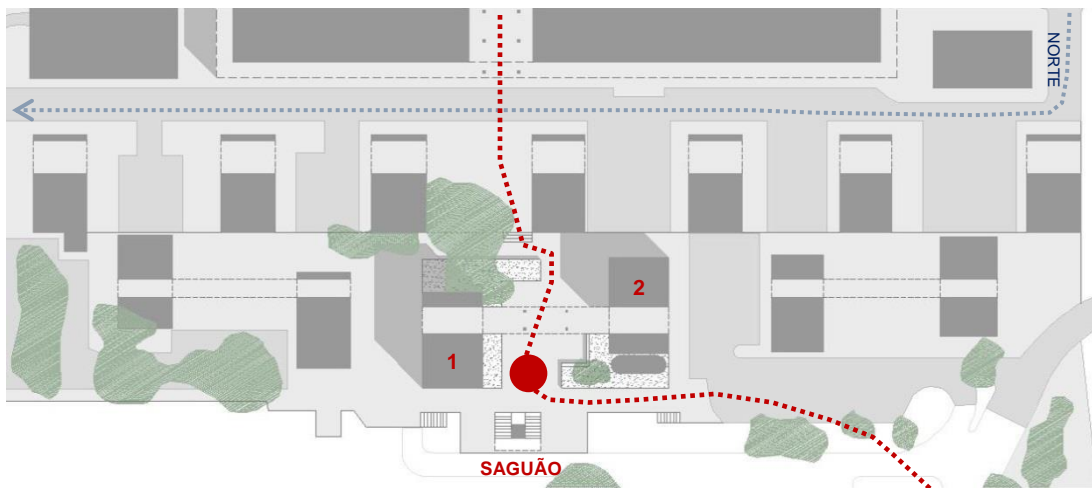


Figura 53. Brasília. SCS: o primeiro conjunto de edificações.

Fonte: SICAD (1997). Elaboração: Autora.

Pela ausência de barreiras visuais nas direções sul e leste, o pedestre, nesse ponto específico do primeiro conjunto de edificações, possui uma contínua perspectiva visual da área hospitalar e dos setores que estão “abaixo” do Eixo Rodoviário-Residencial. Apesar de o Conic configurar uma grande barreira visual para quem está na plataforma, como a topografia do Setor Comercial é mais elevada, o pedestre não tem sua permeabilidade visual completamente interrompida por ele (Figura 54).

³⁵ O metrô em Brasília, que começou a ser implantado em 1992 e só funcionou em abril de 2001, possui atualmente 24 estações e duas linhas de percurso retilíneo que vão do Plano Piloto até Samambaia e Ceilândia. Ou seja, não abrange todo o DF e transporta cerca de 130 mil passageiros por dia, uma parcela pequena da população.

³⁶ A Galeria dos Estados é um tradicional centro de comércio, cujas passarelas unem, sob a parcela sul do Eixo Rodoviário-Residencial, o Setor Comercial Sul (SCS) com o Setor Bancário Sul (SBS).



Figura 54. Brasília. SCS: permeabilidade visual dos setores que estão “abaixo”.
Fonte: Google Maps (agosto 1997).

Há dois percursos de pedestre predominantes: o principal é feito na direção leste-oeste (indicado na cor verde), entre o próprio setor e o saguão de acesso à passagem subterrânea; e o outro, na direção norte-sul (indicado na cor laranja), entre a plataforma da Rodoviária e o Setor Médico-Hospitalar Sul (Figura 55).

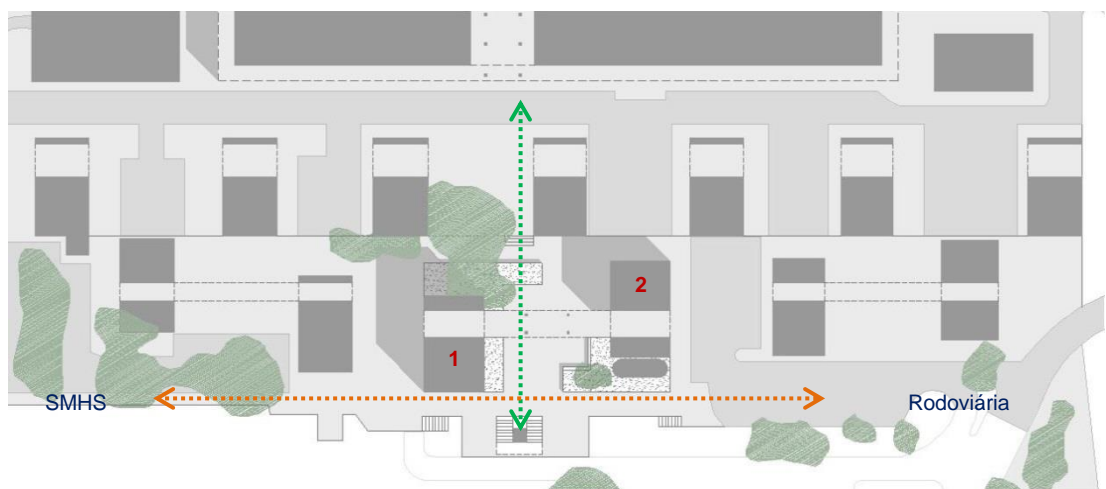


Figura 55. Brasília. SCS: fluxos do primeiro conjunto de edificações.
Fonte: SICAD (1997). Elaboração: Autora.

Com o fluxo ainda vinculado ao horário comercial, os períodos de mais intensidade continuam sendo os mesmos que nas análises anteriores. No início do dia uma grande circulação dinâmica no sentido leste-oeste de funcionários que chegaram pelo saguão (provavelmente de metrô) para trabalhar em algum dos edifícios do próprio setor ou nos setores imediatos (Figura 56). Ao meio-dia esse fluxo ocorre nos dois sentidos e, com o sol a pino, os pedestres caminhavam mais rápido pela grande área descoberta e tentavam aproveitar cada sombra que lhes era oferecida (Figura 57). No fim do expediente a predominância de deslocamento foi no sentido oeste-leste e ainda da parcela sul em direção à norte, em função da estação Rodoviária (Figura 58). Um fluxo consideravelmente menor de visitantes que se deslocou ao lado dos edifícios na direção norte-sul aparentemente com um jeito de passeio.



Figura 56. Brasília. SCS: fluxo no primeiro conjunto de edificações (8 horas).
Fonte: Autora (12 novembro 2012).



Figura 57. Brasília. SCS: fluxo no primeiro conjunto de edificações (12 horas).
Fonte: Autora (12 novembro 2012).



Figura 58. Brasília. SCS: fluxo no primeiro conjunto de edificações (18 horas).
Fonte: Autora (12 novembro 2012).

Quanto às atividades, as apropriações são muito semelhantes às anteriores. Funcionários fazem a limpeza ao longo do dia, visitantes e trabalhadores sentados nos bancos e jardins – conversando, contemplando, lendo, esperando, fumando, falando ao celular –, comerciantes informais vendendo comida e agregando alguns pedestres que passavam (Figura 59).



Figura 59. Brasília. SCS: apropriação social (10 e 12 horas).
Fonte: Autora (12 novembro 2012).

Durante o fim de semana o movimento dessa área é ainda menor do que no dia útil em que foi feita a análise, já que suas atividades são exclusivamente vinculadas ao expediente do horário comercial. Com todos os prédios fechados, não há algum atrativo para quem passa pelo local. Isso também explica a completa ausência de comerciantes informais. Apenas alguns funcionários de vigilância ficaram sentados embaixo da marquise conversando durante o período da tarde (Figura 60).



Figura 60. Brasília. SCS: apropriação social no fim de semana (10 e 12 horas).
Fonte: Autora (11 novembro 2012).

Nesse trecho do Setor Comercial, portanto, a separação das vias de circulação e a liberação espacial dão prioridade ao pedestre e permitem a ele uma possibilidade de percursos para que escolha o melhor caminho a percorrer. Entretanto, pela falta de atrativos e pelas atividades existentes serem totalmente vinculadas à rotina do dia a dia, as pessoas que passam por ali acabam por não utilizar essa possibilidade de percursos. Os caminhos são muito objetivos e com basicamente três destinos principais: o próprio Setor Comercial, o saguão de escadas rolantes ou a plataforma central com os dois centros comerciais e a estação Rodoviária. Esses são os pontos que orientam os principais deslocamentos e é ao longo deles que as atividades esporádicas ocorrem, como o vendedor de café da manhã que fica sempre ao lado da escada rolante. Essa realidade reflete o completo esvaziamento dessa espacialidade nos fins de semana. Não há o que se fazer por ali.

Outro ponto observado é a influência da qualidade do espaço construído tem nas apropriações. Lateralmente aos edifícios, os dois jardins pequenos quando comparados com a dimensão da praça existente na frente do Conic, possuem um maior tempo de permanência das pessoas, que se sentam nesses bancos ou até mesmo no meio do gramado, do que quem fica na praça. Isso porque, apesar de ser um jardim apenas decorativo, as plantas fazem sombra e as pessoas se apropriam dessa situação. Já na praça, com a ausência de estrutura para tal função, percebe-se que muitos dos que ficam lá são por falta de opção de um lugar mais atrativo.

3.2.4 SETOR COMERCIAL SUL - PRIMEIRA GALERIA

Esta quarta espacialidade está situada no segundo conjunto de edificações do Setor Comercial: a sequência ordenada de blocos alongados em platôs de diferentes níveis. Para o pedestre, essa desigualdade topográfica não configurou uma barreira completa, já que o trecho central do térreo dos edifícios é uma galeria que permite tanto um eixo de circulação como um eixo visual que interliga todos eles. No primeiro edifício, por exemplo, seu corpo central livre de materialidade possui aproximadamente

vinte metros de largura, seis metros de altura e apenas duas fileiras de pilares soltos do edifício (quase cinco metros) que cortam longitudinalmente o vão. Paralelos a esses dois eixos de estrutura, alguns estabelecimentos comerciais estão voltados para a galeria: lanchonetes, salão de beleza, loja de informática/papelaria, lotérica e lojas do sistema financeiro. Dessa forma, além da variedade do comércio do próprio setor, esses estabelecimentos configuram mais um motivo para a convergência nessa galeria (Figura 61).

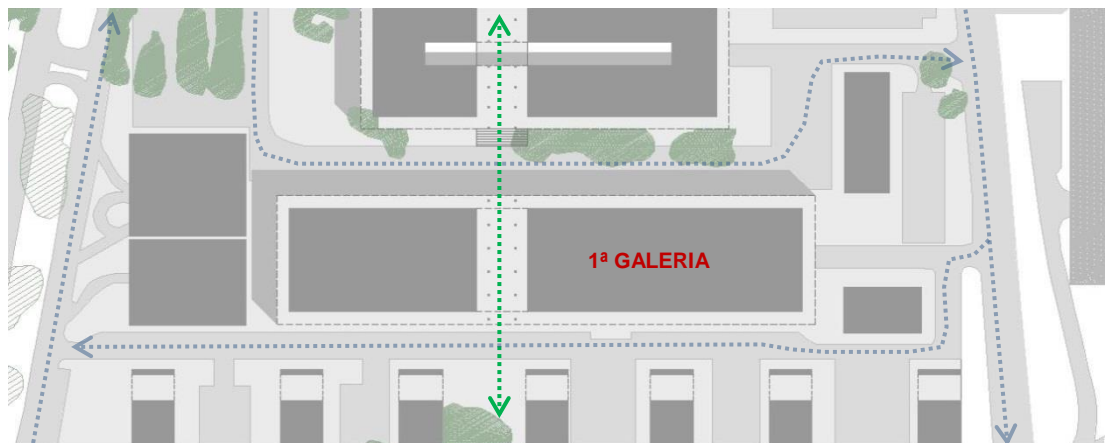


Figura 61. Brasília. SCS: a primeira galeria.
Fonte: SICAD (1997). Elaboração: Autora.

Assim como esse edifício, os outros dois na sequência também possuem os corpos centrais dos térreos livres. Entre eles, as vias de acesso local que cortam o setor e não representam uma completa interrupção no percurso do pedestre, porque há faixas de pedestre que unem um platô ao outro (Figura 62). Dessa forma, ainda que haja a alteração em relação à topografia, os eixos de circulação e visual permitem que o pedestre, com o campo de visão mais amplo, consiga se situar melhor no espaço além de lhe trazer uma sensação de segurança, já que é possível enxergar espaços além do local onde se está fisicamente.

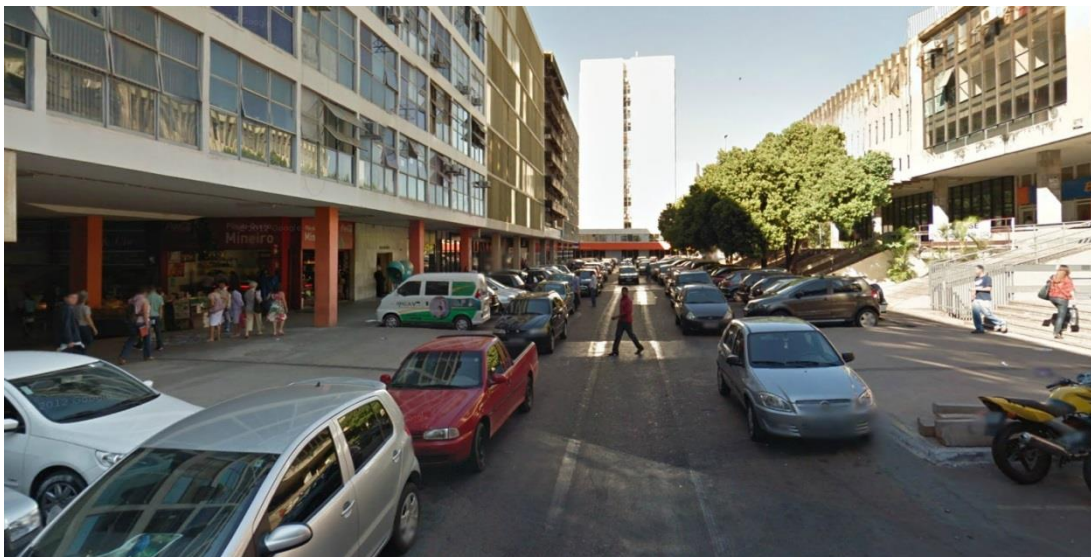


Figura 62. Brasília. SCS: travessia de pedestres pela via veicular.
Fonte: Google Maps (agosto 1997).

Como existe um eixo de circulação (indicado pela cor verde na Figura 61), o fluxo segue esse mesmo percurso. Assim como nas espacialidades anteriores, os horários de maior fluxo também estão relacionados com o horário comercial, entretanto, em virtude da variedade de estabelecimentos da galeria, o movimento de pedestres é considerável ao longo de todo o dia (muito maior do que na área anterior, por exemplo, que só servia de passagem, por não oferecer atividades fixas).

No início da manhã esse fluxo ainda é um pouco disperso, pois os trabalhadores e funcionários podem chegar ao setor por diversos pontos e não necessariamente passar por ali (Figura 63). Na hora do almoço, a galeria é intensamente utilizada como passagem nos dois sentidos por quem trabalha ali e por visitantes (Figura 64) e na saída do expediente um fluxo maior no sentido oeste-leste de trabalhadores, funcionários e visitantes que, em busca de transportes coletivos, seguem para a estação de metrô ou da Rodoviária (Figura 65).



Figura 63. Brasília. SCS: fluxo na primeira galeria (2 horas).
Fonte: Autora (12 novembro 2012).



Figura 64. Brasília. SCS: fluxo na primeira galeria (12 horas).
Fonte: Autora (12 novembro 2012).



Figura 65. Brasília. SCS: fluxo na primeira galeria (18 horas).
Fonte: Autora (12 novembro 2012).

Outros dois pontos observados em relação à apropriação. O primeiro é acerca da presença de diversos comerciantes informais ao longo do dia que, além dos estabelecimentos da galeria, certamente atrai muitos pedestres para essa espacialidade. Dentre os mais variados produtos expostos em armações de madeira e no próprio piso, alguns engraxates em lugares fixos parecem já ter clientes cativos. O segundo ponto é o grau de conhecimento das pessoas que trabalhavam ali todos os dias, tanto nas lojas como neste comércio informal. Havia uma troca entre eles, como se um “cuidasse” da banca do outro enquanto o outro não estivesse, a cordialidade dos cumprimentos e as rodas de conversa enquanto os clientes não apareciam. Como se essa galeria, pelo menos para eles, funcionasse como uma espécie de vizinhança, um lugar que, além do trabalho, transmitisse uma esfera de intimidade para os frequentadores do local (Figura 66).



Figura 66. Brasília. SCS: interação entre os comerciantes (12 horas).
Fonte: Autora (12 novembro 2012).

Já no fim de semana, quase nenhuma apropriação nesse espaço. Com todos os estabelecimentos comerciais fechados e sem expediente nos escritórios ou consultórios do setor, a circulação de pedestres foi praticamente nula. Um ou outro funcionário fazia a vigilância nas portarias e pouquíssimos pedestres passaram por ali sem algum ritmo ou obrigação em cumprir horários. Essa galeria se configura literalmente como uma simples passagem nesses dias (Figura 67).



Figura 67. Brasília. SCS: apropriação social no fim de semana (10 e 12 horas).
Fonte: Autora (11 novembro 2012).

Nota-se, portanto, que, por ser uma galeria, não há grande variação de percursos possíveis em sua travessia. Entretanto, pela variedade de atividades comerciais somadas à dinâmica dos vendedores ambulantes presentes em um mesmo espaço, a apropriação desse local parece mais intensa. Como as análises anteriores foram em espacialidades muito amplas e abertas, livres de barreiras físicas, o fato de essa galeria ser delimitada pelos estabelecimentos comerciais pode ser o motivo da impressão de uma maior apropriação. Delimitação essa que não dá a sensação de um espaço fechado, justamente pela dimensão generosa da galeria e pelo eixo visual formado a partir da sequência de blocos.

Observa-se ainda que, apesar da presença de vias veiculares que “cortam” o setor na direção norte-sul, sua largura estreita e seu trânsito lento não interferem significativamente no circular do pedestre. Além de dispor de faixas de passagens entre os platôs pavimentados, os pedestres também atravessam a pista em qualquer ponto entre uma calçada e outra, o que demonstra sua prioridade de deslocamento na direção leste-oeste desse setor. Em contraponto está o pedestre que circula pelas extremidades do conjunto que, com os passeios paralelos às vias veiculares com a velocidade máxima de 60 km/h e poucos semáforos e faixas de passagens, não tem tanta facilidade em atravessá-las e passar para os setores imediatos.

3.2.5 SETOR COMERCIAL SUL - ED. PLANALTO (SEGUNDA GALERIA)

Na segunda galeria, algumas configurações morfológicas diferentes divergem nas apropriações do espaço. Apesar de a largura e de a distribuição de pilares serem semelhantes às da galeria anterior, seu pé direito mais baixo e a ausência de estabelecimentos comerciais voltados para a galeria que atendam ao público conferem a essa espacialidade um caráter de passagem. Isso porque, no lugar dos estabelecimentos comerciais, estão apenas empresas que, por terem fachadas cegas e atenderem a um público muito específico, não são polos de atração (Figura 68).

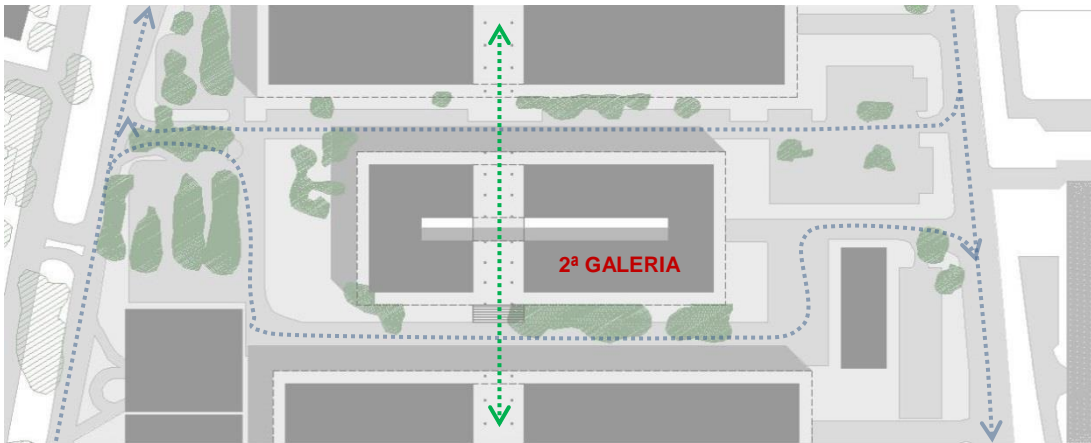


Figura 68. Brasília. SCS: galeria do Ed. Planalto.
 Fonte: SICAD (1997). Elaboração: Autora.

O fluxo é muito semelhante à galeria anterior em relação aos horários. Entretanto, sua intensidade é menor e com menos pedestres, já que muitos dos que passam pela primeira galeria se dispersam pelo setor e não percorrem o espaço da segunda (Figura 69). Também há a apropriação por comerciantes informais, em menor número, que estão mais concentrados ali durante o horário de almoço (Figura 70). Entretanto há uma diferença: esses vendedores não pareciam frequentar o lugar sempre, cotidianamente, tratava-se muito mais de uma apropriação casual, de acordo com a intensidade do fluxo e de possíveis vendas. Dessa forma, ao contrário das observações da primeira galeria, pela ausência de uma vivência rotineira e de pessoas que estejam sempre por ali, esta segunda se configura como um espaço de passagem apenas, uma circulação utilizada como parte dos percursos realizados pelos pedestres.



Figura 69. Brasília. SCS: fluxo na segunda galeria (14 horas).
Fonte: Autora (12 novembro 2012).



Figura 70. Brasília. SCS: comerciantes informais na segunda galeria (10 horas).
Fonte: Autora (12 novembro 2012).

Conclui-se, assim, que as análises feitas até agora foram de espaços relacionados com o cotidiano dos dias úteis. Em outras palavras, as apropriações observadas seguem praticamente a rotina das obrigações do dia a dia e não se permitem ceder às ocasiões esporádicas, tanto pela configuração espacial como pelas atividades oferecidas em cada setor. Com exceção do Conjunto Nacional, que é aberto ao público nos fins de semana, os outros pontos podem ser considerados como meros espaços de passagem. Ainda que em alguns lugares específicos haja de fato a liberação espacial do solo, essa estratégia não representa muito se nesses espaços não existem atividades que atraiam os pedestres. Não há uma vivência diversificada.

3.2.6 SETOR MÉDICO-HOSPITALAR SUL - HOSPITAL DE BASE

O próximo ponto de análise é o Setor Médico-Hospitalar. Apesar de ocupar uma parcela de terreno semelhante à anterior e ainda com menor declividade, sua implantação é completamente distinta. Os edifícios dos hospitais possuem dimensões variadas e foram implantados na mesma orientação que os blocos do Setor Comercial, na direção norte-sul. Parecem ter sido distribuídos de maneira aleatória, pois não há alguma sequência lógica ou harmônica na disposição deles. O setor é circundado por três vias secundárias, com velocidade máxima de 60 km/h – W3 a oeste, S3 a norte (a que separa este setor do anterior) e o Eixo W a leste – e por uma via de acesso a sul, com a velocidade máxima de 40 km/h. Além dessas, apenas uma via corta o setor na direção norte-sul, mas quatro outras dão acesso aos inúmeros bolsões de estacionamento que estão distribuídos ao longo do conjunto (Figura 71).

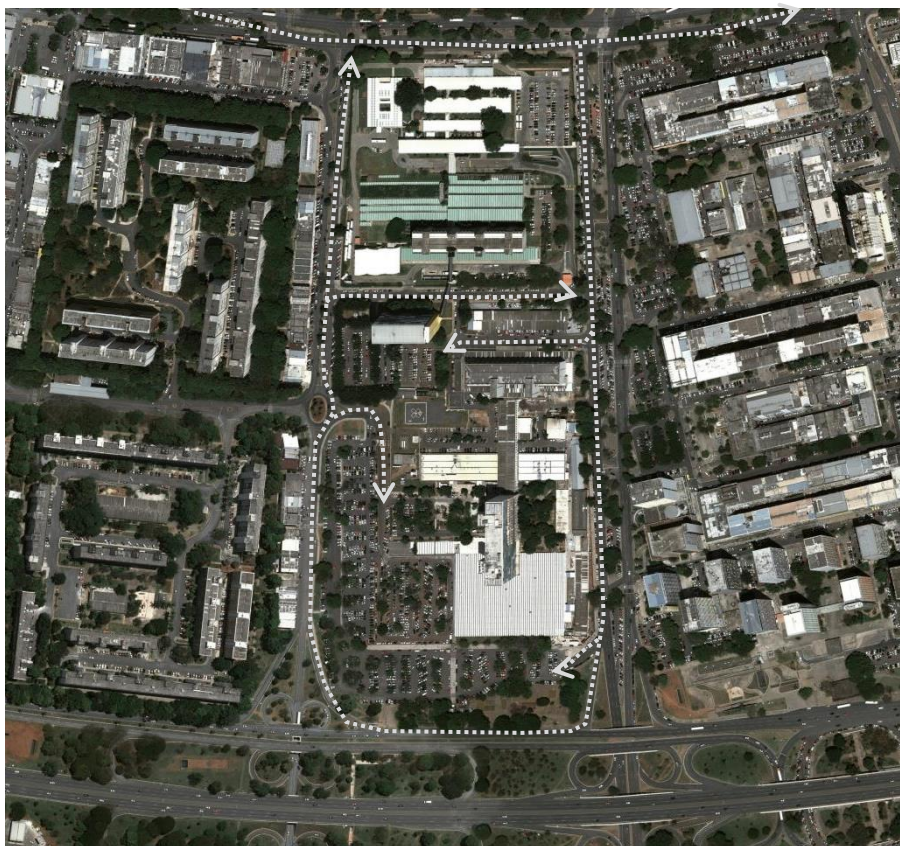


Figura 71. Brasília. Setor Médico-Hospitalar Sul.
Fonte: Google Earth (2007). Elaboração: Adaptação autora.

Para o pedestre chegar ao SMHS, vindo do Setor Comercial, a travessia é feita pelas duas pistas da via S2. Apesar das calçadas que circundam cada um dos setores e o canteiro central entre as duas pistas, esse deslocamento na direção norte-sul não favorece o pedestre que, além de ter seu percurso totalmente interrompido, deve se limitar a cruzá-las apenas nos semáforos com as faixas de passagem (Figura 72). Entretanto, não é isso o que ocorre. Ainda que o trânsito de veículos represente certo perigo, há uma minoria dos caminhantes que atravessa as pistas em locais não apropriados. Sendo assim, este é o segundo exemplo (o primeiro foi entre o Setor de Diversões e o Comercial) onde a interação espacial entre setores não ocorre para o pedestre e, nesse caso especificamente, há uma ruptura da continuidade do seu percurso.



Figura 72. Brasília. Travessia entre o SCS e o SMHS.
Fonte: Autora (12 novembro 2012).

Dentro da espacialidade do setor, os blocos dos hospitais de dimensões variadas e fachadas cegas são voltados somente para as atividades internas, sem diálogo com o espaço público que o cerca. Os terrenos são delimitados com cercas ou muros e as calçadas somente circundam cada uma das edificações, ou seja, entre elas as vias veiculares e os bolsões de estacionamento interrompem completamente o percurso do pedestre (Figura 73). Por essa disposição nota-se que não houve uma preocupação na configuração do conjunto. Como esse setor não constava no projeto inicial de Costa (1957) e talvez pela necessidade de se construir um hospital logo no início da implantação da capital (o Hospital de Base começou a ser construído já em 1958), não deve ter havido planejamento que priorizasse o pedestre e a sua livre circulação nos espaços internos do setor.



Figura 73. Brasília. SMHS: ausência de passeios contínuos para o pedestre.
Fonte: Autora (12 novembro2012).

Em frente a uma das entradas do Hospital de Base, no trecho em que o edifício é um bloco comprido e relativamente baixo quando comparado a outros, o acesso dos pacientes é voltado para uma via de veículos que serve também como estacionamento. Há apenas estreitas calçadas que margeiam o edifício e os que estão a sua volta, o resto do espaço é destinado aos veículos. Apesar de ser um setor de atendimento a pacientes, que podem chegar tanto de carro como a pé, não existem passeios contínuos e seguros para os que caminham (Figura 74).

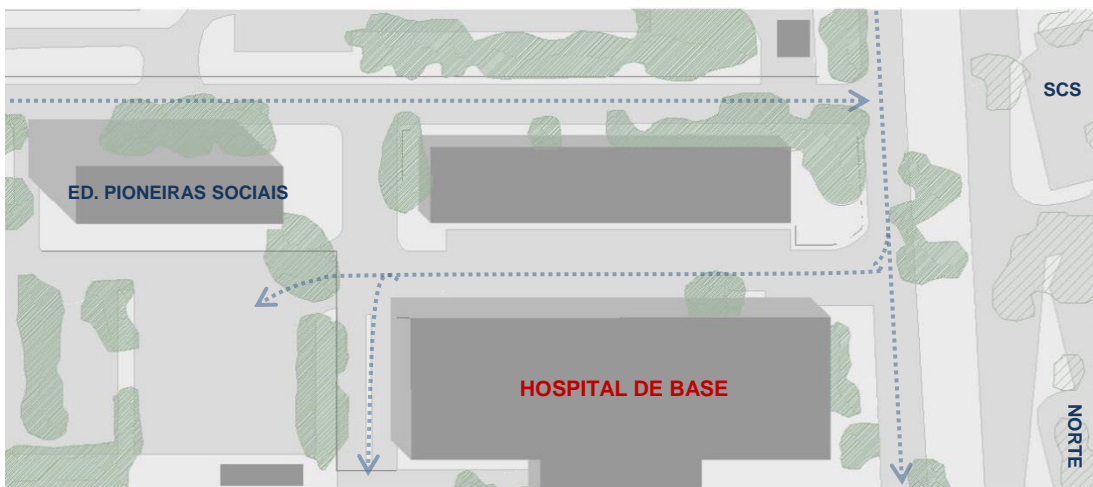


Figura 74. Brasília. SMHS: Hospital de Base.
Fonte: SICAD (1997). Elaboração: Autora.

O único eixo visual possível é na direção norte-sul, ou seja, do Setor Comercial para o Setor Residencial (o próximo a ser analisado) e vice-versa. Na direção leste-oeste, a implantação aleatória e as alturas variadas dos outros hospitais interrompem completamente a visão do pedestre (Figura 75). Ou seja, se o caminhante depender da amplitude do seu campo de visão para se localizar no espaço, ele ficará sem direção, principalmente na direção leste-oeste. Esse é um aspecto que é completamente diferente do setor anterior, onde o eixo visual situava o pedestre na espacialidade.



Figura 75. Brasília. SMHS: permeabilidade visual somente na direção leste-oeste.
Fonte: Google Maps (agosto 1997).

O movimento nesse local independe de horários ou do dia da semana, já que os pacientes aparecem quando têm necessidade ou diante de alguma emergência. O fluxo de veículos é relativamente pequeno e o de ambulâncias menor ainda (Figura 76). O de pedestres é mais intenso e durante a semana e oscila ao longo do dia. Esse fluxo é referente à entrada e saída do hospital e, em algumas situações, de pessoas que estão aguardando – paciente, exame, resultado, médico, etc. (Figura 77).

Durante a manhã de um dia útil, na calçada perto da entrada e embaixo da marquise, alguns moradores de rua, que possivelmente passaram a noite ali, ainda estavam deitados pelo chão e, pelo que foi observado, não foram incomodados (Figura 78). Por volta das 10 horas, dois ou três comerciantes informais com carrinhos de sorvete e lanche ficaram parados na porta do hospital e permaneceram ali durante todo o dia (Figura 79). Por serem ambulantes que devem passar sempre por ali, notou-se que eles se conheciam e também eram reconhecidos no local. No final de semana o fluxo é um pouco menor, o que favorece ainda mais a permanência de pessoas de rua deitadas pelo chão.



Figura 76. Brasília. SMHS: fluxo de veículos no Hospital de Base (18 horas).
Fonte: Autora (12 novembro 2012).



Figura 77. Brasília. SMHS: fluxo de pacientes no Hospital de Base (16 horas).
Fonte: Autora (12 novembro 2012).



Figura 78. Brasília. SMHS: morador de rua na calçada do Hospital de Base (8 horas).
Fonte: Autora (12 novembro 2012).



Figura 79. Brasília. SMHS: comerciantes informais na frente do Hospital de Base (10 horas).
Fonte: Autora (12 novembro 2012).

Essa espacialidade, portanto, é visivelmente destinada ao atendimento de pacientes – do Plano Piloto, das cidades satélites e de cidades próximas – ainda que não tenha uma estrutura para recebê-los. A implantação aleatória dos edifícios, a falta de diálogo com o entorno mediato, a predominância das vias veiculares interrompendo os passeios descontínuos dos pedestres e a ausência de mobiliário urbano e áreas sombreadas são características que demonstram que na implantação do setor não houve uma preocupação em seguir as premissas da cidade como, por exemplo, garantir ao pedestre um livre circular com condições favoráveis ao seu deslocamento.

A circulação contínua na direção leste-oeste só é possível nas extremidades do setor onde as calçadas são paralelas às vias veiculares. Dentro dele as edificações, vias e estacionamentos bloqueiam a passagem do pedestre. Na direção norte-sul, o pedestre consegue se deslocar se seu percurso for retilíneo. Caso não seja, ele fica sem orientação por falta de permeabilidade visual que o ajude a se situar no espaço. Portanto, dependendo de onde o pedestre está, esse setor pode funcionar como um labirinto.

3.2.7 SETOR MÉDICO-HOSPITALAR SUL - HOSPITAL SARAH KUBITSCHKEK

No sétimo ponto de análise, o hospital Sarah Kubitschek também se demonstra voltado para as suas atividades internas (Figura 80). Totalmente cercado e recuado em relação ao limite do seu terreno, se configura como uma barreira visual e não interage com o espaço público imediato. Em frente a ele, separados pela única via que corta o setor na direção norte-sul, está o edifício Pioneiras Sociais, de grande altura e totalmente fechado desde o térreo até seu último pavimento. Ao lado desse edifício, uma banca de jornal – vendendo revistas, jornais e lanches – na calçada em meio a uma densa massa vegetal (Figura 81). As calçadas continuam margeando apenas as edificações e são interrompidas, de tempos em tempos, pelas vias e estacionamentos.

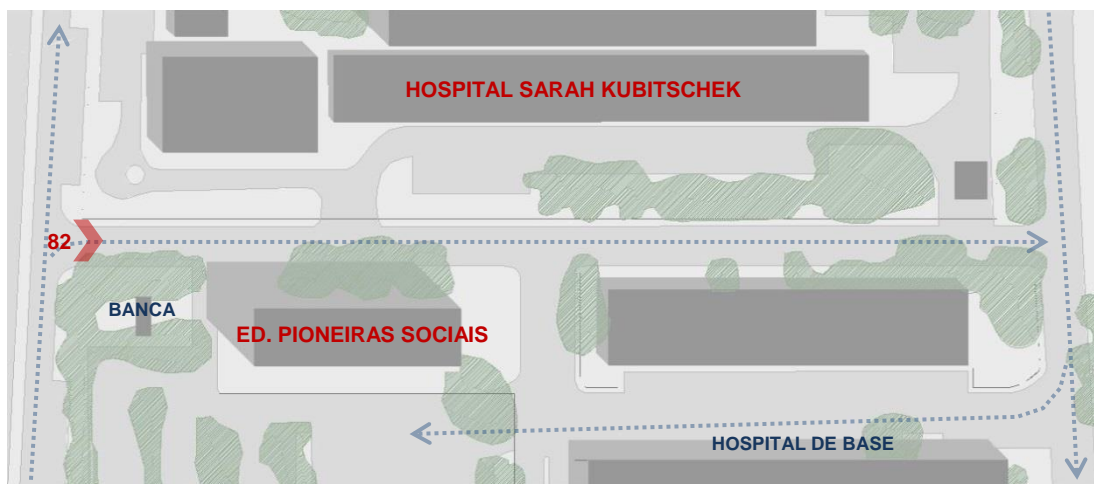


Figura 80. Brasília. SMHS: Hospital Sarah Kubitschek.

Fonte: SICAD (1997). Elaboração: Autora.



Figura 81. Brasília. SMHS: à esquerda o Hospital Sarah Kubitschek e à direita o edifício Pioneiras Sociais e a banca de jornal.

Fonte: Google Maps (agosto 1997).

Como o acesso dos pacientes não ocorre por essa fachada do hospital, a espacialidade possui menor movimento que a anterior. Durante o dia útil: alguns *motoboys* das farmácias ao lado (no próximo setor a ser analisado) ficaram próximos da banca e embaixo das árvores esperando enquanto não tinham entregas para fazer (Figura 82); funcionários do hospital faziam algumas manutenções dentro da propriedade do próprio edifício (Figura 83); e poucos pedestres passaram por ali. Ao meio-dia a banca possuía uma pequena apropriação de funcionários que deveriam trabalhar por perto e pararam para almoçar, sentados nas mesas em um espaço improvisado (Figura 84). No final de semana, o movimento é ainda menor (Figura 85).



Figura 82. Brasília. SMHS: *motoboy*s ao lado do estacionamento (10 horas).
Fonte: Autora (12 novembro 2012).



Figura 83. Brasília. SMHS: funcionários do Hospital Sarah Kubitschek (10 horas).
Fonte: Autora (12 novembro 2012).



Figura 84. Brasília. SMHS: apropriação social da banca de jornal (12 horas).
Fonte: Autora (12 novembro 2012).



Figura 85. Brasília. SMHS: apropriação social no fim de semana (16 horas).
Fonte: Autora (11 novembro 2012).

Esse espaço é ainda menos apropriado que o anterior. Pelo fato de o Hospital Sarah Kubitschek³⁷ ser de serviço autônomo, de direito privado e sem fins lucrativos, o trânsito de pacientes é reduzido em relação ao Hospital de Base, que é da rede pública. Além desse diferencial, os outros aspectos são semelhantes: a falta de prioridade ao pedestre, a falta de diálogo entre as edificações e o espaço público, a carência de atividades que deem assistência ao caminhante, etc.

3.2.8 SETOR RESIDENCIAL SUL - CLS 302 E SQS 302

A transição do Setor Médico-Hospitalar para o Setor Residencial também é caótica para o pedestre. Assim como na travessia anterior, o caminhante tem seu percurso na direção norte-sul, de um setor para o outro, interrompido por vias veiculares de acesso local que delimitam os dois setores na direção leste-oeste (Figura 86). Ou seja, de acordo com a análise feita até então, este é o terceiro exemplo onde a interação espacial entre setores não ocorre para o pedestre. Pelo contrário, há uma ruptura na continuidade do seu percurso.



Figura 86. Brasília. Travessia entre o SMHS e o Setor Residencial.
Fonte: Google Maps (agosto 1997).

³⁷ Mais detalhes, ver: <<http://www.sarah.br/Cvisual/Sarah/>>.

O Setor Residencial é composto pela “seqüência contínua de grandes quadras dispostas, em ordem dupla ou singela, de ambos os lados da faixa rodoviária e emolduradas por uma larga cinta densamente arborizada” (COSTA, 1991, p. 28). Cada superquadra (retângulos azuis) possui onze blocos dispostos de maneira variada, e essa massa vegetal, além de circundar a quadra, está presente também em seus espaços internos. Em relação à faixa da superquadra 300, os quadriláteros são margeados pelas vias de acesso com velocidade máxima de 40 km/h, W1 a leste e W2 a oeste, e possuem vias internas de acesso local, com a velocidade máxima de 20 km/h, que não têm saída. A cada duas superquadras, há duas fileiras de estabelecimentos comerciais (retângulos vermelhos) com uma via de acesso entre elas (Figura 87).



Figura 87. Brasília. Setor Residencial: as superquadras.
 Fonte: Google Earth (2007). Elaboração: Adaptação autora.

Para o pedestre, a percepção nessa escala residencial é outra. Com todos os prédios apoiados sobre pilotis, o térreo das edificações permite, ou pelo menos deveria permitir, uma permeabilidade visual e física para o caminhante. Isso porque, ao ser liberado da materialidade dos

apartamentos, essa espacialidade configura uma continuação do solo urbano interno das superquadras. As cintas densamente arborizadas funcionam como uma transição que diminui o impacto das vias de veículos e dos comércios locais para essa área residencial (Figura 88).



Figura 88. Brasília. SQS 302: elevação da materialidade com o uso do pilotis.

Fonte: Autora (12 novembro 2012).

Os comércios locais dispostos em blocos foram configurados de uma maneira distinta do que havia sido pensado inicialmente. Propôs-se que o atendimento desses estabelecimentos funcionaria voltado para as superquadras, para facilitar o acesso do morador, e que o “fundo” fosse voltado para a via de acesso, porque ali seria feito o abastecimento. Entretanto, as lojas construídas voltaram suas vitrines justamente para essas vias (em virtude da construção de residências na avenida W3), onde, além dos estacionamentos, passaram a funcionar também o passeio coberto para o pedestre acessá-las. Dessa forma, na face voltada para a superquadra, que se caracterizou como o verdadeiro “fundo” das lojas, as cintas arborizadas de enquadramento das superquadras configuram apenas

o percurso de transição, privativo aos pedestres, entre as residências e as atividades comerciais (Figura 89).



Figura 89. Brasília. Setor Residencial: o "fundo" do comércio voltado para a superquadra.
Fonte: Autora (12 novembro 2012).

É justamente um comércio local a primeira parcela do Setor Residencial de quem sai do Setor Médico-Hospitalar. Nesse caso, especificamente, os estabelecimentos comerciais não seguem a sugestão da diversidade de estabelecimentos para atender os moradores das superquadras sem que eles tenham de andar muito ou pegar seus automóveis para grandes deslocamentos. É o comércio local da 302 sul que tem a predominância de lojas que vendem medicamentos e itens relacionados aos hospitais e, portanto, conhecido como “rua das farmácias” (Figura 90).



Figura 90. Brasília. CLS 302: a rua das farmácias.

Fonte: Google Maps (agosto 1997).

Ao se analisar a espacialidade entre esse comércio local e a superquadra da 302 sul, depara-se com a seguinte configuração espacial (Figura 91): de um lado fachadas totalmente cegas e pintadas de verde no “fundo” (Figura 92) e passagens muito estreitas entre os blocos de lojas (Figura 93); do outro lado, na quadra residencial, um prédio duplo, o D e E, que foi implantado perpendicularmente ao caimento do terreno e gerou um desnível crescente ao longo da edificação (Figura 94).

Ao se utilizar a estratégia projetual de sustentar a materialidade do edifício sobre pilotis, a intenção era permitir que o pedestre pudesse agregar o térreo dos blocos ao seu percurso. Entretanto, nesse caso especificamente, não é isso que ocorre. O prédio funciona como uma barreira física para o caminhante, que tem seu percurso interrompido: ou ele dá a volta no prédio inteiro ou acessa o pilotis somente em pontos específicos, onde estão locadas escadas e/ou rampas (Figura 95).

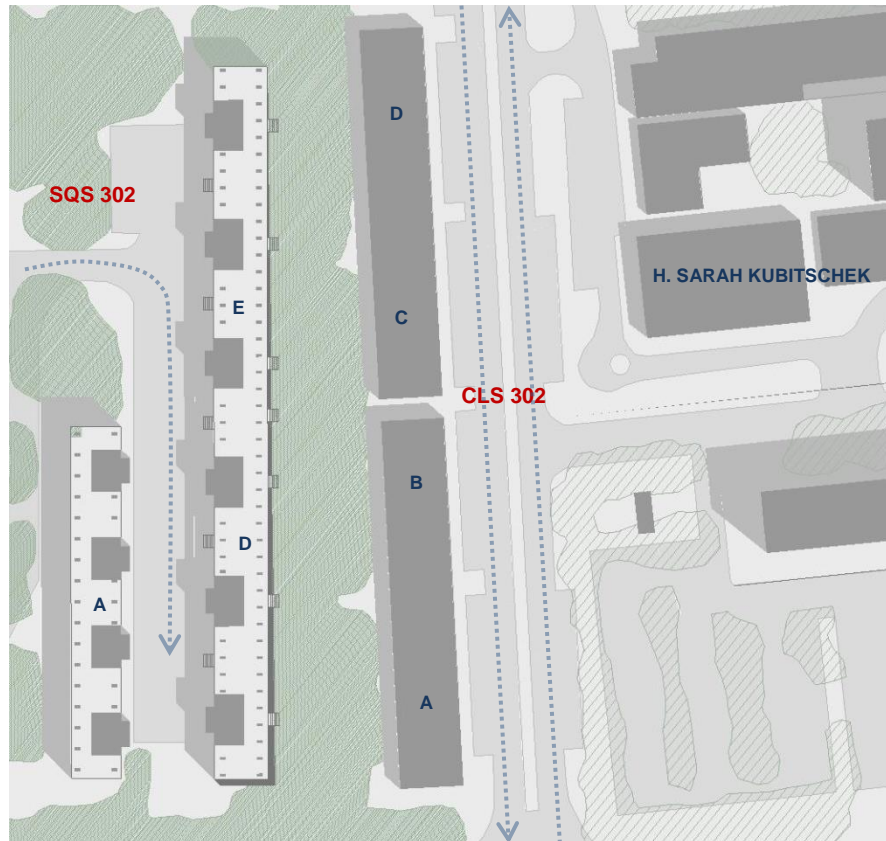


Figura 91. Brasília. Setor Residencial: SQS 302 e CLS 302.

Fonte: SICAD (1997). Elaboração: Autora.



Figura 92. Brasília. CLS 302: o "fundo" cego do comércio.

Fonte: Autora (11 novembro 2012).



Figura 93. Brasília. CLS 302: passagem estreita entre os blocos de lojas.
Fonte: Autora (11 novembro 2012).



Figura 94. Brasília. SQS 302: desnível criado pela implantação do bloco D e E.
Fonte: Autora (11 novembro 2012).



Figura 95. Brasília. SQS 302: o acesso do pedestre só acontece em pontos específicos.
Fonte: Autora (12 novembro 2012).

Portanto, na direção norte-sul, o percurso é delimitado por duas barreiras: os blocos comerciais, como uma barreira física e visual; e o edifício de apartamentos, apenas como física, já que a liberação de seu térreo ainda possibilita ao pedestre uma visão além dele. Na outra direção, leste-oeste, ao longo da calçada coberta pela densa massa vegetal e que separa as duas funções, comercial e residencial, a permeabilidade é completa, tanto física quanto visual.

O pilotis tem a maior parte da sua apropriação feita pelos moradores – homens e mulheres que transitam em função do horário comercial; crianças brincando acompanhadas de babás (Figura 96); senhores sentados sozinhos ou acompanhados de cuidadoras (Figura 97), conversando ou lendo – e pelos porteiros e funcionários limpando, encerando o chão (Figura 98). Na calçada, moradores e funcionários de locais próximos caminham em um ritmo moderado (Figura 99) e, no “fundo” do espaço comercial, alguns funcionários sentados em lugares improvisados para conversar, fumar e esperar o retorno ao trabalho (Figura 100) e poucos moradores de rua que pareciam utilizar algum tipo de droga (Figura 101).



Figura 96. Brasília. SQS 302: criança com babá no pilotis do prédio (8 horas).
Fonte: Autora (12 novembro 2012).



Figura 97. Brasília. SQS 302: homens sentados no pilotis (16 horas).
Fonte: Autora (11 novembro 2012).



Figura 98. Brasília. SQS 302: funcionários limpando e pedestres andando (10 horas).
Fonte: Autora (12 novembro 2012).

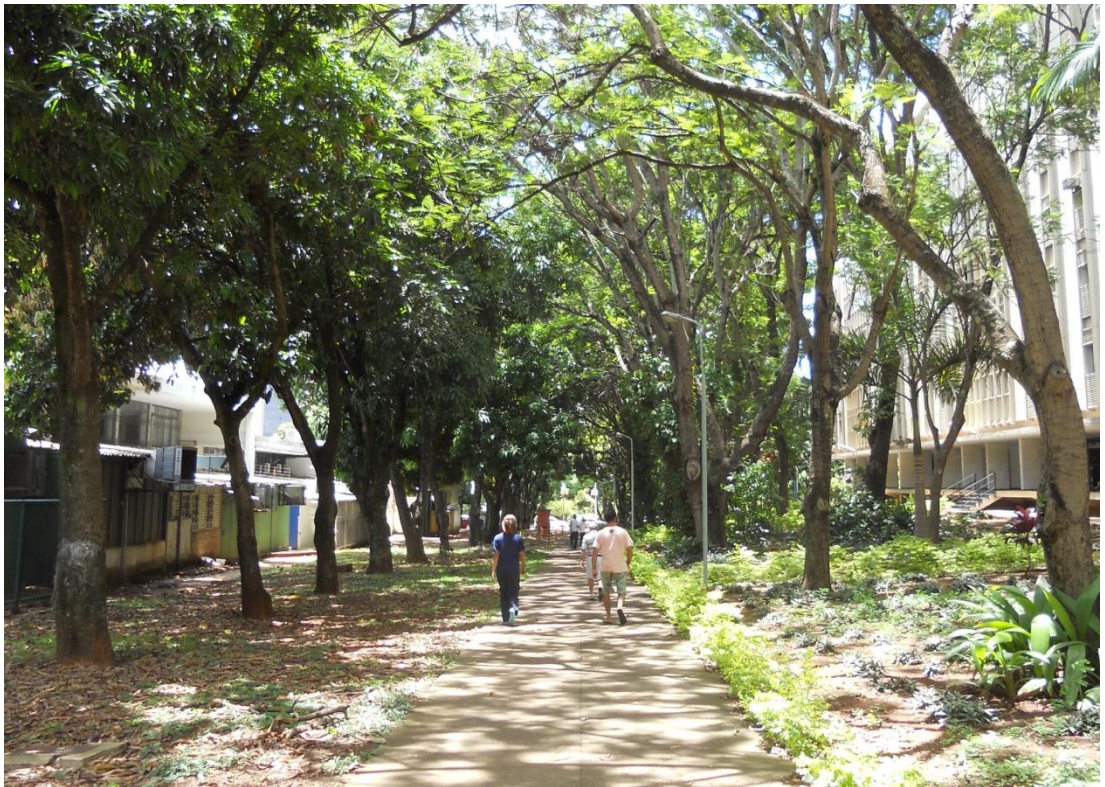


Figura 99. Brasília. SQS 302: pedestres caminhando na calçada (12 horas).
Fonte: Autora (12 novembro 2012).



Figura 100. Brasília. CLS 302: funcionárias sentadas no "fundo" do comércio (12 horas).
Fonte: Autora (12 novembro 2012).



Figura 101. Brasília. CLS 302: moradores de rua no "fundo" do comércio (14 horas).
Fonte: Autora (12 novembro 2012).

Observou-se nesse espaço um aspecto diferenciado em relação ao que foi analisado até agora: os pedestres que circulam nessa espacialidade estão relacionados com um cotidiano mais íntimo da cidade. Ou seja, são pessoas relacionadas à quadra residencial (que moram ou prestam serviço nela), que trabalham ali por perto ou que utilizam a calçada como passagem (geralmente em direção a algum ponto de transporte público). Não há a diversidade do público como no centro da cidade, que recebe pedestres das cidades satélites e áreas próximas ao Distrito Federal.

Com isto, pode-se chegar a outra conclusão em relação à “rua das farmácias”. Como esse comércio está totalmente voltado para o público dos hospitais (tanto pelo tipo de estabelecimento como pela configuração fechada de seus blocos), não há qualquer interação comércio local-quadra residencial nesse exemplo analisado. Dessa forma, o renque de estabelecimentos funciona como uma grande barreira que isola o setor de habitação do seu setor imediato e do centro da cidade. Esse comércio local parece não fazer parte da escala residencial em que está inserido, mas se configura como um “anexo” dos hospitais para os quais está voltado e funciona como um fechamento e um isolamento do movimento que vem do centro urbano. Em outras palavras, tem-se a impressão de que é nele que o movimento central mais intenso, que já decresceu ao longo do percurso, tem seu fim e é somente depois dele que se inicia de fato o caráter doméstico da capital.

Além disto, no percurso descrito até agora, desde a plataforma da Rodoviária, a continuidade do percurso do pedestre foi limitada ou interrompida em alguns pontos: entre o Setor de Diversões e o Comercial pelo único percurso possível, entre o Comercial e o Médico-Hospitalar pelas vias de automóveis, no próprio setor de hospitais pela aleatoriedade da implantação do conjunto e, novamente, deste setor para o Residencial. Nota-se, portanto, que, na direção norte-sul, nas transições de um setor para o outro, pelo menos nas que foram aqui analisadas, não existe a livre circulação para o pedestre.

3.2.9 SETOR RESIDENCIAL SUL - SQS 302 E CLS 302/303

A próxima espacialidade é a relação dessa mesma superquadra na 302 sul com seu outro comércio local, o da 302/303 sul, que possui uma configuração completamente diferente da anterior (Figura 102). A quadra residencial nesse outro lado não tem seu limite marcado por algum edifício, como era o caso do bloco duplo D e E. Em compensação, com um solo livre e gramado, todo no mesmo nível, com calçadas demarcando caminhos aleatórios, há um parque infantil coberto por uma densa massa vegetal que chega até o comércio (Figura 103). Este, por sua vez, apesar da mesma configuração dos quatro blocos em sequência, está sofrendo um movimento de “retorno” de suas lojas para a quadra residencial. Ou seja, assim como foi proposto durante o planejamento da cidade, os estabelecimentos estão voltando seus acessos e fachadas para o que era considerado como “fundo” das lojas, para o lado das habitações (Figura 104). Esse retorno, além de configurar novas espacialidades, estabelece também uma nova relação entre essas duas funções, integrando-as ainda mais.

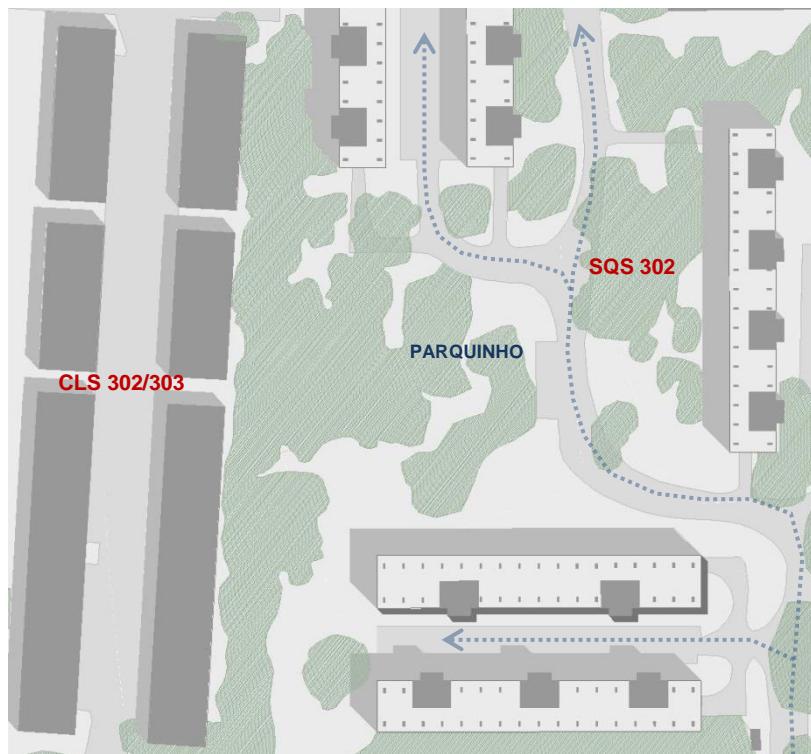


Figura 102. Brasília. Setor Residencial: SQS 302 e CLS 302/303.
Fonte: SICAD (1997). Elaboração: Autora.



Figura 103. Brasília. SQS 302: ausência de bloco que delimite a quadra residencial.
Fonte: Autora (12 novembro 2012).



Figura 104. Brasília. CLS 302/303: retorno das lojas para a quadra residencial (12 horas).
Fonte: Autora (11 novembro 2012).

Durante o funcionamento desses estabelecimentos, notou-se que os pedestres que chegam “pelos fundos” já utilizam os novos acessos e, principalmente no fim de semana, os pedestres apropriam-se de espaços de convivência por mais tempo – enquanto o pai lancha, o filho brinca pelo gramado livre da superquadra e, sem sair da sua cadeira, o pai pode acompanhar seu filho ainda que visualmente, como é o caso da Figura 104. Essa era a real intenção ao se propor a estratégia projetual de se liberar o solo para, dentre outros fatores, permitir um livre circular. A configuração dessa espacialidade possibilita que o pedestre realmente escolha seus percursos sem ser interrompido pela velocidade veicular e, com a permeabilidade visual, se sinta “seguro” por “dominar” o espaço em que se encontra, só pelo fato de conseguir enxergar além de onde está fisicamente.

Entretanto, ainda que algumas lojas já tenham se voltado para a quadra, a maioria ainda não o fez, permanecendo com a configuração do “fundo” cego. Nesses espaços que não podem ser “vigiados” por quem está no comércio ou mais distante, assim como no exemplo do comércio local

anterior, moradores de rua se alojam, nos dias úteis e principalmente nos finais de semana, quando não são incomodados (Figura 105). Esse fato ainda traz certa insegurança para quem vivencia o local ou, dependendo da hora, por quem passa por ali.



Figura 105. Brasília. CLS 302/303: morador de rua no "fundo" das lojas (14 horas).
Fonte: Autora (12 novembro 2012).

O percurso pavimentado que existe entre a quadra residencial e o comércio, na direção leste-oeste, também é coberto pela densa massa vegetal e é apropriado por outros grupos sociais que não só os moradores, como no caso anterior. Isso porque, como na superquadra 102 ("abaixo" da 302) há duas escolas públicas e na entrequadra da 102/103 há um acesso para a estação do metrô, grande parte do fluxo nessa calçada está relacionada a esses serviços. No horário de início e término das aulas é comum crianças uniformizadas (Figura 106), acompanhadas ou não, e no início e fim do dia, funcionários que trabalham ali por perto que, ao caminharem nessa direção, vão para a avenida W3 sul ou para essa estação do metrô. Além desses grupos sociais, ao longo do dia e principalmente nos fins de semana, alguns moradores passeiam com cachorros (Figura 107), crianças, acompanhando idosos, etc.



Figura 106. Brasília. SQS 302: criança uniformizada (12 horas).
Fonte: Autora (12 novembro 2012).



Figura 107. Brasília. SQS 302: moradora passeando com cachorro (16 horas).
Fonte: Autora (11 novembro 2012).

Essa espacialidade, apesar de teoricamente exercer as mesmas funções que a anterior, tem outro tipo de vivência, seja pelo fato do retorno de alguns estabelecimentos do comércio ou pela ausência de um prédio residencial que “delimite” o fim da quadra. Ou seja, nesse caso, para o pedestre o espaço livre da superquadra avança pelo espaço do comércio local e a ausência de limites de ambas as funções configura um generoso espaço permeável, que pode ser livremente apropriado pelo caminhante, utilizando os passeios pavimentados ou não. Isso demonstra, ao contrário da crítica de que a separação das atividades separa também o cotidiano do habitante, que a divisão das atividades em setores pode funcionar para organizar o tecido urbano e, além disso, favorecer e facilitar o dia a dia do pedestre.

Outro ponto relevante é que não se pode generalizar. Ou seja, uma estratégia de projeto adotada em diversos casos não pode ser considerada e criticada da mesma forma em todos os lugares. Deve-se sempre analisar cada caso, pois suas especificidades certamente o diferenciam dos outros. É explícita a diferença desses dois exemplos aqui analisados entre comércios locais e áreas residenciais. Uma mesma quadra pode ter relações distintas com seus setores imediatos, justamente pelas diferentes configurações espaciais de cada um.

3.2.10 SETOR RESIDENCIAL SUL - SQS 303

Para finalizar o percurso de análise, uma espacialidade interna da superquadra da 303 sul (Figura 108). A disposição dos edifícios nas extremidades da quadra permitiu que a parte central ficasse livre, tanto de materialidade como das vias veiculares, para a locação de equipamentos coletivos – parque, quadra poliesportiva, bancos, mesas – que, encontrados em bom estado de conservação, favorecem as atividades exercidas ali (Figura 109). Além disso, com apenas um bloco implantado de maneira “desfavorável”, ou seja, perpendicular às curvas de nível, a maioria é paralela ao desnível do terreno, o que possibilita que seus térreos fiquem no mesmo nível das calçadas.

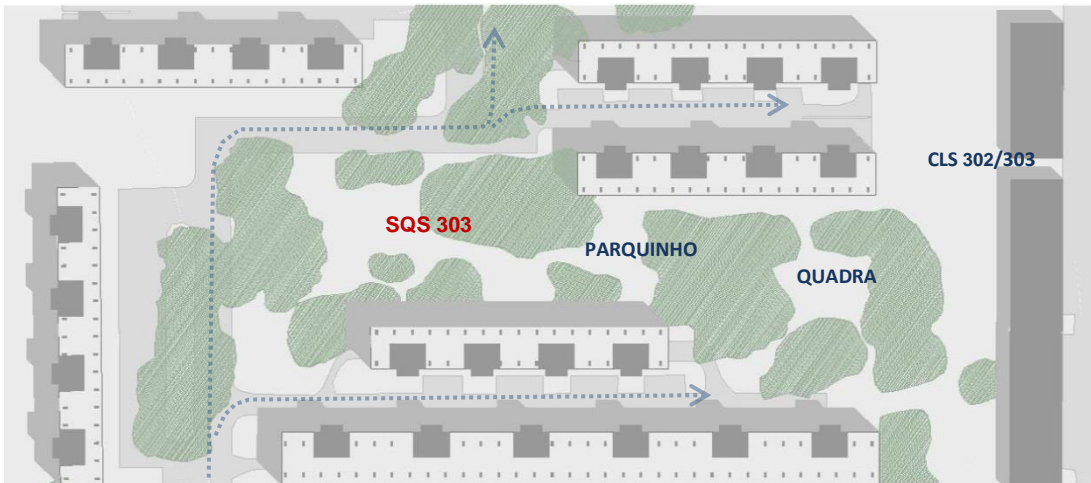


Figura 108. Brasília. Setor Residencial: SQS 303.
Fonte: SICAD (1997). Elaboração: Autora.



Figura 109. Brasília. SQS 303: implantação favoreceu o espaço público interno (10 horas).
Fonte: Autora (11 novembro 2012).

Essa configuração representa, portanto, a intenção de Costa (1957) quando propôs o uso do pilotis no térreo dos blocos residenciais: ao elevar a materialidade do edifício do solo, pretendia deixar o solo livre para que o pedestre tivesse total liberdade em escolher seus percursos, fossem eles pavimentados ou não. Além dessa permeabilidade física, possibilitasse

também a visual para que o caminhante tivesse uma visão de todo o conjunto do quadrilátero residencial (Figura 110).

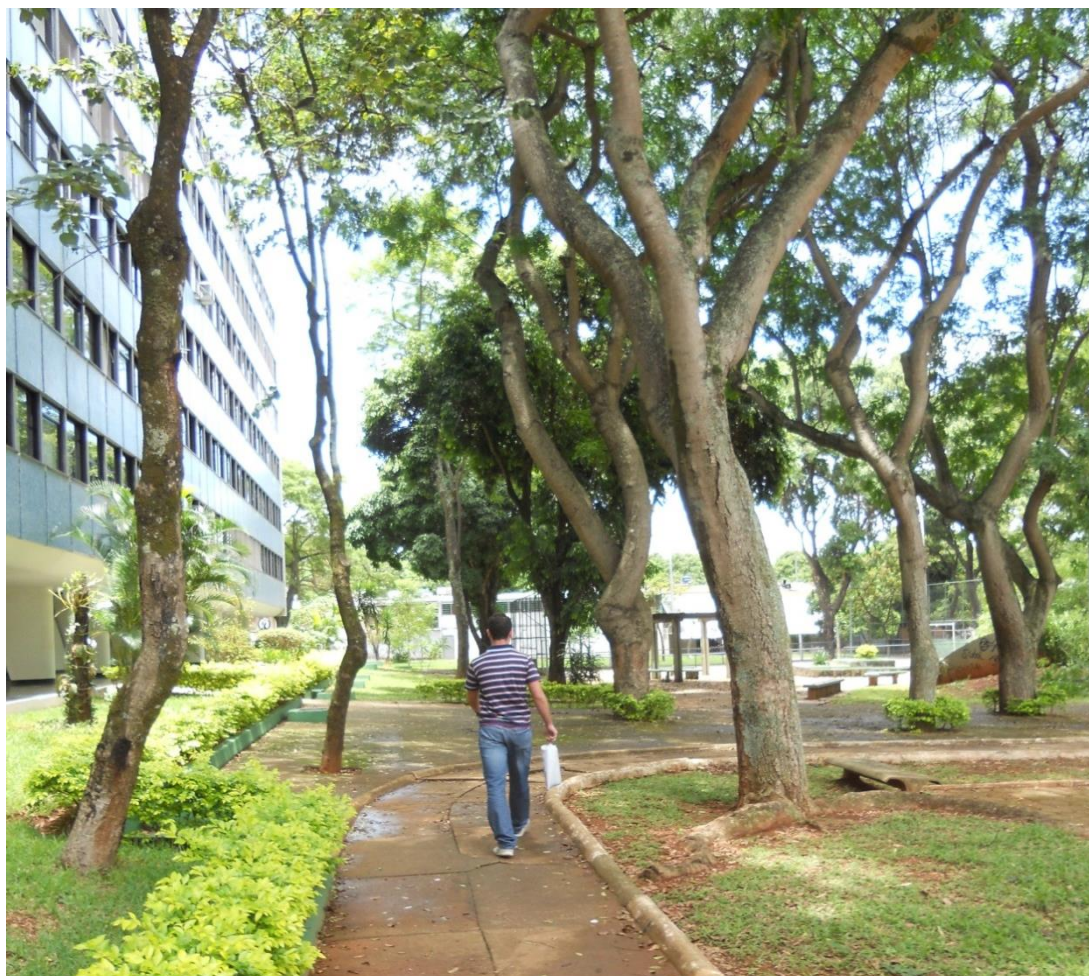


Figura 110. Brasília. SQS 303: liberação do solo possibilita permeabilidade visual para quem caminha pela quadra (12 horas).

Fonte: Autora (11 novembro 2012).

Dessa forma, ao contrário da SQS 302, que não possui variedade de equipamentos, há uma diversidade de apropriações na 303 sul: durante a manhã crianças brincam no parque infantil (Figura 111), acompanhadas de pais ou babás, senhores acompanhados de cuidadoras se reúnem nos bancos embaixo das árvores (Figura 112), mulheres vão e voltam do mercado com seu carrinho de compras (Figura 113), homens e mulheres leem sentados nos bancos (Figura 114); e à tarde homens sentados as mesas jogando baralho (Figura 115), meninos brincam na quadra e andam de bicicleta (Figura 116), pedestres circulam pelas calçadas e priorizam os percursos sombreados, etc.



Figura 111. Brasília. SQS 303: crianças brincando no parque infantil (10 horas).
Fonte: Autora (12 novembro 2012).



Figura 112. Brasília. SQS 303: senhores com cuidadoras (10 horas).
Fonte: Autora (11 novembro 2012).



Figura 113. Brasília. SQS 303: senhoras com carrinhos de compra (8 horas).
Fonte: Autora (12 novembro 2012).



Figura 114. Brasília. SQS 303: homem sentado em um banco lendo jornal (8 horas).
Fonte: Autora (12 novembro 2012).



Figura 115. Brasília. SQS 303: homens jogando baralho (16 horas).
Fonte: Autora (12 novembro 2012).



Figura 116. Brasília. SQS 303: meninos brincando (16 horas).
Fonte: Autora (11 novembro 2012).

De todos os setores aqui analisados, o Residencial é o primeiro que tem espacialidades totalmente livres da circulação veicular, como na transição entre quadra e comércio local, por exemplo. Além disso, as quadras escolhidas na faixa das 300 estão separadas também da velocidade maior das vias paralelas ao Eixo Rodoviário-Residencial. Dessa forma, as espacialidades internas de cada quadra e suas apropriações parecem mais “protegidas” da escala de cidade grande.

Nesse capítulo, concluiu-se, portanto, que ao longo do percurso analisado, do centro da cidade até o Setor Residencial, nem sempre a liberação espacial implantada representa uma livre circulação para o pedestre. Ainda durante a implantação da cidade, com a fragmentação espacial na parte central, configuraram-se setores desarticulados, como é o caso da transição do Setor de Diversões para o Comercial, que é feita por um único percurso: uma calçada que vence o vão do vazio entre os dois setores. Essa limitação em um único caminho possível vai de encontro à intenção projetual da liberação espacial que era de restituir o chão para o pedestre e permitir que ele circulasse livremente, pela diversidade de percursos, delimitados ou não.

Dentre as estratégias projetuais utilizadas para se implantar o ideário da livre circulação, duas foram significativas para a permeabilidade do pedestre: (i) separação das vias veiculares e dos passeios de pedestres; (ii) liberação do solo urbano dos limites da propriedade privada. Em relação à primeira, observaram-se três aspectos. O primeiro é que essa estratégia de separação das vias de circulação por si só não é suficiente para garantir a presença do caminhante nos espaços destinados a ele. Em frente ao Conic, por exemplo, a praça existente não possui uma apropriação condizente com a sua função. Isso porque, com a liberação do espaço de qualquer fluxo veicular, esperava-se que o espaço totalmente privativo ao pedestre fosse “melhor” utilizado, com apropriações variadas e de maior permanência. Entretanto, pela carência de uma estrutura que atraia o pedestre – amplos espaços sombreados com bancos, atividades nos fins de semana, permeabilidade visual, etc. – a praça é praticamente utilizada pelos

funcionários e trabalhadores do Conic em horários de descanso ou por visitantes e moradores de rua em certos momentos do dia.

O segundo aspecto observado é que, apesar da intenção de separar as vias de circulação, quando estas permanecem contíguas, como no caso da plataforma superior da Rodoviária ou às margens do Setor Comercial, esta separação do circular não acontece por completo. Ou melhor, o pedestre não se desloca somente pelo percurso pavimentado que foi destinado a ele, utiliza também as vias veiculares para encurtar seu percurso, mesmo que se misture com a alta velocidade.

Talvez, uma das causas dessa mistura, ainda que o pedestre tenha percursos próprios, seja o fato da permeabilidade de sua circulação acontecer somente dentro dos setores, isoladamente. Ou seja, ao longo do percurso de análise notou-se que a setorização da livre circulação do pedestre acontece apenas na direção leste-oeste. Por exemplo, os platôs do Setor Comercial – sequência contínua de edifícios com os térreos livres formando galerias – e as calçadas que margeiam o setor possibilitam que o pedestre caminhe ao longo da direção leste-oeste. Já entre esse setor e o Médico-Hospitalar, seguindo na direção norte-sul, a permeabilidade não existe, pois a transição entre setores é marcada por vias veiculares com velocidade máxima de 60 km/h. Essa configuração faz com que os setores acabem se fechando neles mesmos e gerem, inevitavelmente, uma segregação espacial para quem caminha pela parte central da cidade.

No caso do Setor Médico-Hospitalar, especificamente, esse fechamento acontece também por outra razão. Com a falta de serviços além dos hospitais, o setor está voltado somente para atender os pacientes, o que o segrega em relação aos setores imediatos. Antes e após o atendimento, os pacientes que não possuem automóveis até percorrem os outros setores, mas basicamente pela dependência de transporte público. Outro aspecto específico deste setor é a interrupção física e visual dos percursos de quem caminha por seus espaços internos. A primeira interrupção acontece pelas calçadas que, ao circundarem cada edifício isoladamente, não permitem uma continuidade no caminhar do pedestre que, obrigatoriamente, tem que

atravessar as vias veiculares para ir de calçada a outra. A segunda interrupção, no campo visual, ocorre pelas edificações de dimensões variadas que, além de não possuírem o térreo livre, são compostas por fachadas que não dialogam com o espaço externo imediato.

O terceiro aspecto observado em relação à separação das circulações é a desproporção entre pedestres e veículos mecânicos, nesse caso, especificamente, os automóveis. A cidade foi pensada para contemplar também o automóvel, mas na proporção de um veículo para cada família, e não um para cada indivíduo. Com a deficiência do transporte público e a entrada crescente de automóveis em circulação ao longo dos anos, esse tipo de veículo dominou grande parte do cenário urbano. Ou seja, praticamente não há mais a dicotomia entre a hora de estar dentro do carro/ser pedestre. O pedestre é quase sempre representado pela classe mais baixa e que, por não morar no Plano Piloto, acaba não permeando os espaços mais internos da cidade, como nas superquadras, por exemplo. Esse pedestre se limita a circular no centro da cidade, onde as atividades sociais o atendem, e utiliza a rodoviária como meio de acesso para as espacialidades que frequenta.

Nota-se ainda um agravante no caso da capital que, por causa da grande diferença de renda, tem habitante que dificilmente vai poder comprar um carro, ele só poderá utilizar o transporte público ou caminhar pela rua. Essa realidade representa uma percepção diferenciada da cidade já que a capilaridade que o automóvel tem, por poder circular em vias menores que “adentram” a cidade, o ônibus não tem, pelo fato dos veículos de transporte público só poderem circular nas vias principais.

Em relação à segunda estratégia adotada para se implantar o ideário da livre circulação, a liberação do solo urbano dos limites da propriedade privada, utilizou-se o pilotis no térreo dos blocos residenciais das superquadras e as galerias no Setor Comercial. Com a elevação da materialidade do edifício em relação ao “chão” da cidade, a intenção era de propiciar ao pedestre não só uma permeabilidade visual que fosse além da edificação, mas uma continuidade em seu percurso, onde o volume

construído não representasse uma barreira que interrompesse o seu caminhar.

Pode-se afirmar que essa elevação de materialidade possibilita sim o livre circular do pedestre. Tanto o pilotis quanto as galerias, quando implantados de maneira favorável e dialogando com seu entorno, funcionam como uma moldura da paisagem para o caminhante que, ao poder enxergar além de onde está, tem mais segurança e percepção do espaço/setor em que se encontra. Essa permeabilidade visual também permite que o pedestre consiga identificar a linha do horizonte por entre as edificações, o que é, sem dúvida, umas das principais características de Brasília.

Nas superquadras analisadas, há situações em que essa estratégia de elevação da materialidade deu certo e em outras que não deu. Na quadra 303 sul, por exemplo, como a maior parte dos edifícios foi implantada paralelamente às curvas de nível, é possível uma continuidade visual e de passeios entre o solo público e o térreo das edificações. Com espaços privativos para os pedestres, livres da circulação veicular, os equipamentos urbanos ali instalados atraem moradores e visitantes que, ao aproveitarem a sombra da densa massa vegetal distribuída por toda a quadra, permanecem por mais tempo em suas atividades.

Já na quadra 302 sul, o bloco D/E, aquele que “delimita” a transição para o comércio local da rua das farmácias, é um exemplo onde a implantação desfavorável do edifício prejudicou a qualidade do espaço público. Além de ser um bloco duplo, sua implantação perpendicular em relação ao caimento do terreno o transforma em uma barreira física para o pedestre, já que uma das pontas fica muito acima do nível da calçada. Nesse caso, o caminhante só consegue atravessar o térreo utilizando escadas e rampas em pontos específicos, o que acaba por delimitar o seu percurso.

Ainda nesse cenário do bloco D/E e a transição para o comércio local da rua das farmácias, outra espacialidade sem a interrupção do fluxo veicular, a circulação de pedestres deveria ser livre. Entretanto, pelo fato dos estabelecimentos comerciais estarem voltados para o atendimento do

público dos hospitais e pela configuração dos blocos de lojas – o “fundo” cego e estreitas passagens até a superquadra – o percurso do pedestre, ainda que não esteja totalmente impedido por barreiras físicas, é prejudicado pela ausência de permeabilidade visual. Ou seja, os blocos comerciais funcionam como uma barreira física e visual ente a área residencial e o centro da cidade para o caminhante.

Uma situação divergente é no caso da transição dessa mesma quadra com o outro comércio local, o da 302/303. Ali, o retorno de algumas lojas para o quadrilátero residencial criou espacialidades convidativas e agradáveis tanto para quem passa pelo local, como para o morador ou o consumidor que utiliza os serviços do comércio.

Nas superquadras, outro fator que vai de encontro à intenção inicial de liberação do solo por meio do pilotis é o processo de ocupação dos térreos livres sob o discurso de proteção e necessidade de controle de segurança. Processo esse que já havia sido denunciado por Costa durante o Seminário realizado no Senado Federal em 1974, quando o urbanista alertou para o perigo que era fechar o pilotis, já que essa era uma das características fundamentais da vida da quadra de Brasília. Talvez, logo no início de capital, tenha existido uma permeabilidade completa, entretanto, com o passar dos anos, passou-se a exercer um controle maior: barreiras físicas ou invisíveis, cercas ou câmeras, porteiros instruídos a não permitir que crianças brinquem e pedestres passem embaixo do prédio.

Dessa forma, com a permeabilidade controlada nos espaços residenciais, o pedestre não tem mais o livre arbítrio e a autonomia de escolher por onde passar, está sujeito somente aos percursos delimitados. Esse é um exemplo de que Brasília pode até ter conseguido materializar algumas das premissas iniciais, mas que, com o tempo, estão se perdendo devido ao aumento do controle e do isolamento do indivíduo, fatores que deixam o conceito do livre circular cada vez mais no discurso.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Brasília, como uma das maiores concretizações do Movimento Moderno no século XX, teve sua concepção urbana pensada a partir desse ideário moderno de liberação do solo. A capital, planejada por Lucio Costa em 1956, passou por um contínuo processo ao longo dos seus cinquenta e três anos, mas que nessa pesquisa foi destacado em três momentos: o projeto inicial, a implantação da cidade e a vivência atual.

No projeto entregue para o Concurso Nacional do Plano Piloto da Nova Capital do Brasil, como foi levantado no Capítulo 2 dessa dissertação, Lucio Costa optou por uma concepção urbanística onde, a partir do cruzamento de dos eixos principais, o desenho da cidade fosse adaptado à topografia local. Dessa forma, a cidade seria organizada de acordo com as três funções urbanas – habitar, trabalhar e recrear – para ordenar o tecido urbano e orientar a separação das atividades em distintos setores, enquanto que a quarta função, o circular, deveria facilitar o deslocamento do habitante entre as outras três anteriores.

Esse circular, baseado na estratégia moderna de separação das vias, foi caracterizado de acordo com a função específica de cada percurso. Ou seja, propôs-se a circulação veicular por meio de uma hierarquia de vias: as de maior dimensão, que cortam a cidade na direção norte-sul e leste-oeste, abrigariam as maiores velocidades e os vários tipos de veículos mecânicos – automóveis, ônibus, vans; e as de menor dimensão receberiam uma velocidade menor e teriam maior restrição quanto ao tipo de veículo mecânico que poderia circular nela. Com essa proposta, o intuito era garantir que o grande fluxo veicular não “invadisse” a escala mais íntima da cidade. Em outras palavras, a intenção era garantir certa privacidade nos espaços mais internos da capital, onde deveria prevalecer o habitante, livre de obstáculos para poder circular por onde quisesse.

Entretanto, com a implantação da capital que começou logo em 1957, essas intenções não foram aplicadas integralmente no espaço construído. Com o deslocamento de um trecho do conjunto urbano em 800 metros para leste, houve uma série de adaptações feitas para atender à ampliação da parte central da cidade. A construção dos terraplenos nos setores adjacentes à plataforma central e, posteriormente, a interrupção destes para evitar o cruzamento das vias veiculares, ocasionou a fragmentação do tecido urbano do centro da capital.

Essa segregação espacial representou um dos fatores que prejudicou a permeabilidade do pedestre e foi de encontro ao que havia sido pensado na concepção inicial de Brasília. Planejado para ser um centro livre do tráfego intenso de veículos, a intenção era reservar um espaço que priorizasse o caminhante, onde este pudesse acessar os setores imediatos por meio de percursos variados e permeáveis. Entretanto, a interrupção dos terraplenos construídos impediu essa possibilidade de percursos, como, por exemplo, no caso do Setor de Diversões e Setor Comercial Sul. Os percursos ficaram reduzidos somente a travessias pontuais que ligam a plataforma central com os setores adjacentes.

Ao se analisar então a vivência do caminhar do pedestre na área central sul da capital – com observações feitas no mês de novembro de

2012 – notaram-se três aspectos referentes ao processo de consolidação da capital que influenciaram na permeabilidade dos transeuntes. O primeiro deles é a implantação dos edifícios. Ou seja, a maneira como um edifício foi implantado, adaptado ou não à topografia local, teve influência direta na qualidade do espaço público que o cerca e, conseqüentemente, no percurso do pedestre.

No Setor Residencial, as distintas implantações dos blocos residenciais sobrepostos sobre pilotis – estratégia proposta por Lucio Costa para liberar o solo dos limites da propriedade privada e propiciar ao pedestre uma permeabilidade física e visual – geraram diferentes espacialidades que interferem nas apropriações sociais. Na quadra 303 sul, por exemplo, a intenção da liberação do solo se concretizou, pois a maior parte dos edifícios foi implantada paralelamente às curvas de nível, o que possibilitou uma continuidade visual e de passeios entre o solo público e o térreo das edificações. Em contraponto, na quadra 302 sul, o bloco D/E implantado perpendicularmente ao terreno prejudicou o percurso contínuo do pedestre, já que o caminhante só consegue atravessar o térreo utilizando escadas e rampas em pontos específicos.

Um segundo ponto observado em relação à implantação da cidade foi a preocupação com a organização das atividades e de suas espacialidades dentro de cada um dos setores, isoladamente, e não com a interação entre eles. Essa realidade, dentre outras conseqüências, gerou uma permeabilidade para o pedestre que se limita também aos espaços internos destes setores. No Setor Comercial, por exemplo, apesar da interrupção do percurso do pedestre pelas vias veiculares que foram implantadas na direção norte-sul, a seqüência contínua de edifícios com galerias nos térreos possibilitou que o pedestre, ainda que tenha de subir ou descer de acordo com a inclinação natural do terreno, caminhe sem grandes barreiras na direção leste-oeste.

Entretanto, entre esse setor de comércios e o próximo, o Setor Médico-Hospitalar, a permeabilidade na direção norte-sul não existe, pois a transição entre setores é marcada por vias veiculares com velocidade

máxima de 60 km/h. O pedestre então fica limitado a atravessar as vias com segurança somente em alguns pontos onde há semáforos. Situação semelhante acontece na transição entre o setor dos hospitais e o residencial. Essa configuração faz com que os setores acabem se fechando neles mesmos e gerem, inevitavelmente, uma segregação espacial para quem caminha pela parte central da cidade.

O terceiro aspecto que influenciou na permeabilidade do pedestre é em relação à adoção da estratégia de separação das vias de circulação veicular em relação às tramas autônomas para os caminhantes. Com a hierarquia e a delimitação das vias veiculares, impediu-se que a alta velocidade dos veículos mecânicos alcançasse as espacialidades internas da cidade, as quais foram reservadas para a vivência do pedestre. Ou seja, com essa separação de circulações, o caminhante não vai se deslocar às margens das vias por onde os veículos passam. Seu percurso se tornou independente. O pedestre está andando no meio da cidade, local, de fato, feito para ele usar.

Esse pode ser um dos fatores pelos quais a crítica aponta *Brasília como uma cidade desfamiliarizada, posto que, quando se passa de automóvel, não se veem pessoas nas ruas. De fato, isso ocorre, mas porque o percurso delimitado por este veículo não condiz com o percurso do pedestre*. Observou-se, então, que, além de se deslocar dentro de um automóvel somente por vias delimitadas, deve-se, necessariamente, percorrer a cidade a pé, como foi visto no caminhar do Certeau. É apenas ao caminhar pelos espaços internos de Brasília que se pode apropriar da capital.

Portanto, concluiu-se que Brasília, apesar de ter tido sua concepção urbanística planejada, teve um descompasso entre as três fases aqui citadas: projeto, construção e apropriação dos espaços livres. As mudanças e adaptações feitas em relação ao projeto, a partir da implantação da cidade, nem sempre respeitaram as premissas iniciais, como a liberação do solo e o livre circular. Para se verificar como, de fato, a cidade se consolidou, não é pertinente observar a capital com base nas categorias de análise utilizadas

para as cidades tradicionais, sob pena de fatalmente gerar resultados frustrantes.

As espacialidades construídas pelo cotidiano dos habitantes devem ser consideradas e estudadas para que se possa compreender a configuração dos espaços livres e abertos da capital. Adotou-se o caminhar pela cidade e não à margem das vias de velocidade, conforme o projeto da cidade moderna que considerava a liberação do solo da cidade configurando uma nova forma de espaço público. Entretanto, considera-se como premissa a visão totalizante e hierárquica da paisagem construída pela velocidade do fluxo de veículos em suas vias.

Em Brasília, portanto, há uma dicotomia na percepção da cidade: a de quem está dentro de algum veículo sob o efeito da velocidade e a de quem caminha por seus espaços públicos. Considerar essa condição parece ser a única forma pela qual é possível se compreender e se apropriar de fato da Brasília planejada, construída e vivenciada.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

A CARTA DE ATENAS. São Paulo: Hucitec: EDUSP, 1993.

ARGAN, G. C. **El concepto del espacio arquitectónico**: desde el barroco a nuestros días. Buenos Aires: Nueva Visión, 1973.

ARGAN, G. C. **Arte moderna**. Tradução de Denise Bottmann e Frederico Carotti. São Paulo: Companhia de Letras, 1992.

BENEVOLO, L. **História da cidade**. São Paulo: Perspectiva, 1983.

BENEVOLO, L. **As origens da urbanística moderna**. 2. ed. Lisboa: Editorial Presença, 1987.

BENEVOLO, L. **História da arquitetura moderna**. 2. ed. São Paulo: Perspectiva, 1989.

BRANDÃO, C. A. L. Linguagem e arquitetura: o problema do conceito. **Teoria e história da arquitetura e do urbanismo**, Belo Horizonte, v. 1, n. 1, nov. 2000.

BRASIL. Presidência da República. Casa Civil. Subchefia para Assuntos Jurídicos. Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. **Diário Oficial da União**, Seção 1, 24 set. 1997, p. 2120.

CAMPOFIORITO, Í. Brasília Revisitada. **Revista eletrônica do IPHAN**, 1990. Disponível em <http://www.labjor.unicamp.br/patrimonio/materia.php?id=101>. Acesso em: 15 maio 2013.

CARPINTERO, A. C. C. **Brasília**: prática e teoria urbanística no Brasil. 1998. Tese (Doutorado) - Universidade de São Paulo, São Paulo. 1998.

CERTEAU, M. D. **A invenção do cotidiano**: artes de fazer. Petrópolis: Vozes, 1998.

CHOAY, F. Brasília: uma capital pré-fabricada. **L'oeil**, Paris, n. 59, p. 76-83, nov. 1959.

CHOAY, F. **O urbanismo**: utopia e realidades de uma antologia. São Paulo: Perspectiva, 2003.

CORBUSIER, L. **Carta de Atenas**. Belo Horizonte: Universidade de Minas Gerais, 1964.

CORBUSIER, L. **Por uma arquitetura**. 3. ed. São Paulo: Perspectiva, 1981.

CORBUSIER, L. **O modutor**. Tradução de Marta Sequeira. Lisboa: Orfeu Negro, 2010.

COSTA, L. **Relatório do Plano Piloto de Brasília**. Brasília: GDF, 1991.

FERREIRA, M. M.; GOROVITZ, M. **A invenção da superquadra**: o conceito de Unidade de Vizinhança em Brasília. Brasília: Iphan, 2009.

FRAMPTON, K. **História crítica da arquitetura moderna**. São Paulo: Martins Fontes, 1997.

GIEDION, S. Forma urbana e a fundação de Brasília. **Bauen + Wohnen**, Suíça, n. 8, p. 291-296, ago. 1960.

GIEDION, S. **Espacio, tiempo y arquitectura**. 4. ed. Barcelona: Hoepli, 1968.

GNECCO, G. S. Brasília, ontem e hoje. **Projeto**, São Paulo, n. 184, p. 88-87, abr. 1995.

GORELIK, A. Brasília: museu da modernidade. **Casabella**, Milão, n. 753, p. 13-21, mar. 2007.

GOROVITZ, M. Brasília: sobre as áreas de vizinhança. In: FARES, EI-D. (Org.). **Case**: Lucio Costa Brasilia's superquadra. Munique: Prestel; Cambridge: Harvard University, 2005. p. 41-47.

HEIDEGGER, M. Construir, habitar e pensar. In: HEIDEGGER, M. **Ensaio e conferências**. Tradução de G. F. Emmanuel Carneiro Leão. 6. ed. Petrópolis: Vozes, 2010. p. 125-141.

HEYNEN, H. **Architecture and modernity: a critique**. Massachusetts: [s.n.], 1999.

HOLANDA, F. D. **O espaço de exceção**. Brasília: Ed. Unb, 2002.

HOLSTON, J. **A cidade modernista: uma crítica de Brasília e sua utopia**. Tradução de Marcelo Coelho. São Paulo: Companhia das Letras, 1993.

IPHAN. **Plano Piloto 50 anos: cartilha de preservação - Brasília**. 15. ed. Brasília: IPHAN, 2007.

JACOBS, J. **Morte e vida de grandes cidades**. Tradução de Carlos S. Mendes Rocha. São Paulo: Martins Fontes, 2007.

LAMAS, J. M. R. G. **Morfologia urbana e desenho da cidade**. 2. ed. [S.l.]: Fundação Calouste Gulbenkian; Fundação para a Ciência e a Tecnologia, 2000.

LEITÃO, F. D. C. **Do risco à cidade: as plantas urbanísticas de Brasília, 1957-1964**. 2003. Dissertação (Mestrado) - Universidade de Brasília, Brasília, 2003.

LEITÃO, F.; FICHER, S. A infância do Plano Piloto: Brasília, 1957-1964. In: _____ **Brasília 50 anos: da capital a metrópole**. Brasília: UnB, 2010. p. 97-131.

LIMA, J. W. D. **O patrimônio histórico modernista: identificação e valoração de edifício não tombado de Brasília. O caso do edifício sede do Banco do Brasil**. 2012. Dissertação (Mestrado) - Universidade de Brasília, Brasília, 2012.

MENEZES, M. R. D. **O lugar do pedestre no plano piloto de Brasília**. 2008. Dissertação (Mestrado) - Universidade de Brasília, Brasília, 2008.

MUMFORD, E. **The CIAM discourse on urbanism: 1928-1960**. [S.l.]: MIT Press, 2000.

MUMFORD, L. **A cidade na história: suas origens, desenvolvimento e perspectivas**. Tradução de Neil R. da Silva. 2. ed. São Paulo: Martins Fontes, 1982.

- NUNES, B. F. **Brasília: a fantasia corporificada**. Brasília: Paralelo 15, 2004.
- PAVIANI, A. **Brasília, ideologia e realidade: espaço urbano em questão**. São Paulo: Projeto, 1985.
- PAVIANI, A. **Brasília: a metrópole em crise: ensaios sobre urbanização**. Brasília: Universidade de Brasília, 1989.
- PAVIANI, A. A metrópole terciária: evolução urbana socioespacial. In: _____ **Brasília 50 anos: da capital a metrópole**. Brasília: UnB, 2010. p. 227-251.
- GDF. Plano de Preservação do Conjunto Urbanístico de Brasília: Relatório diagnóstico. Brasília: SEDHAB, [s.d.].
- Rede Sarah. Disponível em <http://www.sarah.br/Cvisual/Sarah/>. Acesso em: 04 jun. 2013.
- SABOIA, L. **Brasília and the modernist void: the central bus station and the struggle for cultural recognition**. Louvain-la-Neuve: Université Catholique de Louvain, 2009.
- SEMINÁRIO de Estudos dos Problemas Urbanos de Brasília. 1., Brasília: Senado Federal, 1974.
- TAFURI, M. **Teorias e história da arquitetura**. Tradução de Ana Brito e Luís Leitão. 2. ed. Lisboa: Presença, 1988.
- VASCONCELOS, A. M. N. Cenários demográficos para a Área Metropolitana de Brasília. In: _____ **Brasília 50 anos: da capital a metrópole**. Brasília: UnB, 2010. p. 397-426.
- ZEVI, B. Seis perguntas sobre a nova capital sul-americana. **L'architettura - Cronach e Storia**, Milão, n. 51, p. 608-619, jan. 1960.
- ZEVI, B. **História da arquitetura moderna**. Tradução de Virgílio Martinho. Lisboa: Arcádia, 1970.
- ZEVI, B. **Saber ver a arquitetura**. Tradução de Gaetan Martins de Oliveira Maria Isabel Gaspar. 5. ed. São Paulo: Martins Fontes, 1996.