

UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo

**O LUGAR DO PEDESTRE
NO PLANO PILOTO DE BRASÍLIA**

MARILENE RESENDE DE MENEZES

BRASÍLIA - DF - 2008

UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo

MARILENE RESENDE DE MENEZES

**O LUGAR DO PEDESTRE
NO PLANO PILOTO DE BRASÍLIA**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo (FAU), da Universidade de Brasília (UnB), como requisito parcial à obtenção do Grau de Mestre em Desenho Urbano.

Orientador: Prof. Dr. Luiz Pedro de Melo Cesar

Banca Examinadora:

Prof. Dr. Luiz Pedro de Melo Cesar (Orientador)
Prof. Dr. Andrey Rosenthal Schelee
Prof. Dr. Cláudio José Pinheiro Villar de Queiroz
Prof. Dr. Neander Furtado Silva (Suplente)

BRASÍLIA-DF - 2008

UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo

**O LUGAR DO PEDESTRE
NO PLANO PILOTO DE BRASÍLIA**

Marilene Resende de Menezes

Dissertação de Mestrado; aprovada por:

Prof. Dr. Luiz Pedro Melo Cesar, (CDS/UnB)
(Orientador)

Prof. Dr. Andrey Rosenthal Schelee, (FAU/USP)
(Examinador Interno)

Prof. Dr. Cláudio José Pinheiro Villar de Queiroz, (CDS/UnB)
(Examinador Externo)

Brasília, 5 de setembro de 2008.



Fig. i: A pesquisadora com Lucio Costa na Rodoviária do Plano Piloto (1987)
Fonte: Guia de Urbanismo, Arquitetura e Arte de Brasília.

A Lucio Costa (in memorian),
que reconheceu: “ Brasília está funcionando e vai funcionar cada
vez mais. Na verdade, o sonho foi menor do que a realidade.”
(Lucio Costa, in ArPDF, 1987)

Agradeço

a Deus,
por ter me dado saúde, força e capacidade,
mas, sobretudo, a oportunidade de realizar este trabalho;

ao Prof. Dr. Andrey Schelee,
pelas avaliações sinceras, incluindo “você fez uma tese no mestrado” e
reconhecimento do valor do trabalho por ser pioneiro;

ao Prof. Dr. Claudio Queiroz,
pelo reconhecimento da importância e do valor
deste trabalho, e elogios;

ao Prof. Dr. Luiz Pedro,
pela orientação, compreensão e sábia paciência;

aos professores do PPG/FAU,
pela confiança e apoio.
Meu respeito.

a minha filha Emanuela,
pela silenciosa e paciente espera,
pela compreensão, comentários e ajuda.

a amizade, o carinho e compreensão de todas as pessoas que
cuidaram de mim, da minha filha e das minhas coisas;
minha família, amigos, colegas do GDF e
servidores da PPG/FAU.

aos pedestres do PP,
pois sem eles este trabalho não existiria.

RESUMO

Embora mundialmente reconhecido pela grandiosidade e aspectos humanísticos, nos primeiros anos de vida, o Plano Piloto de Brasília foi rotulado como uma cidade sem rua e avaliado como uma cidade feita para o automóvel. Sua arquitetura era criticada por causa da homogeneidade, do excesso de espaços vazios e da amplitude das vias centrais. No momento atual, quando a cidade está quase toda construída e a vegetação arbórea tomou conta dos espaços vazios, fechando os horizontes e sombreando os caminhos de pedestre, os sentimentos quanto à cidade mudaram. Cresceu o deleite por caminhar e usufruir dos espaços livres. Entretanto, por falta de definição do lugar do pedestre no contexto da cidade inteira, prevalecem as críticas quanto ao trânsito a pé e o desenvolvimento da construção civil consolida problemas e dificuldades para o pedestre. Este trabalho suporta-se na observação de que depois da concepção do PP, e da implantação do Plano Piloto com base em uma planta geral incompleta, porque não considera o trânsito de pedestres, nada foi feito para promover e propiciar a mobilidade a pé nesta diferente cidade. Este é o primeiro trabalho que estuda a proposta de Lucio Costa, em relação ao pedestre e a forma como se desenvolveu a mobilidade a pé na totalidade do contexto urbano desta cidade. O trabalho foi realizado com base em pesquisa empírica, através da observação direta e experimentação presencial dos caminhos de pedestre e na análise comparativa do Relatório do Plano Piloto e das plantas cadastrais da cidade; e com a reflexão sobre a evolução do cuidado com o trânsito de pedestres nas cidades ao longo dos tempos. O trabalho identifica, na estrutura morfológica do PP, como e onde se estabeleceu o lugar dos caminhos de pedestres na totalidade desta cidade. Observa que o lugar do pedestre no PP foi estabelecido em função da teorização urbanística que se desenvolveu ao longo da história da humanidade, norteadas pelas experiências da vida em coletividade. Verificando que a falta de continuidade na produção da infra-estrutura para o trânsito a pé influenciou o desenvolvimento das críticas e rotulações sobre a morfologia do PP, mostra que a estrutura dos caminhos de pedestre nesta cidade é autônoma, separada e independente da estrutura veicular; concretiza uma utopia centenária que Lucio Costa também imaginou, mas não traduziu em desenhos.

ABSTRACT

In spite of the worldwide recognition for its grandness and humanistic aspects, Brasilia's Pilot Plan (PP), in its early years, was labeled as a streetless city and was said to be a city made for automobiles. Its architecture was criticized for its homogeneity, its excess of empty spaces, and the size of its central avenues. Now that the city is nearly completely built and the empty spaces are filled with trees, shutting off the horizon and shading the pedestrian pathways, the feelings about the city have changed. There is growing delight in walking through and enjoying the free spaces, though criticism remains about the lack of definition of pedestrian spaces and that the development of civil construction consolidates the problems and difficulties for pedestrians. This study is based on the observation that after conceiving the PP and implementing it based on an incomplete general blueprint – since it did not take pedestrian transit into account – nothing was done to promote and provide pedestrian mobility in this very different city. This is the first study to examine Lucio Costa's proposal regarding pedestrians and the way pedestrian mobility developed within the whole urban context of the city. The study was based on empirical research – through direct observation and first-hand experimentation of pedestrian walkways – and on the comparative analysis of the Pilot Plan Report and of registered blueprints of the city, and a reflection on the evolution of the concern with pedestrian transit in cities over time. The study identified, in the morphological structure of the PP, how and where the pedestrian walkways were established throughout the city, and found that pedestrian spaces in the PP were established through urban theorizing which developed throughout the history of humanity, guided by the experiences of collective life. It was found that the lack of continuity in the production of pedestrian infrastructure influenced the development of the criticisms and labeling about the morphology of the PP, showing that the structure of the pedestrian pathways in the city is autonomous, separate and independent from the automobile structure, and accomplishing a centennial utopia that Lucio Costa had also imagined but never drew.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	10
PARTE I - O LUGAR DO PEDESTRE NAS CIDADES.....	15
Capítulo 1 – EVOLUÇÃO DA ARQUITETURA DA CIDADE.....	18
1.1 Desenvolvimento da malha ortogonal como traçado urbano.....	20
1.2 Inovação do traçado urbano.....	23
1.3 Experimentação de novas formas urbanas.....	26
1.4 A consolidação do urbanismo moderno com Le Corbusier.....	38
1.5 Campo e conceito de desenho urbano.....	44
Capítulo 2 – A CONSOLIDAÇÃO DO LUGAR DO PEDESTRE NA CIDADE.....	49
2.1 Iniciativas da sociedade para favorecer o trânsito de pedestre.....	51
2.1.1 Passagens de pedestres.....	51
2.1.2 Galerias	52
2.1.3 Passeios.....	53
2.1.4 Rua de pedestre.....	54
2.1.5 Edifícios multifuncionais.....	56
2.2 A regulamentação do espaço urbano destinado ao trânsito.....	59
2.2.1 A hierarquização do sistema viário.....	59
2.2.2 Globalização das regras e a interação da sociedade.....	61
Capítulo 3 – EVOLUÇÃO DO LUGAR DO PEDESTRE NO PLANO PILOTO.	63
3.1 Década de 50.....	64
3.1.1 Documentos históricos e técnicos.....	65
3.1.2 Políticas públicas.....	70
3.1.3 Participação da sociedade civil.....	74
3.1.4 Considerações sobre a década de 50.....	75
3.2 Década de 60.....	76
3.2.1 Documentos técnicos.....	76
3.2.2 Políticas públicas.....	83
3.2.3 Participação da sociedade civil.....	84
3.2.4 Considerações sobre a década de 60.....	84
3.3 Década de 70.....	85
3.3.1 Documentos técnicos.....	86
3.3.2 Políticas públicas.....	92

3.3.3 Participação da sociedade civil.....	93
3.3.4 Considerações sobre a década de 70.....	96
3.4 Década de 80.....	97
3.4.1 Documentos técnicos.....	98
3.4.2 Políticas públicas.....	105
3.4.3 Atuações da sociedade civil.....	105
3.4.4 Considerações sobre a década de 80.....	108
3.5 Década de 90.....	109
3.5.1 Documentos técnicos.....	110
3.5.2 Políticas públicas.....	113
3.5.3 Participação da sociedade civil.....	116
3.5.4 Considerações sobre a década de 90.....	120
3.6 Década de 2000 (parcial).....	121
3.6.1 Documentos técnicos.....	123
3.6.2 Políticas públicas.....	125
3.6.3 Participação da sociedade civil.....	126
3.6.4 Considerações sobre a década de 2000.....	128
PARTE II - O LUGAR DOS CAMINHOS DE PEDESTRE NO PLANO PILOTO.....	130
Capítulo 4 - A EXPERIÊNCIA DO TRÂNSITO A PÉ NO PLANO PILOTO.....	134
4.1 Procedimentos metodológicos.....	134
4.1.1 Delimitação da área e do tempo do estudo.....	136
4.2 A Experiência Presencial do Trânsito de Pedestre.....	137
4.2.1 Classes de pedestre no PP.....	140
4.2.2 Tipos predominantes de pedestre.....	143
4.3 Considerações finais do Capítulo 4.....	148
Capítulo 5 - A MALHA DOS CAMINHOS DE PEDESTRES NO PLANO PILOTO..	150
5.1 Conectividade e Continuidade nos caminhos de pedestre.....	151
5.2 Leitura e interpretação dos caminhos de pedestres no PP.....	155
5.2.1 Tipologia dos caminhos da malha do pedestre no PP.....	160
5.3 A malha dos caminhos de pedestre no PP.....	179
5.3.1 Potencialidade da morfologia do PP para o trânsito a pé.....	182
5.4 Considerações finais do Capítulo 5.....	185
CONCLUSÃO.....	187
BIBLIOGRAFIA.....	199

LISTA DE FIGURAS

Figura i : O autor com Lucio Costa na Rodoviária do Plano Piloto	21
Figura 1.1: Mileto.....	21
Figura 1.2: O falanstério de Fourier.....	28
Figura 1.3: Planta geral de Barcelona com o Ensanche de Cerdà.....	31
Figura 1.4: Diferentes agrupações de manzanas.....	31
Figura 1.5: Seção viária com independência dos meios de locomoção.....	32
Figura 1.6: Central Park em Nova Iorque.....	33
Figura 1.7: Esquema teórico da cidade linear.....	34
Figura 1.8: Diagrama da cidade-jardim de Howard.....	35
Figura 1.9: Planta geral de Radburn.....	38
Figura 1.10: Cidade para três milhões de habitantes (Ville Contemporaine).....	40
Figura 1.11: Plano de Paris (Plan Voisin -1925).....	42
Figura 1.12: Chandigarh.....	44
Figura 1.13: Exemplos de desenhos para planejamento urbanístico.....	47
Figura 1.14: Exemplo de desenho com detalhes para o trânsito de pedestre.....	48
Figura 2.1: Passagem de pedestre em Paris (<i>Passage du Caire</i> – 1779).....	51
Figura 2.2: Galerie Vivienne, Paris (1823).....	52
Figura 2.3: Galeria Victorio Emanuel II.....	52
Figura 2.4: Rua de Pedestre, Essen.....	55
Figura 2.5: Distribuição das 7V na cidade de Chandigarh.....	60
Figura 3.1: Planta geral do Plano Piloto de Lúcio Costa, de 1957.....	65
Figura 3.2: Croqui da estrutura viária do Eixo Rodoviário	66
Figura 3.3: Croqui do Eixo Monumental.....	66
Figura 3.4: Croqui para o Setor Comercial e de serviços.....	68
Figura 3.5: Croquis da Esplanada dos Ministérios.....	68
Figura 3.6: Superquadra isolada (E), Unidade de Vizinhança (D).....	69
Figura 3.7: Perspectiva do Comércio Local.....	70
Figura 3.8: Vista da Plataforma da Rodoviária.....	73
Figura 3.9: Projeto da SQS-107.....	74
Figura 3.10: Recorte da PPB em desenvolvimento em 1960.....	78
Figura 3.11: Projeto do SCS A	79
Figura 3.12: Projeto do SCN A (PR 4/1).....	80
Figura 3.13: Vista da SQS 108 e quadras adjacentes.....	80
Figura 3.14: Vista do CLS 107/108.....	81
Figura 3.15: Vista aérea das quadras 700 da Asa Sul.....	82
Figura 3.16: Vista da Asa Norte - em primeiro plano as SQN 108 e 308.....	91
Figura 3.17: Foto da Maquete da SQS 211.....	92
Figura 3.18: Fechamento dos caminhos de pedestre pelo pilotis	95
Figura 3.19: Croqui da HCGN-706 e da HCGN-716 mais a entrequadra adjacente.....	98
Figura 3.20: Colagem juntando os croquis da SQS-108 e 107 e das CRS 508 e 507.....	99
Figura 3.21: EQS 313/314, 309/310, 307/308, 305/306, 303/304.....	100

Figura 3.22: Passeios da SQS 308 e da praça da Igrejinha.....	101
Figura 3.23: Unidade de Vizinhança composta pelas SQS 107/108/307/308.....	101
Figura 3.24: Setores centrais do Plano Piloto.....	102
Figura 3.25: Detalhes de escadarias nos blocos do CLN.....	107
Figura 3.26: Exemplos de inexistência de caminhos de pedestre.....	114
Figura 3.27: Acesso à passagem subterrânea da SQN 213 (E.....	115
Figura 3.28: Faixa de pedestre na via local do lado norte do supermercado (E).....	116
Figura 3.29: Exemplos de obstrução de passagem de pedestres.....	118
Figura 3.30: Exemplos de obstrução de passagens de pedestre II	119
Figura 3.31: Faixa de pedestre em situação ineficiente e desnecessária.....	126
Figura 3.32: Exemplos de passeios.....	127
Figura 3.33: Trechos dos passeios sinuosos no contorno da SQN 311.....	128
Figura 4.1: Exemplos de pedestres rápidos	143
Figura 4.2: Exemplos de pedestres esportivos	144
Figura 4.3: Exemplos de pedestres de ritual livre	146
Figura 4.4: Exemplos de pedestre trabalhando	147
Figura 5.1: Esquema de domínio dos fluxos de pedestre nas quatro partes do PP.....	153
Figura 5.2: Demarcação dos principais caminhos de pedestres em todo o PP.....	157
Figura 5.3: Partes do 1º CL - Exemplos de conexões	162
Figura 5.4: Partes do 2º CL - Exemplos de fitas de passeio	163
Figura 5.5: Partes do 4º CL - Fitas de passeio nas quadras 400	165
Figura 5.6: Partes do 5º CL - Calçadas nas quadra 500	166
Figura 5.7: Partes do 5º CL - Calçadas na via W2.....	167
Figura 5.8: Partes do 6º CL - Passeios nas quadras 600.....	168
Figura 5.9: Partes do 7º CL - Calçadas nas quadras 700.....	168
Figura 5.10: Partes do 8º CL - Calçadas e passeios ao longo da via W4.....	170
Figura 5.11: Partes do 9º CL - Calçadas e passeios nas quadras 700/900.....	171
Figura 5.12: Partes do 1º CT - Vista do Eixo Monumental.....	173
Figura 5.13: Partes do 3º CT - Vias N2 e S2.....	174
Figura 5.14: Partes do 4º CT - Interior das quadras funcionais centrais.....	175
Figura 5.15: Partes do 5º CT - Pedestres na via local.....	177
Figura 5.16: Partes do 7º CT - Fitas de passeios nas superquadras.....	178
Figura 5.17: Cruzamento das fitas de passeio.....	181
Figura 5.18: Malha dos caminhos de pedestre no PP.....	182
Figura 5.19: Detalhe da malha do pedestre e da malha do automóvel nas SQs.....	183

INTRODUÇÃO

A cidade tem uma história;
ela é a obra de uma história, isto é,
de pessoas e de grupos bem determinados
que realizam essa obra nas condições históricas.

Lefebvre (1969:48)

O Plano Piloto de Brasília (PP) é o lugar do Distrito Federal (DF) construído para abrigar a nova capital do Brasil. Tornou-se o núcleo central de Brasília, recipiente de atividades e pessoas, e uma das melhores cidades do país e do mundo, no quesito qualidade de vida. Apesar disso, desde a sua origem, o PP é tido como uma cidade feita para o automóvel e ruim para transitar a pé.

O PP foi criado com base nas diretrizes estabelecidas no Relatório do Plano Piloto de Brasília, a proposta urbanística de Lucio Costa, vencedora do Concurso Nacional de Projeto para a Nova Capital do Brasil. Essa proposta foi eleita pelo júri (internacional) do concurso, como “o único plano para uma capital administrativa do Brasil”, por ser “novo, livre, aberto e disciplinado, sem ser rígido”; “claro, direto e fundamentalmente simples”; o que o faria “facilmente compreendido” (ArPDF, 1981).

Para o júri, “o método de crescimento – por arborização, alguns caminhos e a artéria principal”- era o mais prático (dentre as 26 propostas concorrentes). O júri considerou, ainda, que o contexto apresentado, apesar de sumário, explicava tudo de que se necessitava saber nessa fase, enquanto omitia tudo o que era sem propósito (ArPDF, 1981).

O diálogo sobre a cidade inclui o reconhecimento de que o seu projeto atende os postulados da Carta de Atenas¹ (1933 - 1941), quais sejam: a setorização, a separação da circulação de pedestres da de veículos, a unidade de vizinhança, o adensamento através da concentração da população em edifícios, e a inclusão de áreas verdes no tecido urbano. No entanto, numa reflexão mais acurada sobre a morfologia da cidade, verificam-se similaridades, também, com parte de idéias e teorias urbanísticas surgidas no final do século XIX, a exemplo dos conceitos de cidade-jardim e de cidade linear. Além disso, observa-se semelhanças com o ideário e com práticas muito antigas, no que tange à idéia de unidade e de limitação da população, que remontam a Platão.

Lucio Costa² acreditava que embora concebido de forma a reverenciar a monumentalidade, a nova capital, a exemplo de todas as cidades, era “destinada a homens vivos” (XAVIER, 2007:279), o que obrigava o planejador a se preocupar com o estabelecimento das bases para garantir uma vida urbana satisfatória e a felicidade dos seus habitantes.

¹ Documento do 4º CIAM (1933), publicado por Le Corbusier em 1941.

² Lucio Marçal Ferreira Ribeiro de Lima e Costa é filho de pais brasileiros, mas nasceu em Toulon (França) em 27/02/1902 e morou em várias cidades da Europa.

Lucio Costa (1957) imaginou que Brasília seria uma “cidade planejada para o trabalho ordenado e eficiente, mas ao mesmo tempo cidade viva e aprazível, própria ao devaneio e à especulação intelectual”. Mais tarde ele diz ter concebido o PP pensando numa frase de Frank Lloyd Wright: “a Democracia ainda não construiu”³.

Brasília⁴, a exemplo das metrópoles brasileiras, desenvolveu-se com uma cidade central, cercada por cidades periféricas. Passadas duas décadas da sua construção deixa de ser a cidade mais populosa do DF, mas continua concentrando a maior parte dos estabelecimentos comerciais, de saúde, de educação e lazer, e torna-se centro urbano e foco das principais atividades da cidade, do Distrito Federal e das cidades que surgiram ou cresceram na fronteira com o estado de Goiás.

Este trabalho aborda o fato do PP ter sido concebido para ser uma cidade com o trânsito de pedestre separado e independente do trânsito veicular. Enfoca, especificamente, o que foi pensado por Lucio Costa e a realidade do trânsito a pé no PP. A idéia de realizar este trabalho surgiu da intenção de entender que razões levam ao rotulo de que o PP é uma cidade feita para o automóvel e não para andar a pé. O título do trabalho surgiu da pergunta: Onde é o lugar do pedestre no PP?

Em tese, de antemão, este trabalho contesta a rotulação de que o PP é uma cidade feita para o automóvel, haja vista sua programação espacial. Para tanto enfoca, na prática arquitetônica histórica de planejar e de construir cidades ao longo da evolução da humanidade, elementos capazes de orientar a compreensão do fenômeno do trânsito a pé nesta diferente cidade.

O objetivo da pesquisa é identificar na estrutura morfológica do PP, o lugar dos caminhos dos pedestres.

A relevância do tema é trazer à luz a conjuntura formal do trânsito a pé no PP, comparativamente ao percurso histórico da Arquitetura urbana. Para isso relaciona o conhecimento teórico com a prática de pedestres na cidade, no intuito de apreender a lógica do respectivo trânsito, no contexto do moderno traçado urbanístico de Lucio Costa.

Nesse sentido, esta pesquisa pode abrir caminho para novas reflexões sobre a estrutura físico-espacial do PP, na medida em que evidencia a configuração

³ Ver texto em Xavier (2007:280)

⁴ Neste trabalho, Brasília é tida como a Região Administrativa 1 (RA-1), que envolve o PP e setores adjacentes: Sudoeste, Noroeste (em projeto), Militar Urbano (SMU), de Embaixadas (SEN e SES), de Clubes (SCEN e SCES), de hotéis de turismo (SHTN), de Industrias Gráficas (SIG), Cruzeiro e Vila Planalto.

arquitetônica da cidade e os componentes da sua estrutura, na perspectiva do trânsito a pé. Na análise de ações cotidianas, evidencia as bases para a compreensão do lugar do pedestre no PP, podendo contribuir para a formação de uma nova mentalidade sobre a conjuntura do plano urbanístico de Lucio Costa. Além disso, propõe-se a mostrar em que e como o PP inova em relação ao planejamento urbano.

Metodologicamente, a pesquisa é classificada como explicativa, com um traço exploratório, uma vez visou a demonstrar o caminho de pedestres no espaço do PP, partindo de uma premissa pouco explorada, a de que há um lugar de pedestre no PP. Respectivamente, conforme Richardson *et al.* (1999), estudos são explicativos quando se quer analisar as causas de determinado fenômeno, no caso, os caminhos do tráfego de veículo e de pedestres no PP. Em relação a este trabalho, considera-se que, diante da difusão de Brasília como uma cidade feita para o automóvel, trabalhos em outro sentido são poucos ou mesmo raros.

Quanto aos procedimentos de coleta de dados, esta pesquisa é classificada como documental, pois valeu-se de documentos disponibilizados em diversos meios de divulgação para analisar o projeto do PP. Também é bibliográfica, porque foram consultadas publicações sobre o tema. É ainda um estudo de caso, com pesquisa feita de campo, porque a pesquisadora enfocou os caminhos de pedestre do PP, visitando-os em vários níveis de observação. Essa experiência possibilitou a abordagem do funcionamento real da cidade sob a ótica dos pedestres e a identificação da geometria dos caminhos que eles traçam para atravessar o PP no sentido longitudinal e transversal. A abordagem do lugar do pedestre foi feita com base na forma e no uso dos espaços livres do PP, mas, sobretudo, com base na lógica mental do caminhar a pé.

Diante disso, segundo Richardson *et al.* (1999), os métodos de procedimentos utilizados são classificados como: histórico, porque foi feito um retrospecto da história, visando identificar em seu conteúdo aspectos que justificassem o fenômeno enfocado; comparativo, porque os dados coletados foram comparados de forma direta ou indireta, para identificar semelhanças ou diferenças; funcionalista, porque buscou-se associar a relação entre o todo e as partes, no que se refere, principalmente, a traços comuns que gerem formas de comportamento dos pedestres; estruturalista, porque examinou a realidade a partir de sua decomposição

em camadas e na forma como cada uma é estruturada; estudo de caso, porque segmenta a realidade e analisou-se esse segmento no âmbito na realidade global.

A coleta de dados foi realizada, na pesquisa de campo intensiva feita no decorrer de dois anos, 2002 e 2003 e no continuado contato com a cidade confirmando fatos relevantes. Veio dela o encaminhamento teórico para justificar o tema, isto é, o conhecimento da realidade da condição de pedestre no PP.

Entretanto, o trabalho final, obedece a lógica dedutiva (do geral para o particular), que envolve a compreensão do problema a partir de sua visualização histórica. O trabalho foi estruturado em duas partes e conta com cinco capítulos com caráter e tema distintos, mas inter-relacionados.

Na Parte I, foi feita uma retrospectiva da origem do traçado urbano para conhecer como se estabeleceu o lugar do pedestre nas cidades planejadas. Abordou-se o surgimento da prática milenar da malha ortogonal como padrão de traçado urbano observando a sua aplicação em diferentes épocas e povos. Assim fez-se a leitura da aplicação da malha ortogonal no traçado das cidades idealizadas na Era da máquina.

Depois buscou-se conhecer as ações e disposições que demonstram a preocupação de qualificar o trânsito a pé estabelecendo o lugar do pedestre nas cidades, e como o ideário sobre o pedestre foi traduzido no desenho urbano.

Para conhecer a evolução do lugar do pedestre no PP foram enfocadas as idéias de Lucio Costa, sobre o pedestre, no relatório do PP. Enquanto revisa as diretrizes de Lucio Costa para o trânsito de pedestre na cidade, acompanha-se os fatos, eventos e ações humanas relacionadas com a efetivação do caminhar a pé PP, desde a sua origem. Assim, ao tempo que estudou-se a realidade da diversidade de atuações em prol do caminhar de pedestres foram vistas aquelas que prejudicam ou deturpam esse caminhar, na totalidade do PP.

Na Parte II, a partir da pesquisa empírica, realizou-se o estudo de apreensão do lugar do pedestre no PP, apoiado no desenho e nas diretrizes traçadas por Lucio Costa no Relatório do Plano Piloto de Brasília (1957). Mas o reconhecimento do lugar do pedestre foi feito com base na experiência presencial do trânsito a pé na totalidade do PP.

No final das partes que incluem a reflexão do pesquisador foram apresentadas considerações finais do estudo realizado. Assim os fatos são alinhados para nortear a conclusão final.

PARTE I

O LUGAR DO PEDESTRE NAS CIDADES

*Los elementos móviles de una ciudad,
y en especial las personas y sus actividades,
son tan importantes como las partes fijas.*

Kevin Lynch (1976:9)

Podemos conhecer segmentos da vida em sociedade de diferentes lugares do mundo, através da leitura de desenhos e de plantas de cidades reunidos pelos historiadores. O reconhecimento dos elementos da composição urbanística e dos padrões de planificação urbana aplicados em determinada época e localidade nos conduz à apreensão de boa parte dos objetivos e das expectativas aos quais a forma das cidades se ajustava. Nas plantas ou imagens iconográficas publicadas na literatura, observamos que a conformação física de boa parte das cidades planejadas relacionava-se com a cultura, com o conhecimento tecnológico, com a organização social e com poder de seu povo.

A literatura sobre contexto histórico e iconográfico dos planos urbanísticos das cidades é extensa e rica. Contudo, não exaure a história das cidades em si, nem abrange todos os aspectos da vida humana no contexto urbano. Cada publicação acrescenta fatos históricos antes desconhecidos, alterando conclusões feitas com base no conhecimento de até então. Os autores refletem sobre diferentes padrões urbanísticos e sobre os elementos básicos que conformam o espaço físico das cidades, sendo parte das análises norteadas por marcos históricos que influenciaram o modo de perceber e de concretizar o espaço urbano.

Normalmente, essas reflexões e análises enfocam aspectos relacionados com áreas distintas do conhecimento, como Antropologia, Arquitetura, Economia, Engenharia, Geografia, Sociologia e Psicologia. Em conjunto, pode-se dizer que elas costumam subenfocar tais marcos históricos como temas filosoficamente ligados à arte, à estética ou à política. Falta, muitas vezes, um olhar mais inquisidor sobre planos e projetos urbanísticos, bem como sobre a realidade das cidades, para melhor compreender a lógica da disposição dos espaços livres, públicos e privados, destinados ao trânsito de pedestres.

As cidades planejadas normalmente atendiam a uma estratégia política (defesa, divisão e ordenamento do território) e correspondiam aos aspectos culturais, socioeconômicos e aos conhecimentos filosóficos e tecnológicos de uma sociedade. As cidades espontâneas⁵ surgiam em lugares de trabalho, no entroncamento de estradas, junto de rios ou no topo de encostas de montanhas,

⁵ Termo usado por alguns autores, a exemplo de Yásigi (2000), em referência às cidades que surgiram a partir de um povoamento livre que se desenvolveu sem ter sido objeto de estudo e projeto. Também reconhecidas como cidades naturais ou orgânicas por outros autores.

adequando-se tanto à topografia do terreno e às condições ambientais, quanto às conjecturas da vida da comunidade que as construía.

Assim, a meta deste capítulo é conhecer como foi pensado e como se deu o estabelecimento do lugar do pedestre nas cidades. A revisão da literatura enfocou as preocupações e as realizações voltadas para a definição e qualificação do lugar do pedestre nas cidades planejadas. Enfatizaram-se aspectos do desenho e do planejamento urbanos que entraram no contexto da cidade moderna, influenciando o desenvolvimento de idéias voltadas para a qualificação do lugar do pedestre. Ao mesmo tempo, foram destacados os principais trabalhos teóricos e as práticas que marcaram a mudança de paradigmas, na concepção de cidades.

Foram levantadas a origem e a continuação das principais idéias e práticas que se tornaram regra básica para o traçado de cidades. Com base nesse conhecimento, verificou-se a consolidação de normas e regras de desenho urbano e as disposições que passaram a fazer parte do repertório das expectativas humanas concernentes à urbanidade.

Capítulo 1

EVOLUÇÃO DA ARQUITETURA DA CIDADE

*Tal como una obra arquitectónica,
tambien la ciudad es una construcción en el espacio,
pero se trata de una construcción en vasta escala,
de una cosa que sólo se percibe en el curso de largos lapsos.*

Kevin Lynch (1976:9)

No estudo da história da Arquitetura, verificamos que o ato de planejar cidades é muito antigo e remonta a séculos antes da Era Cristã. A prática de conceber e de construir cidades, em todos os tempos, foi respaldada por um conhecimento prático e multidisciplinar, acumulado na memória dos construtores. Na concepção de cidades eram aplicadas idéias e teorias voltadas para a qualificação do espaço urbano para a vida em coletividade, debatidas por filósofos e pensadores em diferentes épocas.

Historiadores e estudiosos do fenômeno urbano (BENÉVOLO, 1976; MUNFORD, 1982; SPREIREGEN, 1973; FERRARI, 1977 e KOHLSDORF, 1996) identificaram planos de divisão e de ordenamento do solo realizados antes da Era Cristã. Em seus estudos, mostram que o planejamento da construção de cidades inteiras é uma prática milenar, que evoluiu simultaneamente em várias regiões do mundo. Esses planos incluíam a divisão da propriedade, a instalação de lugares de uso coletivo e a disposição de áreas comuns para a circulação.

Em seu “Ensaio sobre o pensamento urbanístico”, Kohlsdorf (1996) mostra o resgate de um surto de planejamento urbano voltado para a construção de cidades novas, quando foram construídas as principais cidades antigas de que temos notícia, ou seja, as “primeiras novas-capitais, que remontam ao século XV a.C. e pertencem às antigas civilizações do Oriente Médio e Ásia”. No Egito, na Mesopotâmia, na Pérsia, na China, na Índia, no Mundo Islâmico e na Macedônia foram construídas capitais institucionalmente planejadas, conforme esse autor.

A mais antiga experiência de planejamento de que se tem notícia é a da colonização da China, entre os séculos XI e II a.C. (dinastia Chou), para assentar população de agricultores. A divisão de terras foi estabelecida com a aplicação de um desenho que ficou conhecido como “malha ortogonal”⁶. O espaço planejado, com o desenho da malha ortogonal, criou uma série de propriedades em quadrados simétricos, que incluía “uma divisão mínima da terra conforme a casta social e uma rigorosa prefixação de tetos populacionais” (KOHLSDORF, 1996: 55).

A utilização da malha ortogonal no planejamento de cidades no mundo antigo foi identificada por diferentes autores: Ferrari (1977) cita Harapá e Moenjo-Daro, no Paquistão; Kohlsdorf (1996) cita Itália, Sicília e Macedônia⁷.

Observamos que na Antigüidade, antes da Era Cristã, foram estabelecidas algumas bases técnicas para as concepções do desenho urbano. Segundo Ferrari (1977:213), a cidade de Tebas (Egito-1600 a.C.) “possuía 250.000 habitantes e seus habitantes queixavam-se da insuportável poluição atmosférica e do tráfego da cidade”. No século V a.C., Atenas tinha 300.000 habitantes, e os principais pensadores da época (Aristóteles, Platão e Hipódamos) realizaram estudos teóricos, nos quais defenderam o limite populacional ideal para uma cidade.

Com base nas experiências da prática da Arquitetura e do urbanismo em Roma, Vitruvius⁸, sugeriu uma série de cuidados para a orientação das ruas e das edificações em relação ao movimento do sol e aos ventos dominantes, visando propiciar conforto ao transeunte. Ele se preocupou com a qualificação técnica do espaço urbano, no sentido de favorecer o desfrute ao ser humano. (SPREIREGEN, 1973:12; VITRÚVIO, 1999).

Portanto, embora saibamos que em todo o mundo existem cidades que surgiram e cresceram com traçado irregular, sem observar qualquer preceito urbanístico, os historiadores mostram que, na Antigüidade, várias cidades foram tecnológica, estética e artisticamente pensadas, planejadas e construídas, com base em regras preestabelecidas.

⁶ O conceito de malha ortogonal é também reconhecido, na literatura, como sistema ortogonal, tabuleiro de xadrez ou trama da cidade tradicional.

⁷ Kohlsdorf não diz em que parte do vasto império Macedônio.

⁸ Na prática, Vitruvius desenvolveu trabalhos preciosos para resolver a canalização de esgotos, o abastecimento de água, a calefação, a drenagem e pavimentação das ruas. Ele escreveu a obra “Os 10 livros da Arquitetura”, onde descreve as bases para a concepção teórica do desenho urbano (Spreiregen, 1973:12)

1.1 Desenvolvimento da Malha Ortogonal como Traçado Urbano

O pensamento de uma mesma arquitetura se manifesta em lugares diversos; podemos, pois, derivar de um princípio idêntico as nossas cidades, apreendendo o concreto de cada experiência singular.

Aldo Rossi (2001:152)

Hipódamos⁹ de Mileto criou na Grécia, no século V a.C., várias cidades inteiras utilizando o desenho da malha ortogonal como padrão do traçado urbano. A sua planta para Mileto mostrava uma cidade nova, adaptada à topografia e estrategicamente situada em função da defesa. A concepção da estrutura dessa cidade respeitou um programa que previa a separação de três setores: o dos deuses, o do Estado e o dos indivíduos (FERRARI, 1977: 218). Esses setores habitacionais eram separados segundo a casta social e a atividade desenvolvida pela população (BENÉVOLO, 1982).

No projeto de Mileto, Hipódamos não aplicou um único padrão xadrez na cidade inteira. Os setores foram criados com malha diferente, e seu traçado incluía uma ou duas vias mais largas. No planejamento físico espacial da cidade, Hipódamos definiu a “orientação e dimensionamento das ruas segundo a intensidade de seus usos” (FERRARI, 1977: p. 219). No contexto geral da cidade, verifica-se que ele dispôs os lugares de uso e os de interesse coletivo, a exemplo da ágora e do estádio, em espaços isolados, estrategicamente situados entre os setores residenciais. Assim, favoreceu o acesso direto da população em geral a esses espaços e contribuiu com a continuidade do caminhamento a pé na cidade.

O desenho da planta de Mileto mostra que a cidade amuralhada criada como uma unidade. Pode-se dizer que sugere uma “unidade do ambiente e da paisagem urbana” (BENEVOLO, 1976: 182). Nessa época, já havia a idéia de criar cidades com tamanho limitado, e Hipódamos defendia que a cidade ideal não deveria ter mais de 100 000 habitantes. Mas observamos que o padrão do traçado urbano adotado permitia extensões. (Figura 1.1).

⁹ Hipódamos de Mileto foi reconhecido como um dos primeiros urbanistas do mundo e até há pouco tempo era tido como o “pai do sistema xadrez” (FERRARI, 1977:217 e outros)

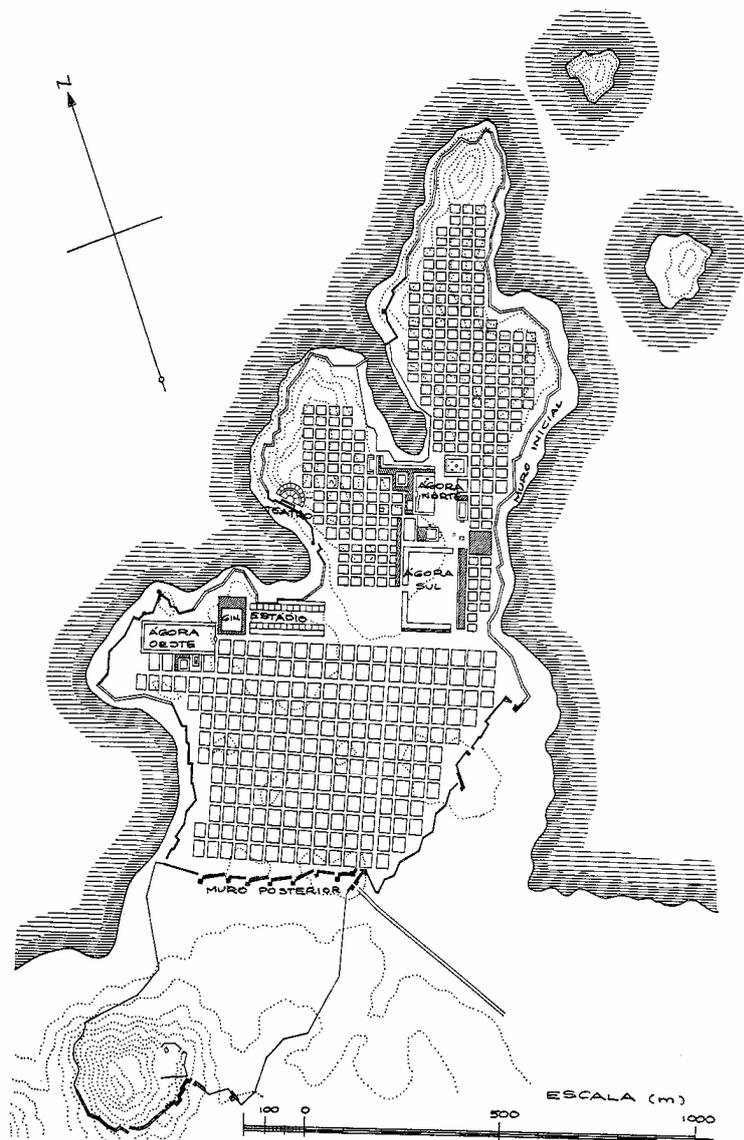


Figura 1.1: **Mileto**
 Fonte: Ferrari, 1977

Segundo Kohlsdorf (1996), o padrão da malha ortogonal foi utilizado pelas ordens militares romanas e adotado como método de planejamento na fundação de colônias no século I a.C. Durante a república, os romanos fundaram cidades na Itália, na Península Ibérica, na Áustria, na Inglaterra, na Alemanha e na África. Nessa prática, adotaram a malha ortogonal com padrão reticulado regular, “hierarquizado pelo cruzamento dos eixos *cardo* (sentido norte-sul) e *decumanus* (sentido leste-oeste)”. Havia um teto demográfico para as cidades, mas todas cresceram com subúrbios contínuos.

A partir do século IX, o restante da Europa foi colonizado. Várias cidades surgiram ladeando os mosteiros; outras, a partir de vilas agromilitares, de colônias de cruzadas ou da expansão feudal e da Igreja. Na evolução da vida urbana, surgiram as cidades produtivas, empórios ou fortalezas.¹⁰ As cidades amuralhadas possuíam formas geométricas estelares, mas boa parte dessas cidades era estruturada com um desenho baseado na malha ortogonal, o que permitia a fluidez do trânsito interno e a visão total dos percursos.

A literatura mostra que, na Era Cristã, em todo o mundo, as cidades continuaram sendo fundadas com base na estrutura geométrica da malha ortogonal (FERRARI, 1977; KOLSDORF, 1996; SPREIREGEN, 1973). No entanto, vemos que, no contexto morfológico, houve alterações no traçado simétrico, para abrigar a disposição de propriedades de uso coletivo, para atender interesses específicos ou para enfatizar questões de estética formal.

A partir do Renascimento, na Era dos descobrimentos, o padrão da malha ortogonal foi retomado pelos europeus na construção de cidades em suas colônias, em diferentes países. Boa parte das cidades construídas nas Américas foi criada com base na estrutura da malha ortogonal, devido à praticidade (BENÉVOLO, 1982; KOHLSDORF, 1996).

A lógica geométrica e a forma simples da malha ortogonal foram assimiladas pelo homem e entrou na “memória coletiva” (ROSSI, 2001) dos cidadãos, como um sistema de se criar assentamentos populacionais em todo o mundo. O sistema ortogonal foi e continua sendo aplicado na implantação de cidades inteiras ou em setores urbanos, por profissionais de diferentes áreas do conhecimento, por técnicos e também por leigos, em sua forma primária.

Os fatos demonstram que a concepção com base no desenho da malha ortogonal regular e simétrica limitou-se à construção de cidades planejadas. As que surgiram a partir de um povoamento livre não obedeceram a nenhuma regra formal. A principal lógica racional das cidades espontâneas¹¹ era a disposição de ruas no alinhamento das curvas de nível do terreno. Em função disso, essas cidades possuíam plantas irregulares com ruas muito longas e curvas ou serpeantes, com quarteirões triangulares e serpeantes e com passagens de pedestres conformadas

¹⁰ As fortalezas eram cidades amuralhadas.

¹¹ Termo utilizado por vários autores para se referir a cidades surgidas a partir do crescimento populacional de um povoado qualquer, que não foi planejado.

por escadarias. As primeiras ruas e espaços de uso coletivo foram construídos na escala da carroça, do cavalo ou do homem (KRIER, 1975). Os espaços destinados à circulação acabavam conformados pelo emparedar da arquitetura.

O desenho da malha ortogonal foi utilizado indiscriminadamente por diferentes iniciativas de projetar cidades em todo o mundo. O traçado da cidade evoluiu buscando adaptar-se aos programas de necessidades e à logística de planejamento do momento e do lugar de sua construção. O grande quadrilátero inicial, criado nos parcelamentos agrícolas, foi reduzido nos assentamentos populacionais. Assim, no contexto da estrutura urbana das cidades, cada terreno contornado por uma faixa de espaço livre passou a configurar o quarteirão, que, por sua vez, era dividido em lotes. O espaço livre que contornava os quarteirões continuou sendo destinado ao acesso às propriedades e à circulação geral de pessoas, de bens e de mercadorias nas cidades. Esse espaço deu origem à consolidação das ruas, o espaço destinado ao trânsito, à exposição de bens e de mercadorias, e ao convívio humano nas cidades.

1.2 Inovação do Traçado Urbano

*A cidade é um fato histórico, geográfico e,
acima de tudo, social.*

Ferrari (1977:208)

Estudiosos e historiadores reconhecem que as bases da cidade moderna surgiram na Renascença, nos séculos XVI e XVII. Esse período foi marcado pela retomada da cultura e do conhecimento da vida da Antigüidade clássica helênica. A importância da cidade tinha aumentado, devido ao incremento de sua função social. A consolidação de diferentes forças e poderes políticos e econômicos fizeram com que o espaço urbano fosse tomado como um centro de decisões e de estratégias. O planejamento urbano passou a ser uma prática realizada no âmbito da Arquitetura e das artes urbanas.

No século XVI, a utilização da planta urbanística no padrão circular, envolvendo preocupações estéticas, tornou-se prática corrente na França. Sobre a base circular, foram criadas amplas vias diagonais e radiais, conectando o exterior

com alguma edificação pública, normalmente os palácios do governo. O desenho urbano obedecia às leis de perspectiva, adotadas como regras de construção para valorizar a estética do espaço urbano. Respeitando os princípios de simetria e de proporção, “as construções, de caráter monumental, eram salientadas pelas perspectivas de ruas largas confluindo para elas” (FERRARI,1977:225). A intenção era fazer com que as vias diagonais adquirissem caráter monumental, através da visão perspectiva dos edifícios. ,

Na leitura das plantas de cidades com padrão radial, verificamos que as vias radiais eram conectadas entre si por meio de vias secundárias, dispostas com base no esquema da malha ortogonal. Analisando essas plantas, sob a ótica do pedestre, entendemos que o padrão de cidade radial favorece o trânsito de pedestres. Afinal, a disposição de vias diagonais, partindo de um centro de interesse coletivo e seguindo na direção do interior para o exterior da cidade, reduz as distâncias para se chegar ao centro. Mas esse benefício só se aplica ao trânsito de pedestres.

Até o século XVIII, o urbanismo era tratado como “prática urbanística” e “artes urbanas” (KOHLSDORF, 1996). No período da Revolução Industrial (1760 a 1830), as cidades que abrigaram indústrias de grande porte e poluentes foram assoladas por problemas que afetaram a ordem urbana. Nesse contexto cheio de problemas sociais e sanitários, surgiram idéias e planos urbanísticos, enfatizando a necessidade de se mudar o padrão da conformação urbanística das cidades.

No período da Revolução Industrial, as cidades, favorecidas pelas rotas de comércio e de circulação de mercadorias, tornaram-se foco de interesse de todas as classes sociais. As linhas férreas, comunicando a zona rural com as cidades, provocaram um fluxo súbito de pessoas para os núcleos industriais, levando, por conseguinte, a um crescimento inusitado da população urbana (ZEIDLER, 1983). O adensamento populacional nas cidades industriais sobrecarregou os meios de transporte e gerou graves problemas habitacionais. A conurbação urbana, o congestionamento e a insalubridade levaram à depreciação dos centros urbanos como *locus*¹² de convivência e de relações sociais.

A cidade, assolada pela poluição atmosférica, pela falta de água, pela precariedade do sistema sanitário e pela falta de fluidez no trânsito, tornou-se alvo de crítica contumaz quanto à queda da qualidade de vida urbana. Pensadores e

¹² *Locus* é “aquela relação singular mais universal que existe entre certa situação local e as construções que se encontram naquele lugar” (ROSSI, 2001:147, 198).

profissionais de diferentes áreas do conhecimento reivindicaram mudanças, enquanto os efeitos destrutivos cresciam com a industrialização. Surgiram, então, idéias reformistas¹³, cujos autores propuseram planos urbanísticos inovadores e objetivos, embasados em fundamentações de cunho social. Entre as principais dessas idéias, havia a urgência de se rever o padrão de desenho urbanístico das cidades; os projetos enfatizavam a necessidade de se propiciarem condições mais dignas de moradia e de vida para a massa de trabalhadores, que afluía do campo e se amontoava nos centros urbanos, em busca do trabalho na indústria. A defesa da localização das habitações e dos serviços básicos, para facilitar as relações cotidianas dos trabalhadores e de seus familiares, bem como reduzir a distância dos deslocamentos a pé, era a tônica dos planos e propostas de desenho urbano.

Segundo Benévolo (1976:3), os pensadores, envolvidos a um só tempo com a problemática urbana e com a proposição de mudanças, misturaram questões urbanísticas com reivindicações sociais e idealizaram novas morfologias, para alterar a configuração espacial das cidades. Eles pensavam que, através do desenho, podiam resolver problemas relacionados com a desordem urbana. Por isso, alguns foram chamados de “reformistas sociais”, e devido à ousadia da proposta, foram taxados de visionários. Os planos com elaboração mais acurada e inovadora sugeriam um novo modelo de organização social, implicando a reformulação radical do modo de viver em sociedade.

Diferentes autores apregoaram a “necessidade de recomeçar do princípio, contrapondo à cidade existente novas formas de convivência” (BENÉVOLO, 1987:9), e disseminaram o ideal da vida em coletividade e em contato com a natureza. No entanto, a ausência de senso comum sobre as relações do homem com a cidade e da cidade com o campo dificultou a compreensão dos planos mais ousados, e seus autores foram tomados como utopistas.¹⁴

Do ponto de vista teórico, esses seguiram a mesma “linha fundamental de pensamento e ação”, e suas propostas sugeriram uma “ação consciente para a reforma da paisagem urbana e rural” (BENÉVOLO, 1976:13,173).

¹³ O conceito de reformista, ao contrário de utopista, é mais condizente com a visão do passado no momento e com o enfoque dado à evolução do pensamento urbanístico neste estudo.

¹⁴ As pessoas envolvidas na criação de cidades não eram só arquitetos nem construtores, mas pessoas idealistas, sensibilizadas com a condição hostil da vida urbana. Choay (1980) os tem como pré-urbanistas, porque desenvolveram idéias que embasaram a prática urbanística no séc. XX.

Embora bastante diferentes, na estrutura arquitetônica e urbanística sugerida, as propostas mais significativas dos reformistas eram convergentes em vários aspectos. A maioria dos planos apresentados previa a setorização funcional, o contato com a natureza, a verticalização da habitação, o isolamento das construções e a facilidade de circulação e de acesso a pé a diferentes serviços e atividades.

1.3 Experimentação de Novas Formas Urbanas

...a cidade ideal por eles imaginada penetrou na cultura moderna como um modelo pleno de generosidade e de simpatia humana... e continua a servir de incentivo para o progresso das instituições urbanísticas até nossos dias...

Benévolo (1976: 182.)

Os fatos históricos demonstram que os problemas sociais, originados da má condição de vida nos centros urbanos, levaram à derrubada das muralhas e à conscientização sobre as mudanças necessárias no contexto urbano. A sociedade passou a participar das questões afetas à vida urbana. Por um lado, ajudada por políticos e literatas, a população exigia melhorias qualitativas; por outro, a pressão externa das rotas de comércio exigia a implementação de todos os meios de circulação nas cidades. Esses fatos influenciaram o desenvolvimento de planos e de teorias respaldados nas necessidades e expectativas da sociedade. Surgiram, assim, propostas para a inovação do espaço físico das cidades, sugerindo novos modos de ordenamento espacial e de uso do solo urbano (BENÉVOLO, 1976; FERRARI, 1977; SPREIREGEN, 1973).

As propostas inovadoras foram agrupadas em três idéias, síntese do ideal reformista: a primeira defendia a vida em uma coletividade isolada, situada em uma paisagem acolhedora; a segunda sugeria a limitação da dimensão e da população das comunidades; a terceira pregava o zoneamento funcional, como meio de reduzir os conflitos sociais, como os problemas gerados pela moradia junto da indústria.

A maioria dos autores enfatizou a necessidade de se reduzir a distância entre as atividades básicas e as necessárias para a população. De modo geral, os planos urbanísticos sugeridos contemplavam a distribuição racional e consciente das habitações e dos equipamentos de uso coletivo; previam a facilidade de acesso das

crianças e dos adultos a diferentes locais, como escola, comércio, equipamentos públicos e trabalho.

As primeiras práticas voltadas para solucionar a relação da comunidade com o trabalho na indústria foram as vilas operárias ou cidades industriais, criadas por Ledoux e Robert Owen (Inglaterra, 1799). As vilas tinham o propósito de garantir a auto-suficiência da população em uma cidade. Ali a família dos trabalhadores teria acesso à educação e à recreação junto da moradia. Por sua vez os trabalhadores realizariam viagens curtas entre a residência e o trabalho (BENÉVOLO, 1986). O padrão urbanístico das vilas operárias induzia à criação de cidades muito pequenas e isoladas da complexidade do contexto urbano; mas ele não avançou na forma.

Entre as propostas que mais se destacaram com estudos detalhados, encontramos as principais idéias que, de alguma forma, influenciaram a produção e a conformação da circulação de pedestre na cidade do século XX .

Na seqüência abaixo, foram relacionados os autores reformistas, cujas idéias influenciaram o estabelecimento do lugar do pedestre nas cidades que conhecemos. Segundo a cronologia das respectivas idéias:

- **Charles Fourier** (França, 1829):¹⁵ vislumbrou a possibilidade de albergar 400 famílias ou 1620 pessoas em um único edifício, a ser construído próximo das fábricas. Esse edifício, chamado de Falanstério¹⁶, teria a estrutura física similar à de um palácio renascentista e abrigaria todos os serviços necessários à vida comunal: habitação, creche, escolas, serviços específicos, restaurantes comunitários, áreas de lazer coletivo, comércio e serviços básicos. (BENÉVOLO, 1976; FERRARI, 1977) O acesso a todas as instalações do edifício ocorreria em “ruas-galerias” (BENEVOLO, 1976:178) internas que conectariam todas as atividades. Dessa maneira, a comunidade de moradores desfrutaria da vantagem e da facilidade de acessar a pluralidade dos serviços básicos e de primeira necessidade, concentrados em um edifício, transitando a pé em espaços cobertos e protegidos das intempéries.

A idéia original de Fourier regulamentava vários comportamentos, que foram refutados na época. No entanto, sua idéia de edifício isolado e multifuncional foi revista e influenciou o desenvolvimento de propostas arquitetônicas que visavam a facilitar a vida do pedestre, a exemplo de centros comerciais e de conglomerados

¹⁵ Fourier defendeu um ideal socialista no livro “O Novo mundo Industrial e Societário” (1829).

¹⁶ Inspirado no Falanstério, Godin construiu em Guisa (Itália, 18..) o Familistério, para abrigar trabalhadores de uma fábrica, organizados em cooperativa. (BENÉVOLO, 1983; FERRARI, 1977)

hoteleiros e clínicos da cidade contemporânea. Em função disso, podemos dizer que Fourier imaginou o edifício multifuncional de atividades coletivas, no qual o pedestre poderia usufruir das atividades comuns a um centro urbano, sem ter contato com as intempéries e com os problemas ambientais. (Figura 1. 2).

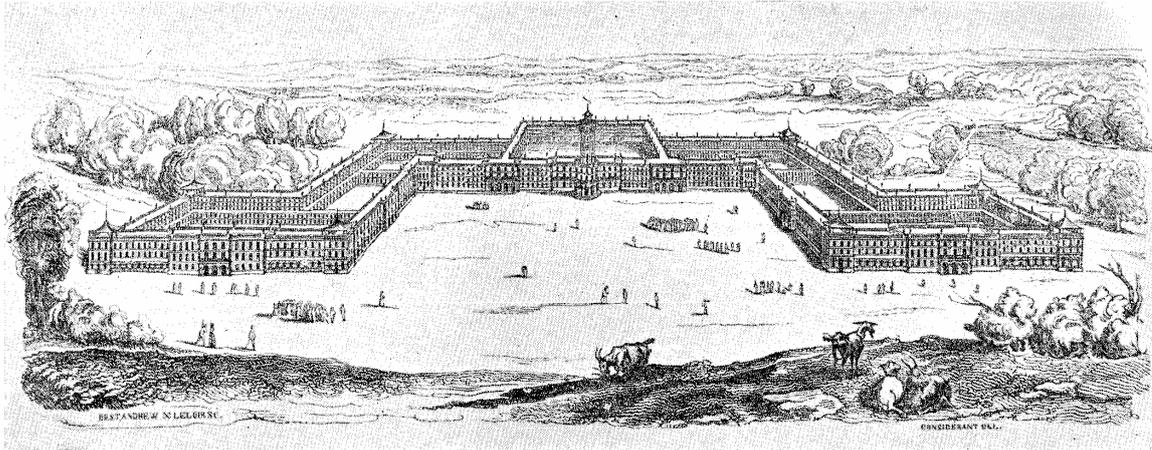


Figura 1.2 : O falanstério de Fourier
Fonte: Benévolo, 1976:172

- **Georges Eugene Haussmann** (França, 1853): foi nomeado por Napoleão III para conduzir a reconstrução de Paris e tirar a cidade do estado de depressão moral e financeira em que se encontrava (SPREIREGEN, 1973:43). Isso ocorreu meio século depois do governo de Napoleão I, que desenvolveu um projeto ambicioso para reformar Paris, enfatizando a reestruturação do sistema viário. O projeto, aplicando os princípios de um conhecido padrão de desenho paisagístico francês¹⁷, propunha a inserção de grandes áreas com vegetação no contexto da cidade. Era uma proposta audaciosa¹⁸, cuja aplicação foi iniciada, mas não foi concluída.

Segundo Spreiregen, Paris ainda era uma cidade amuralhada e vinha sendo objeto de melhorias urbanas discutíveis, caras e restritas a áreas mais nobres. O crescimento populacional ocorria de forma desenfreada no entorno da cidade, com ruas irregulares e traçado confuso.

Haussmann, conjugando motivos políticos e econômicos e apoiando-se na regulamentação da expropriação¹⁹, retirou as obsoletas muralhas da cidade e

¹⁷ Padrão que se reportava ao classicismo

¹⁸ Um empreendimento de proporções gigantescas só um governo absolutista poderia conduzir, disse Spreiregen. Como parte da proposta, iniciou-se a construção dos Campos Elíseos e da *Rue de Rivoli*.

¹⁹ Artifício criado através de sucessivas leis, a partir de 1810, e deliberação do poder executivo. (BENEVOLO, 1976)

realizou a grandiosa e exemplar reforma urbana de Paris, vista como a mais traumática de toda a história. Benévolo (1976:92) diz que:

Pela primeira vez, um conjunto de determinações técnicas e administrativas, ampliáveis a toda uma cidade que já ultrapassou um milhão de habitantes, são formulados e colocados em prática coerentemente em um tempo bastante curto.

Concentrando esforços na reestruturação do sistema viário, ele “sobrepõe ao corpo da antiga cidade uma nova malha de ruas largas e retilíneas, formando um sistema coerente de comunicação entre os principais centros da vida urbana e as estações ferroviárias” (BENEVOLO, 1976:98). As amplas vias expressas (os bulevares), retas e arborizadas eram ladeadas por largas calçadas com passeio central contínuo demarcado por pavimentação distinta e livre de equipamentos. Também abriu vias secundárias para fazer a conexão entre as principais vias centrais e propôs novos edifícios. Zidler (1983) afirma que Haussmann preservou os aspectos positivos da cidade, a exemplo da tipologia edilícia da *Rue de Rivoli*, que mantinha estabelecimentos comerciais no térreo e habitações nos andares superiores. Ao manter o modelo preexistente como padrão arquitetônico nos quarteirões centrais, Haussmann efetivou a solução de galerias na frente dos edifícios. Assim efetivou as galerias, ao longo dos quarteirões, como um lugar coberto e protegido das intempéries para o trânsito de pedestres.

As principais críticas à atuação de Haussmann recaem sobre a demolição de casas populares, para implantar um sistema viário aberto. O Estado foi criticado, porque investiu na especulação imobiliária, criando terrenos destinados a construções de alto padrão (Spreiregen, 1973). Mas a reforma de Paris foi vista como um sucesso e um “progresso”²⁰ (ROSSI, 2001), inspirando a transformação de outras cidades.

Por causa da nova morfologia, com os bulevares arborizados e passeios em galerias, sombreados e repletos de vitrines, Paris tornou-se conhecida como a “Cidade Luz”. O padrão urbanístico de Haussmann, pautado na valorização e na qualificação do sistema viário, passou a ser copiado e desenvolvido em outras cidades. A imitação do países vizinhos, a exemplo de Viena (Áustria), reforçou a validade da aplicação do conceito inovador (SPREIEGEN, 1973).

²⁰ Sem sentimentalismo, Rossi (2001) observou que as condições de vida das massas proletárias era insustentável e precisava ser mudada.

- **Ildefonso Cerdà** (Espanha, 1853):²¹ em meados do século XIX, lutou pela derrubada da muralha de Barcelona e criou um plano urbanístico para ampliação dessa cidade. O plano original, de 1853, foi adotado em 1860. Era homogêneo e visava a qualidade de vida da população, criando espaços amplos, arejados e vivíveis (CERDÀ, 1996). Cerdà se apoiou no conhecimento adquirido no contato direto com os problemas sociais locais, concebendo uma cidade com definições urbanísticas além dos padrões da época. Rossi (2001:228) diz que:

O *Plan Cerdà* não foi realizado onde as suas visões técnicas eram demasiado avançadas com respeito a seu tempo e onde as soluções que dava requeriam um grau de evolução urbana bem superior ao existente na época: um plano certamente mais avançado que o de Haussmann e que, portanto não poderia ser realizado facilmente, não só pela burguesia catalã, mas por qualquer outra cidade europeia.

Criticando o sistema radial das cidades ele adotou a alternativa reticular, com o sistema quadriculado da malha ortogonal, para criar a estrutura do traçado urbano do *Ensanche*; mas incrustou em seu desenho três vias diagonais. Essas vias eram mais largas e conectavam o centro da cidade às estradas preexistentes. Rossi (2001:228) observa, em pontos básicos desse Plano, a mesma preocupação de Haussmann: “uma retícula geral que permitisse a síntese do conjunto urbano e, dentro dele, a autonomia dos bairros, dos núcleos residenciais”.

Combatendo as altas densidades e apregoando a importância da insolação e da aeração de edificações, Cerdà vinculou o traçado urbano a uma proposta arquitetônica que sugeria a construção de blocos isolados, intercalados por áreas verdes. Devido aos custos, às “condições políticas... e de técnicas avançadas” (ROSSI, 2001;228), ele modificou a proposta edilícia original; insistiu na questão dos edifícios residenciais e elaborou um repertório de propostas, nas quais incluiu um agrupamento de blocos nos quarteirões, com variabilidade formal do contexto edificado. Sua proposta, preocupada com a distribuição funcional de serviços e habitações e com a presença de área verde no interior dos quarteirões, foi refutada pela tradição construtiva, voltada para a propriedade privada e valorização do solo (Figura 1.3).

²¹ Era engenheiro de estradas; como político, uniu-se à classe operária, contribuindo para a defesa da derrubada das muralhas de Barcelona e ampliação da cidade. Defendeu a reforma em trabalhos técnicos, enfocando a morbididade urbana. Escreveu a *Teoría General de la Urbanización* (1867), discutindo o contexto sócio-político-econômico, com bases e princípios da teoria urbanística.

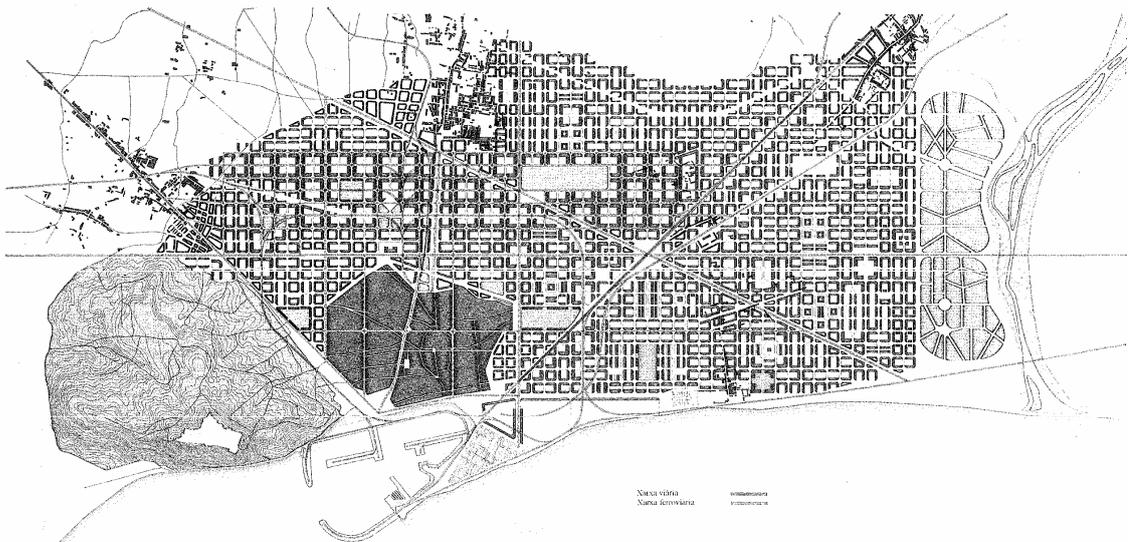


Figura 1.3: **Planta geral de Barcelona com o Ensanche de Cerdà**
 Fonte: Cerdà, 1992

No desenvolvimento do projeto executivo, o traçado urbano original foi mantido, com ruas de 20m de largura, quarteirões (*manzanas*) de 113 x 113m e vias diagonais com 50m de largura. A idéia do quarteirão conformado por blocos isolados e intermediados por áreas verdes, foi alterada. A construção edilícia tendeu ao padrão do quarteirão fechado. Mas Cerdà conseguiu defender o chanfro no canto dos quarteirões, garantindo a visibilidade, e a distribuição eqüitativa do espaço físico das caixas de rua para os diferentes modos de locomoção: 10m para o pedestre e 10m para os veículos (de ferradura ou de rodas) (CERDÀ, 1996:104) (Figura 1.4).



Figura 1.4: **Diferentes agrupações de manzanas**
 Fonte: www.google.com.br

Cerdà criou vários desenhos definindo acabamentos urbanísticos, onde estabelece tratamentos específicos para cada tipo de equipamento urbano: árvores, postes, assentos e passeios, dentre outros. Ele elaborou desenhos detalhados para solucionar o sistema ferroviário subterrâneo, sugerindo a “domesticação” do bonde e do trem (CERDÀ, 1996). E desenhou uma seção viária com detalhes da disposição das diferentes modalidades de trânsito nos espaços livres da cidade. Nesse desenho estabeleceu com rigor artifícios para garantir a continuidade nos passeios, a separação do trânsito de diferentes tipos de pedestre e de veículos, e a estrutura espacial da via, incluindo arborização e redes de infra-estrutura urbana, (Figura 1.5).

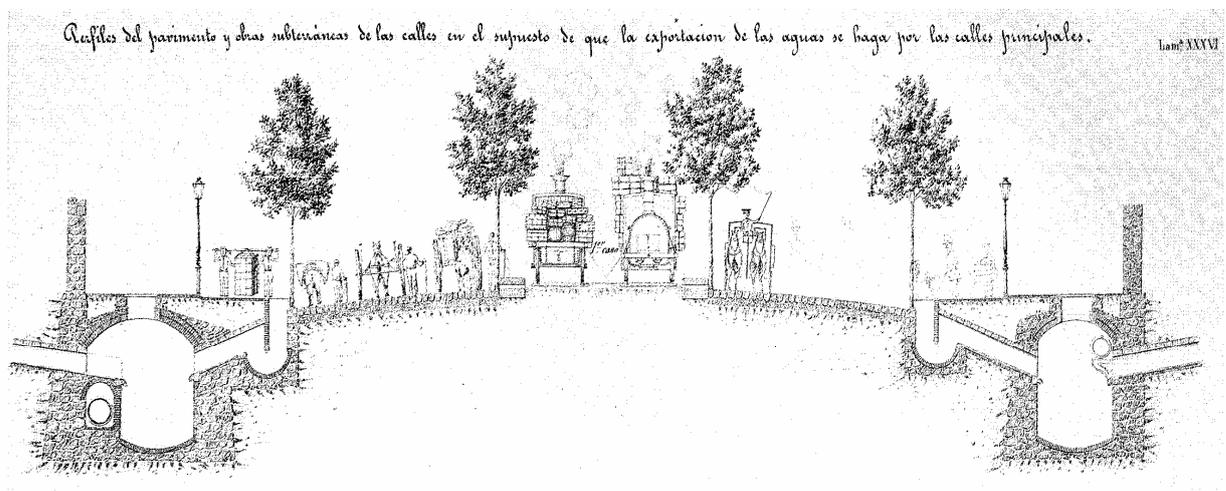


Figura 1.5: **Seção viária definida com critério de independência dos meios de locomoção**

Fonte: Cerdà, 1992: 207

Em sua obra *Teoria Geral da Urbanização* (1867), Cerdà despertou a atenção sobre o sentido social da cidade. O termo urbanismo passou a ser aplicado na acepção de planejamento urbano, e os problemas urbanos se tornaram uma preocupação do poder público. A partir desse enfoque, foram concentrados esforços na criação de normas, códigos de postura e leis para gerenciar os padrões urbanísticos regentes da estrutura da cidade, onde se inclui a definição do lugar do pedestre.

- **Frederick Law Olmsted** (EUA, 1859)²²: apregoava a importância da inserção de vegetação na área urbana. Observou que a vegetação nas áreas

²² Engenheiro agrônomo, criou e defendeu a idéia do parque urbano. É reconhecido como o criador do termo *landscape* e precursor da prática do paisagismo. Idealizou o subúrbio de Riverside (USA), incluindo a natureza como parceira. Foi seguido por arquitetos e paisagistas de outros países, inclusive por Haussman, na reforma de Paris em 1860.

públicas proporcionava o saudável e necessário contato com a natureza, amenizava impactos da poluição urbana, servia como áreas de recreação, estimulava a civilidade e propiciava o conhecimento das plantas nativas. Por isso, defendeu a arborização de vias e a criação de parques urbanos, afirmando que a aplicação da vegetação deveria ocorrer em toda a cidade e servir a todos os habitantes (SPREIREGEN, 1973). Olmsted desenvolveu projetos de parques e assentamentos populacionais, onde tirava partido da topografia do terreno para traçar a estrutura viária, sem provocar grandes alterações na paisagem natural. Na estrutura dos espaços concebidos, ele evitava o conflito do tráfego motorizado com o de pedestre, preocupando-se em valorizar o lugar do pedestre.

No projeto do Central Park em Nova Iorque (USA), Olmsted criou quatro redes de tráfego independentes, adotando o recurso engenhoso de passagens suspensas e subterrâneas. O projeto previu a continuidade das vias internas do parque nas vias transversais da cidade. Dessa maneira, ele garantiu a circulação desembaraçada e sem cruzamento de pedestre, cavaleiros e veículos no parque e a continuidade do trânsito da cidade através do parque. Mumford considera que o trabalho de Olmsted “proporcionou uma contribuição singular ao planejamento urbano” (MUMFORD, 1982:529) e identifica, em outros planejadores, a influência das idéias por ele defendidas (Figura 1.6).

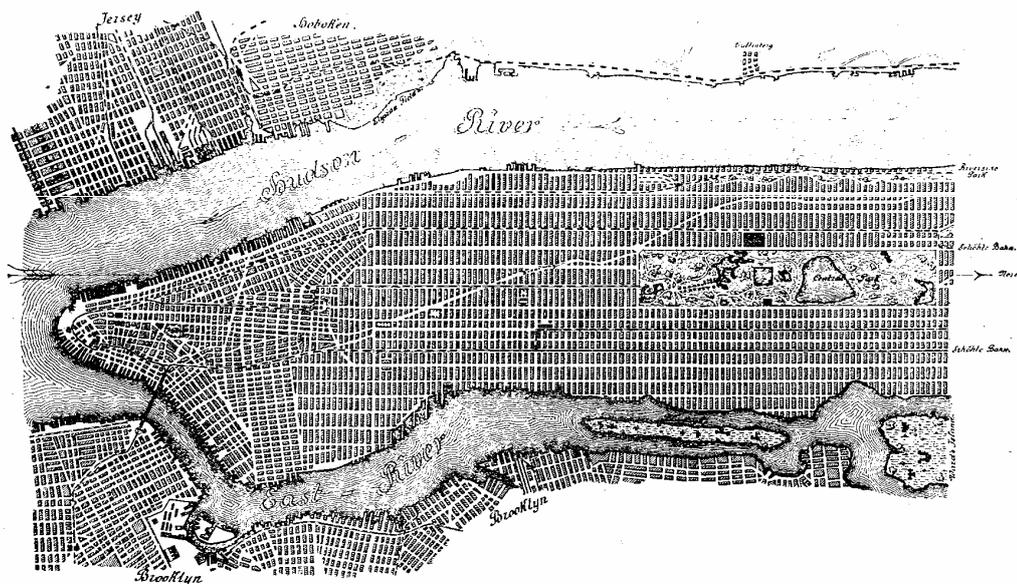


Figura 1.6: Central Park em Nova Iorque
Fonte: Benévolo, 1976

- **Arturo Soria y Mata** (Espanha, 1882)²³: no final do século XIX, combateu a ineficiência da cidade radial, considerando que sua forma deveria seguir a lógica linear das redes de infra-estrutura (SPREIREGEN, 1973:52). Propôs o conceito de “cidade-linear”, com uma proposta na qual as cidades deveriam se desenvolver ao longo de um sistema dorsal de transportes rápidos (MUMFORD, 1982). Ele idealizou a cidade linear como uma faixa de 500m de largura e comprimento indeterminado, que cresceria indefinidamente de forma alongada, sem qualquer função central (DOXIADIS, *apud* LEWIS, 1972: 43). Essa não era uma cidade em si; a idéia era criar uma estrutura urbana junto do sistema viário que liga duas cidades.

A proposta de Mata fundamentava-se nas principais expectativas da população, quanto à oferta de terrenos baratos e de comunicação econômica e rápida no espaço urbano. A configuração desse prolongamento da cidade no padrão linear e ao longo de um espaço central oferecia todos os modos de transporte; as redes de água, energia e gás; piscinas, jardins e os serviços públicos de saúde, segurança e outros serviços. (FERRARI, 1977:234). (Figura 1. 7).

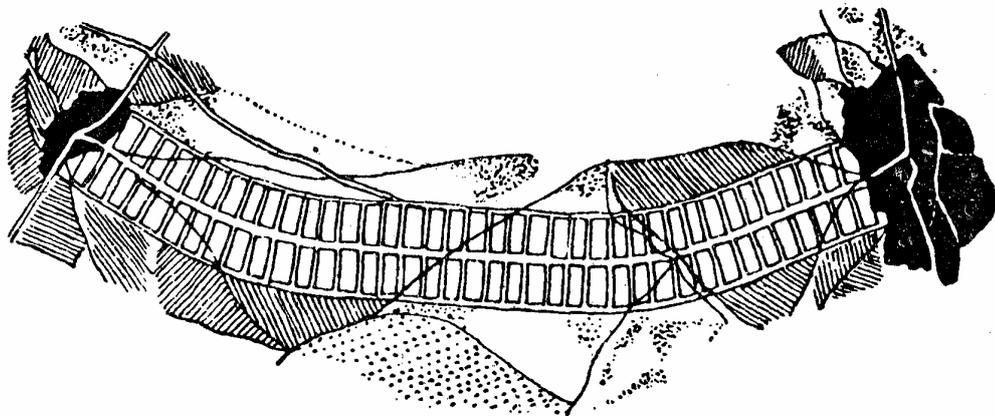


Figura 1.7: **Esquema teórico da cidade linear**
Fonte: Ferrari, 1977

A idéia de Mata facilitava a circulação de pedestre, porque a faixa urbana de 500m, dividida pela faixa central destinada aos sistemas de transporte, poderia ter terminais modais equidistantes. Assim, o pedestre poderia resolver seus problemas no intervalo dos terminais. Para Mumford (1982), a colocação do transporte como “único determinante do urbanismo” foi pouco convincente para definir o espaço

²³ Homem de negócios, criador do primeiro “*tranvia*” de Madri e do primeiro sistema telefônico. Pensou que as cidades lineares poderiam atravessar o globo (SPREIREGEN, 1973).

urbano e prejudicou a defesa da proposta. Doxiadis (*apud* LEWIS, 1972:44) manifesta a impossibilidade de esse modelo manter-se na linearidade.

- **Ebenezer Howard** (Inglaterra, 1898):²⁴ propôs um desenho de cidade com uma estrita relação com o campo. Criou o conceito de cidade-jardim visando assegurar à população urbana as vantagens e oportunidades da cidade e o prazer do contato com o campo. Pensava resolver os problemas de insalubridade e qualidade de vida nas cidades. O seu plano foi demonstrado através de diagramas. No diagrama que representa o modelo de uma cidade-jardim apresenta um desenho com vias são radiais (6 bulevares) em relação ao centro ou anelares. A “Grande Avenida” circular forma um cinturão verde de 4,8Km²⁵. Essa estrutura favorece os deslocamentos a pé e oferece menos opções para o trânsito veicular (Figura 1.8).

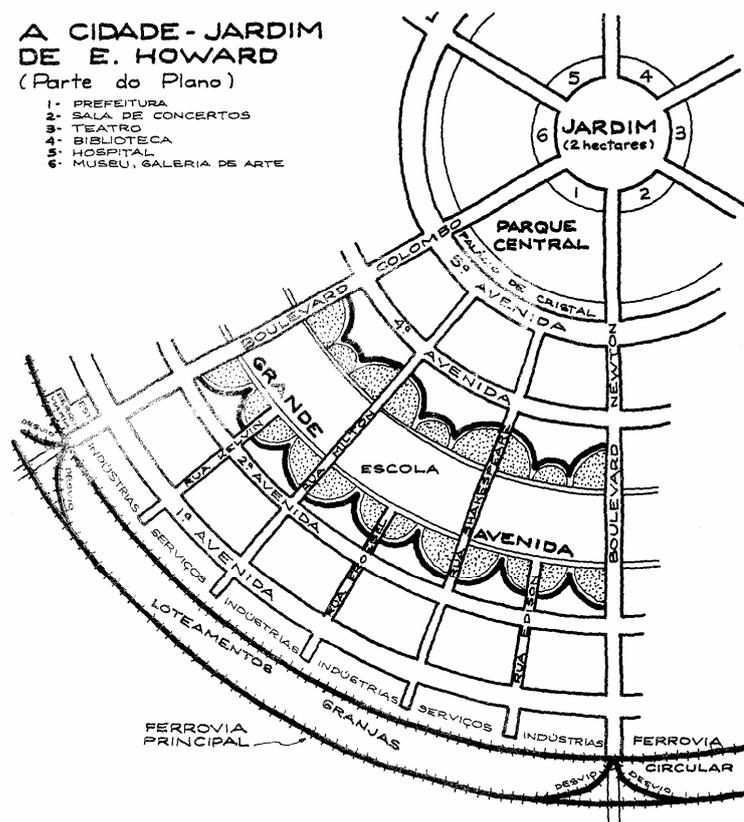


Figura 1.8: Diagrama da cidade-jardim de Howard
Fonte: Ferrari, 1977

²⁴ Howard era estenógrafo do Parlamento Inglês; escreveu o livro “Tomorrow: A Peaceful Path to Social Reform” (1998), no qual defendeu a teoria da cidade jardim.

²⁵ Informação obtida no site: cidades-jardins.blogspot.com/2007/06/influências-no-brasil-e-usa.html.

Influenciado pelas teorias cooperativistas, Howard desenvolveu o primeiro estudo para a criação de cidades em série com tamanho, padrão urbanístico e densidade preestabelecidos. Ele estabeleceu a disposição dos equipamentos e do trânsito defendendo o planejamento extensivo através de diagramas esquemáticos, que estabelecia a relação das cidades entre si e com o campo. Spreiregen (1976) observa que o planejamento analítico de Howard definia as bases de um estudo quase científico que a construção de uma cidade moderna requer. Sua proposta estabelecia um zoneamento funcional das atividades urbanas e rurais. A dimensão da cidade era também fixada, bem como uma população máxima de 30.000 habitantes nos principais centros urbanos. O arranjo espacial contemplava a permanente relação da cidade com o campo e o contato da população com a natureza junto da moradia. A conexão entre as cidades contava com uma rede de vias férreas, rodoviárias, caminhos para pedestre e ciclovias, interligados com todos os centros urbanos entre-se e com a zona rural.

O plano urbanístico de Howard ia ao encontro das necessidades humanas e do sistema capitalista em expansão. A concepção teórica detalhada e diagramada facilitou a apreensão do conceito de cidade-jardim e possibilitou a construção de cidades nesse padrão urbanístico na Inglaterra²⁶. Ao ser absorvido e desenvolvido por planejadores de diferentes países, a idéia de cidade jardim influenciou as inovações na configuração do traçado urbano e consolidou a idéia da presença da natureza na cidade.

- **Clarence Perry** (USA, 1922): experimentou, como residente de Long Island (Forest Hill Gardens, USA), “os benefícios de um ambiente suburbano bem planejado” (SPREIREGEN, 1973: 220) e analisou as relações dos moradores com os equipamentos sociais: escola, praça de esportes e parque. Avaliando as vantagens de um lugar concebido com uma estrutura unificada, Perry vislumbrou a prática do planejamento urbano estruturado com uma célula básica que ele chamou de unidade de vizinhança.

Perry definiu uma unidade de vizinhança, colocando a escola, a praça de esportes e o parque²⁷ numa área contornada por habitações e com acesso predominantemente local. O traçado da unidade de vizinhança deveria garantir que nenhuma criança precisasse percorrer uma distância maior do que 800m para ir à

²⁶ A partir das primeiras aplicações a idéia foi disseminada para outros países.

²⁷ A idéia do parque central foi anteriormente defendida por Olmsted.

escola. As vias locais seriam ruas sem saída, visando excluir o trânsito de passagem e garantir a necessária tranquilidade aos moradores.

A população prevista para uma unidade de vizinhança era em torno de 5.000 habitantes. Para evitar o trânsito de passagem no interior dessa célula urbana, Perry propôs a criação de uma artéria de tráfego, separada do contexto da unidade de vizinhança. Dessa maneira, ele privilegiou o trânsito de pedestre, que ficaria protegido em espaço restrito à circulação dos moradores, e promoveu a eficiência e a fluidez ao trânsito de passagem no entorno das células habitacionais.

Mumford (1982:542) observa que Perry restabeleceu “com idéias modernas e facilidades modernas, e... com uma arte consciente de si mesma, um dos mais antigos componentes da cidade: o quarteirão...”.

- **Clarence Stein** (EUA, 1928):²⁸ atuava no planejamento de novas cidades, quando incorporou a idéia da unidade de vizinhança formulada por Perry, no plano urbanístico de Radburn²⁹ (New Jersey, 1928). Nesse projeto, Stein reafirmou o ideal da separação do trânsito automotor do trânsito de pedestres, advogada por Perry, considerou a separação entre as artérias do trânsito de passagem e as ruas locais e enfatizou hierarquização do sistema viário (MUMFORD, 1982). Stein defendeu que uma das vantagens da hierarquização das vias automotoras seria a significativa redução de custos na planificação urbana e a possibilidade de expansão planejada (SPREIREGEN, 1973).

O plano urbanístico de Radburn foi concebido a partir de uma versão de quarteirão, derivada das idéias de Howard. Ali, os quarteirões (superblocos) eram conformados por conjuntos de casas, dispostos ao longo de uma rua sem saída (*cul-de-sac*) que arroteava um parque. Cada superbloco era contornado por artérias do trânsito de passagem, distantes entre si, nas quais ficavam as escolas e o comércio básico. No interior de cada superbloco teria um parque central, com área de lazer, onde o acesso seria exclusivo para pedestres. Os equipamentos básicos ficavam próximos das habitações e poderiam ser acessados a pé, através de caminhos de pedestre dispostos nas áreas verdes. A idéia básica da proposta era “manter nitidamente separados os percursos de pedestres e os de veículos” (BENÉVOLO, 1976: 632) (Figura 1.9).

²⁸ O arquiteto Stein trabalhou desde 1926 no planejamento das New Towns de Nova York.

²⁹ Bairro suburbano de New Jersey, não foi implantado.



Figura 1.9: **Planta geral de Radburn**
 Fonte: www.radburn.org

1.4 A Consolidação do Urbanismo Moderno com Le Corbusier³⁰

*O urbanismo é o termo que melhor expressa um programa...
 ordena, produz... e organiza os espaços arquiteturais,
 fixa o lugar e a destinação dos continentes construídos
 e liga todas as coisas no tempo e no espaço
 por meio de redes de circulações.*

Le Corbusier (1971:14)

A depreciação dos centros urbanos e o progresso tecnológico, surgido no século XIX, favoreceram a busca de novas idéias e conceitos sobre a conformação do espaço urbano. A necessidade de se preparar as cidades para abrigar o desenvolvimento tecnológico permitiu a origem de novas teorias sobre a planificação

³⁰ Arquiteto franco-suíço radicado na França.

urbana. Por isso, diz-se que a Revolução Industrial estimulou a reflexão sobre a questão urbana e o surgimento da profissão de urbanista (KOLSDORF, 1996).

O termo urbanismo apareceu pela primeira vez no Congresso de Londres (1910), com um grupo de arquitetos da Escola de Viena (MUNIZAGA, 1992:43-45). O termo e o propósito do urbanismo evoluíram em várias linhas metodológicas. Na Inglaterra e Holanda, incluíram questões econômicas e administrativas, para servir à construção e renovação de cidades. Na França, determinada pelos princípios das Belas Artes, a Escola de Arquitetura seguiu uma corrente monumentalista, separada dos aspectos administrativos, físicos, técnicos e financeiros das disciplinas da engenharia. No Ocidente, a evolução da Arquitetura e do urbanismo foi influenciada pela vertiginosa evolução econômica, social e política. O urbanismo moderno desenvolveu-se com diferentes enfoques, em vários países, mesclando concepções estéticas com a nova realidade industrial, socioeconômica, tecnológica e política.

No início do século XX, os arquitetos mais destacados da Europa passaram a produzir estudos e desenhos especulativos, defendendo mudanças radicais na configuração do espaço urbano e na forma das edificações. Suas propostas consideravam as questões urbanas e sociais relevadas no século anterior e as possibilidades de verticalização dos edifícios, tirando partido da evolução tecnológica no âmbito da construção civil. Nos projetos urbanísticos modernistas, a verticalização e o isolamento das edificações eram uma prática desejável. Em consequência disso, o arranjo e a conformação espacial das edificações contemplavam amplos espaços livres para a circulação de pedestre no seu entorno.

Le Corbusier acirrou as críticas à rua corredor da cidade tradicional (malha ortogonal), um espaço destinado simultaneamente ao trânsito de veículos e de pessoas, pela sua ineficiência para o trânsito misto. O incremento populacional e a evolução do automobilismo provocaram a reflexão sobre a necessidade de se pensar em novas bases estruturais para o desenho urbano.

Vários arquitetos se empenharam no desenvolvimento de teorias, desenhos e planos especulativos, para demonstrar possibilidades de melhoria de vida na cidade. Estabeleceram princípios e bases para a consolidação de novos paradigmas no planejamento urbano e na construção edilícia. As idéias que regem a cidade moderna são fruto da convergência e da consolidação das principais idéias amplamente divulgadas por seus mentores. Le Corbusier se destacou pela dedicação e amplitude de seus projetos e teorias.

Benévolo (1976) reconhece que Le Corbusier contribuiu para a discussão da cidade a partir dos elementos que a compõem. Foi quem melhor apreendeu o universo dos problemas urbanísticos e teve uma das idéias mais claras da cidade moderna, como uma “alternativa total à antiga”. Ele atacou de frente os problemas urbanos e conduziu, no nicho da Arquitetura, a discussão dos princípios da urbanística moderna, como parte de uma política necessária á operação das transformações no modelo tradicional da cidade.

Criticando a inoperância do traçado “radiocêntrico” e a ineficiência da “rua corredor”, Le Corbusier acusou o desaparecimento da cidade como “organismo urbano coerente”. Ele destacou o desperdício causado pela “desorganização do fenômeno urbano” e avaliou que a cidade, para voltar a cumprir o seu dever, necessitava de um ordenamento que pudesse produzir uma “ocupação racional do território” (LE CORBUSIER, 1971:11).

Lançando mão das facilidades propiciadas pelo avanço tecnológico, Le Corbusier especulou idéias, conceitos e princípios urbanísticos na concepção de uma cidade moderna para três milhões de habitantes (Figura 1.10).

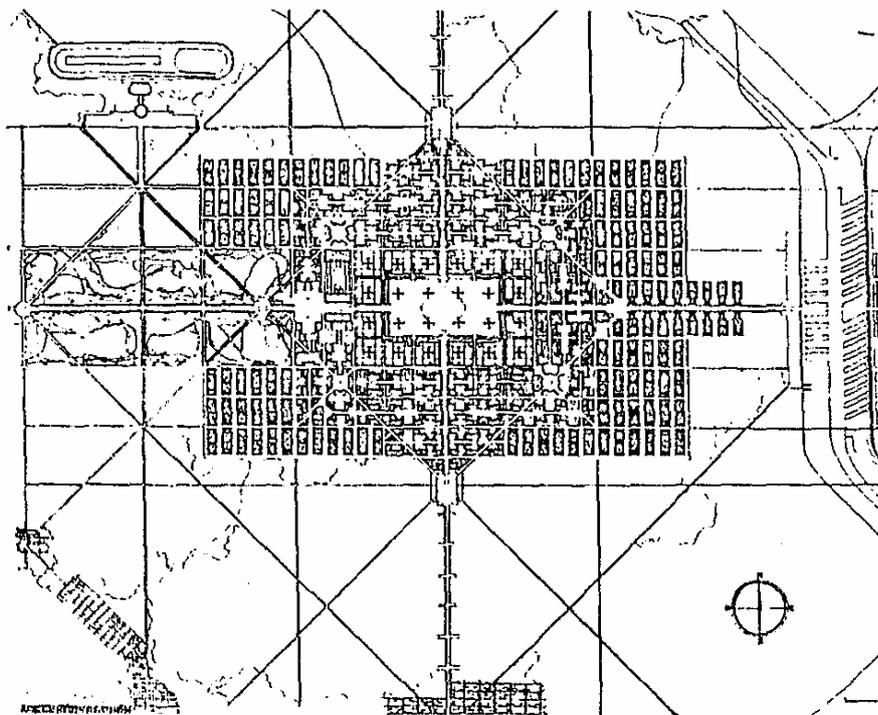


Figura 1.10: **Cidade para três milhões de habitantes (Ville Contemporaine)**

Fonte: Le Corbusier, 1976

A configuração espacial da *Ville Contemporaine*³¹ sugere, a um só tempo, o adensamento habitacional, o isolamento das edificações, a insolação total dos edifícios, o contato com a natureza e a circulação de pedestres separada da de veículos, ou seja, boa parte das idéias pleiteadas por planejadores de diferentes épocas. A alta densidade pode ser vista como uma solução para reduzir as distâncias das diferentes atividades urbanas e evitar a perda de tempo nas conexões de diferentes atividades e funções urbanas.

Quando Le Corbusier criticou a cidade com padrão radial, queria atacar a incompatibilidade do desenho radial com a evolução do trânsito. As vias estreitas e tortuosas não comportavam o crescente trânsito motorizado, e a convivência do trânsito de pedestre junto ao de veículos tornava-se impraticável. Considerando que “o cruzamento de ruas é o inimigo do trânsito” e coerente com a busca de objetivos fundamentais, ele se preocupou em descongestionar o centro urbano, incrementar a densidade, melhorar o trânsito, inserir zona verde na área urbana e garantir insolação e ventilação nos edifícios, bem como a vista do parque que os envolvia (LE CORBUSIER, 1971, 1976, 1992:159; SPREIREGEN, 1973).

A cidade de 3 milhões de habitantes foi traçada com um quadriculado regular, contemplando a classificação do trânsito, a funcionalidade dos edifícios e a estética urbanística. As ruas eram espaçadas de 400 m ou 200 m. “A distância de duas estações de metrô ou de ônibus fornece o módulo útil de distanciamento entre os cruzamentos de rua, módulo condicionado pela velocidade dos veículos e pela resistência admissível do pedestre”; os escritórios ficavam nas torres centrais. Uma parte das habitações ocuparia edifícios de 11 andares, com *pilotis*³² e comprimento indefinido. Le Corbusier inseriu *pilotis* para disponibilizar o piso térreo dos edifícios ao convívio das pessoas e ao trânsito de pedestres. O projeto previa favorecer o deslocamento dos pedestres e evitar perdas de tempo com as viagens cotidianas. Os lugares de trabalho e as indústrias ocupariam setores (funcionais) específicos, mas seriam dispostos próximo às redes de transporte (LE CORBUSIER, 1992:159; 1976).

No Plano Voisin³³, Corbusier criou um centro urbano moderno incrustado no centro antigo de Paris, com edifícios altos, alinhados e isolados em quarteirões. No

³¹ O projeto, desenhado em 17 pranchas (1929/1930), era apresentado pelo autor em suas palestras.

³² Termo utilizado para definir a disponibilidade do piso térreo ao uso comum.

³³ Plano desenvolvido com Pierre Jeanneret, como um novo centro para Paris: *Plan Voisin* (1925).

entorno desse centro, dispôs edifícios residenciais horizontais, contornando pátios com área verde. Aqui também, Le Corbusier tirou partido da malha ortogonal para criar o sistema viário que atendia os dois setores e os interconectava (Figura 1.11).

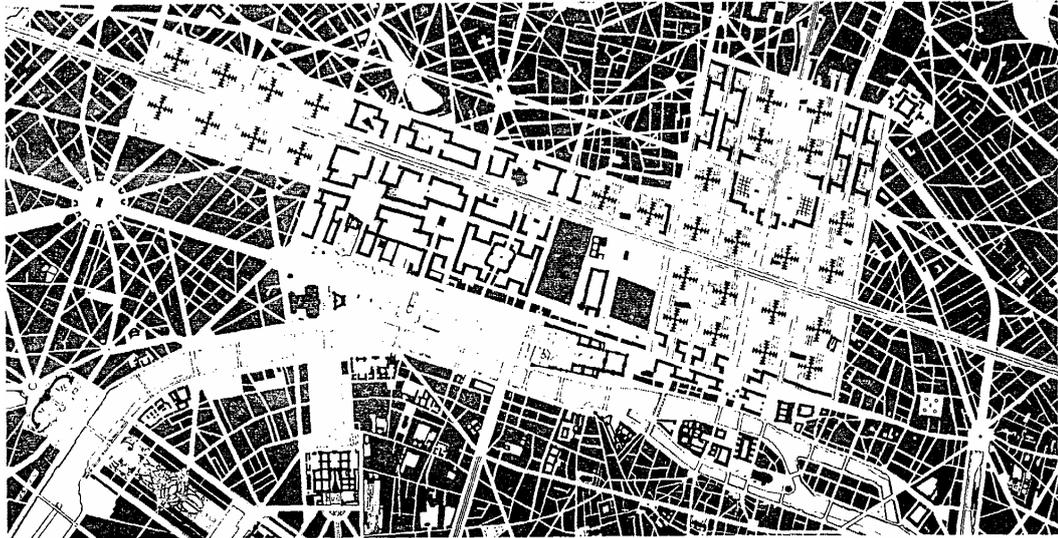


Figura 1.11: **Plano de Paris** (Plan Voisin -1925)
Fonte: Le Corbusier, 1976

Krier (1975) observou que as ruas e os bairros pertencentes ao contexto da cidade tradicional, isto é, à geometria da malha ortogonal, foram aplicados por Le Corbusier tanto no projeto da *Ville Contemporaine* (1922) quanto no *Plano Voisin* (1925) para conceber a estrutura do sistema viário de suas modernas cidades.

Em 1928, no 1º Congresso Internacional para a Arquitetura Moderna (CIAM)³⁴, Le Corbusier relaciona-se com arquitetos renomados de diferentes nações identificados com a idéia de fundamentar um novo conceito de arquitetura para satisfazer as exigências da vida na Era da máquina. Nesse congresso declarou a natureza funcional da urbanística ressaltando a preocupação de atender as expectativas humanas através da arquitetura. Estabeleceu que morar, trabalhar e recrear seriam as três funções fundamentais da urbanística, e que a destinação do solo, a organização dos transportes e a legislação seriam seus objetivos (BENÉVOLO, 1976: 474).

³⁴ Os temas abordados nos CIAMs propiciaram o debate sobre a cidade, indo do particular para o geral, conforme a ordem dos congressos: o 1º CIAM (1928, La Sarraz), discutiu os princípios gerais da arquitetura moderna; o 2º (1929, Frankfurt) discutiu o conceito de alojamento; o 3º (1930, Bruxelas) enfocou o bairro e a função de circular; o 4º (1933, em um navio, indo de Marselha a Atenas) abordou a cidade a partir do exame de 33 cidades e ensinou a criação da "Carta de Atenas".

Após o 4º CIAM Le Corbusier redigiu o relatório conhecido como a Carta de Atenas (1941).³⁵ Essa Carta estabeleceu um instrumental de trabalho destinado ao ordenamento das cidades, colocando o homem³⁶ como centro das preocupações. Defendendo a coexistência da técnica e do espiritual em uma caminhada natural, junto e na conformidade da vida, Le Corbusier apregoa que os valores humanos seriam considerados um único fim verdadeiro.

Tomando a habitação como unidade básica e ponto de partida do desenvolvimento urbanístico, Le Corbusier estabeleceu que os prolongamentos da habitação, as unidades complementares (escola, creche, posto de saúde, abastecimento básico, etc), deveriam estar dispostos em função de uma distância adequada ao acesso a pé. Às unidades de habitação, suceder-se-iam as unidades de trabalho, as de lazer, as de paisagem e as agrárias. O trânsito de pedestre e o de veículos seria tratado como unidade de circulação. A estrutura das vias automotoras seria hierarquizada e contaria com artifícios (trincheiras e passagens em nível diferente) para evitar o cruzamento com passeios exclusivos para o trânsito de pedestre. A fluidez e o livre trânsito veicular, ou seja, a eficiência da circulação na cidade seriam garantidos por vias de passagem amplas e com longos trechos retos e contínuos, bem como pela conexão ordenada do trânsito mecânico e de pedestre “ligando todos os elementos e lhes emprestando vida” (LE CORBUSIER, 1976).

Le Corbusier desenvolveu propostas de planos urbanísticos para várias cidades da Europa e da América do Sul. Nos planos para São Paulo e para o Rio de Janeiro, em 1929, ele enfatizou as vantagens da liberação do solo para a circulação de pedestres e criou vias automotoras expressas com partes aéreas onde seriam incrustadas moradias.

Na condição de presidente da Assembléia de Construtores para uma Renovação Arquitetônica (ASCORAL)³⁷, realizou estudos sobre a organização e a ocupação do solo pelo domínio construído e sobre os problemas da circulação nas cidades. Nessa época criou a regra dos 7 Vs (estudado no capítulo II), e aplicou sua teoria no projeto de Chandigarh, a nova capital do Punjab (Índia), em 1951.

³⁵ Relatório elaborado por Le Corbusier após o 4º CIAM, no qual estabelece os princípios para o planejamento da cidade moderna.

³⁶ O “homem corporal e o homem espiritual”, o que raciocina e o sensível (LE CORBUSIER, 1971).

³⁷ Criada em Paris em 1942, dividia-se em 11 setores de trabalho e reuniu-se quinzenalmente durante um ano.(LE CORBUSIER, 1976).

A planta de Chandigarh, foi conformada com 15 setores de 800/1.200m e 5 de 800/500. Ali Corbusier “sabiamente executou, à sua maneira cartesiana mais sistemática”, as idéias de Stein para Radburn (MUMFORD, 1982:542). Trabalhando as novas concepções da Arquitetura e do urbanismo simultaneamente com a evolução tecnológica, Le Corbusier desenvolveu a idéia de tornar a cidade mais coerente, eficaz, econômica, saudável e bela, entre outras qualidades (Figura 1.12).

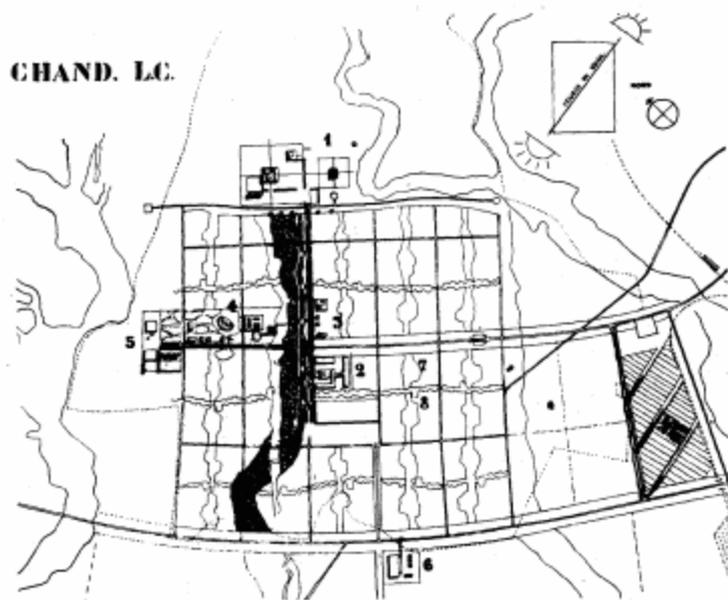


Figura 1.12: **Chandigarh**
Fonte: Le Corbusier, 1976

1.5 Campo e Conceito de Desenho Urbano

*Um proceso ...basado en el inveterado deseo
de humanización de la ciudad...*

Corsini

O padrão de cidade moderna, norteado pelas fundamentações teóricas hegemonicamente defendidas por Le Corbusier, foi disseminado em todo o mundo. Em meados do século XX, o modelo de cidade funcionalista começou a ser rechaçado nos meios de comunicação, tanto por arquitetos quanto por outros intelectuais. Boa parte das críticas recaiu sobre o princípio do zoneamento, “rejeitado por causar a fragmentação da vida, a decomposição física da cidade e a criação de

áreas que admitem somente um uso” (PEPONIS, 1989). Jacobs (1961), Alexander (1965) e Krier (1975), cada um a seu modo, destacaram as vantagens da diversidade e da densidade do ambiente da rua e defenderam o retorno à cultura urbana da cidade tradicional. Seus discursos e teorias, socialmente consistentes, influenciaram novas posturas em relação ao desenho urbano, mas não contribuíram com teorias e metodologias capazes de impor nova ordem no planejamento urbano.

Corsini(1993)³⁸, citando Ignasi de Sola Morales, que diz que a história da arquitetura urbana depois dos anos 40 é a história do desejo de fazer a cidade desde a arquitetura, diz que esta afirmação sintetiza o processo de materialização da forma urbana na segunda metade do século XX, o qual embora rico de aportações dispõe de escassas visões históricas. Nesse contexto mostra o surgimento do campo de desenho urbano como o modo de repensar cidades, com base em objetivos fundamentalmente concretos e operacionais voltados para o contexto social. Observando que o urbanismo deve concretizar fisicamente a distribuição de atividades e do espaço, Corsini (1993) conclui que o desenho urbano surgiu como a expressão mais própria da Arquitetura no urbanismo, quando o despertar para o acúmulo de problemas sociais produzido pelo liberalismo extremado do século XIX provocou o desejo de humanizar a cidade.

A expressão Desenho Urbano deriva de *Urban Design* mas, na língua portuguesa, corresponde a projeto urbanístico (KOHLSDORF, 1996). Sua origem está associada aos primeiros planos de reforma urbana realizados no pós-guerra, a exemplo da reforma urbana no centro de Varsóvia e obras importantes na Holanda e Alemanha e com os trabalhos do escritório de Lester Wiener e J. Luis Sert na América latina: o plano urbanístico da Cidade Industrial de Chimbote (Peru, 1947), o Plano Regulador de Bogotá (1950-1953), o Plano de Havana (1955) e os planos de reconstrução da Inglaterra, apresentados por Arthur Korn, com a respectiva legislação, sugerindo a visão de um método de atuação dos arquitetos.

O escritório de Sert, contou com a participação de Le Corbusier, e aplicou os esquemas e métodos do CIAM nos projetos: super quadra, hierarquização viária, criação de áreas verdes, zonas industriais, adensamento habitacional e delimitação de áreas centrais para comércio e serviço com circulação exclusiva de pedestre.

³⁸ Autor do livro *Diseño urbano y pensamiento contemporáneo*, produzido a partir de pesquisa realizada entre 1993 e 2001, publicado em Barcelona. sem data.

A atividade de desenho urbano foi reconhecida em obras, estudos e projetos, a partir de dos anos 60, em práticas realizadas segundo diferentes pontos de vista e experimentações metodológicas (DEL RIO, 1990), quando, segundo Corsini, culmina com uma linguagem mais audaz na sua censura ao Moderno.

A atuação em desenho urbano desencadeou a abordagem empírica da Arquitetura e do processo de urbanização por profissionais de diferentes áreas do conhecimento. Com isso, a cidade passou a ser estudada e trabalhada com base em pesquisas desenvolvidas por especialistas em Arquitetura, Antropologia, Geografia, Engenharia, Sociologia, Economia e Ciências Políticas; o que contribuiu com a burocratização e com a complicação de procedimentos simples, alega Carlos Santos³⁹, dizendo: “Deixamos de entender que, rompida a síntese, qualidade principal do nosso objeto urbano, perdíamos o sentido.”

Diferentes pesquisas e metodologias de análise do espaço urbano foram feitas abordando a cidade a partir da ótica do pedestre e sugerindo projetos com megaestruturas grandiosas, aglutinação de diversas atividades em espaço condensado visando o desfrute das instalações a pé. No livro “A Imagem da Cidade”, Kevin Lynch (1960), demonstra um método empírico para levantar informações sobre a percepção visual do cenário urbano. Kenzo Tange (1963), planejou uma cidade (utópica) na baía de Tókyo para 10 milhões de habitantes, sobre mega estrutura flutuante. Outros autores, a exemplo de Rob Krier (1975), desenvolveram estudos laboriosos, abordando o desempenho da vida humana em relação à conformação física da paisagem urbana. Nesses estudos os efeitos do volume e da forma das construções, das paredes arquitetônicas e das desembocaduras de ruas, são analisados observando a maneira pela qual a tipologia arquitetônica e a disposição dos componentes do espaço urbano afetam o comportamento humano.

Para Kohlsdorf (1996) a prática do desenho urbano buscou a aplicação do conhecimento e da arte do arquiteto, para restaurar o que Le Corbusier chamou de “dignidade do espaço urbano” e promover a dinâmica da vida urbana. Essa prática evoluiu como uma “nova atitude de abordagem do espaço da cidade” e assumiu a disciplinaridade do espaço urbano, bem como o conhecimento de outras áreas em práticas urbanas.

³⁹ Comentário feito na apresentação dos anais do I Seminário sobre Desenho Urbano no Brasil, Cadernos Brasileiros de Arquitetura nº 12, pag. 5.

Observando como o padrão urbanístico e morfológico da cidade favorece ou prejudica a dinâmica da vida urbana, Krier (1975:19-35) catalogou e analisou dezenas de tipos de espaços urbanos das cidades mais antigas e destacadas da Europa, segundo as características geométricas. Entendeu que o procedimento lógico de criação do espaço urbano deveria ser orientado pela função, pela construção e, por último, pela forma. Ele incluiu vários aspectos da vida humana nos espaços públicos livres e concluiu que “o transporte motorizado de pessoas e mercadorias constitui uma função urbana elementar”.

No nicho do desenho urbano, o detalhamento do espaço destinado ao pedestre nas cidades passou a ser desenvolvido em escalas maiores. Nessa prática, o desenho do lugar do pedestre, tanto no espaço da rua e nos recintos da cidade, quanto no interior das edificações, passou a ser trabalhado, simultaneamente, com ênfase no aspecto da ergonomia, da segurança, da estética e do embelezamento. Surgiram vários livros ensinando a projetar espaços na escala do pedestre.

Arquitetos paisagistas desenvolveram modelos e métodos para a composição do cenário urbano, indo do piso à paisagem construída. Prinz (1980) publicou livros cheios de desenhos e de detalhes, sugerindo cuidados e práticas para a composição do espaço urbano (Figura 1.13).

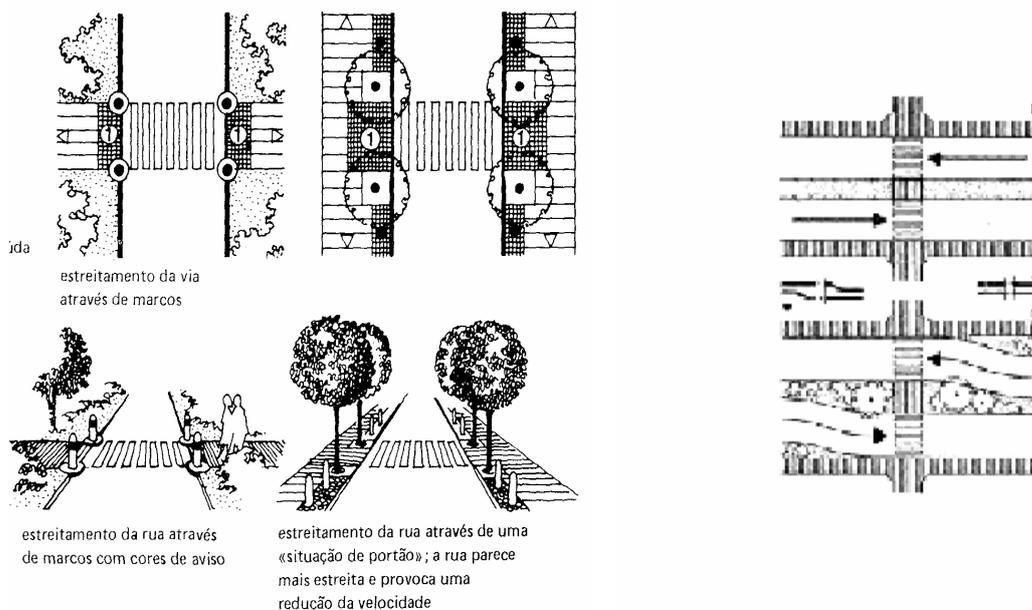


Figura 1.13: Exemplos de desenhos para planejamento urbanístico
Fonte: Prinz, 1980

O aspecto da segurança passou a ser apresentado em manuais técnicos, produzidos nos setores de engenharia de trânsito, com desenhos estabelecendo regras para a concepção e a produção das áreas de circulação em função do fluxo. Os manuais apresentavam desenhos com dimensões para orientar a construção e a qualificação dos espaços urbanos destinados ao trânsito de pedestres. Esses desenhos ofereciam um repertório de idéias para o encaminhamento dos pedestres em diferentes situações espaciais do ambiente da rua e para a execução de travessias seguras e devidamente sinalizadas.

O desenvolvimento e a produção de trabalhos técnicos voltados para a qualificação do lugar do pedestre passou a ser objeto de atenção e de legislação na instância de diferentes áreas do conhecimento e em diferentes órgãos e instituições públicas e privadas, por técnicos de diferentes formações acadêmicas. (Figura 1.14)

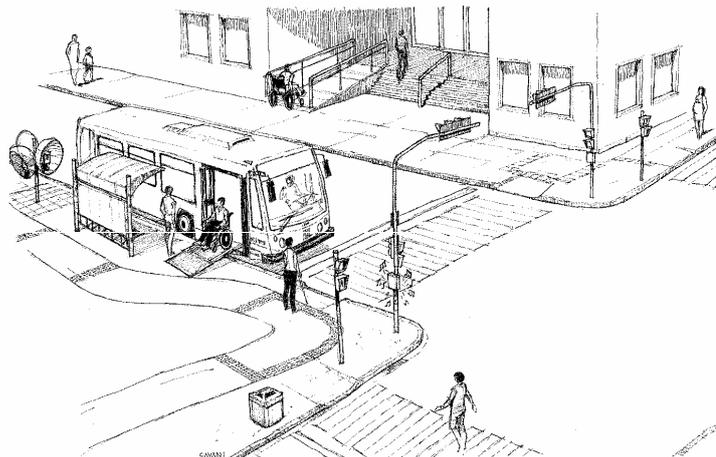


Figura 1.14: **Exemplo de desenho com detalhes para o trânsito de pedestre**
Fonte: Cartilha de Acessibilidade. CONFEA/CREA-PE

A prática do desenho urbano desenvolveu-se como atuação arquitetônica em frações urbanas, com o claro objetivo de reestruturar e de adequar espaços depreciados ou sem tratamento urbanístico. Nessa atuação eram enfatizados tanto o uso e o desfrute da coletividade do lugar planejado, quanto a valorização do acesso e da circulação de pedestres. Corsini (1993) observa que a atuação do arquiteto, através do desenho urbano, em relação aos problemas urbanos, pode ser verificada em três vertentes de respostas: 1^a) baseada na capacidade estética; 2^a) apoiada nas possibilidades técnicas; 3^a) daqueles que optavam por trabalhar com as novas demandas sociais.

Capítulo 2

A CONSOLIDAÇÃO DO LUGAR DO PEDESTRE NA CIDADE

... o lado mais agradável e... mais proveitoso da vida da cidade é a sociedade e o contato humano... é verdadeira uma cidade onde tais coisas são mais freqüentemente encontradas.

Lewis Mumford (1882:234)

No período da Revolução Industrial, o interesse pela cidade foi ampliado. A oferta de mercadorias, de trabalho e de oportunidades de lazer, de formação pessoal e de negócios aumentaram o êxodo rural e a população urbana.

A industrialização propiciou um aumento significativo da oferta de produtos novos e, com isso, desenvolveu-se o hábito de se ir às compras (MUMFORD, 1985). Na segunda metade do século XIX, “o despertar da consciência cidadina” veio com a evolução do comércio de varejo e a prestação de serviços, trazendo nova vida às ruas. Mulheres antes reclusas saíam às ruas para as compras, surgindo preocupações com a circulação de pedestres e investimentos em embelezamento e na qualificação do espaço urbano voltado ao trânsito a pé (YÁSIGI, 2000).

No livro “Arquitetura Plurifuncional no Espaço Urbano”, Zeidler (1985) mostra a evolução dos artifícios arquitetônicos, criados como solução para atender o trânsito de pedestres. Ele buscou, no trabalho dos reformistas sociais do século XIX, as primeiras preocupações e idéias para o trânsito a pé nas cidades da era mercantilista. Apresentou a evolução das soluções para o trânsito a pé nas cidades, a origem e o desenvolvimento da edificação multifuncional no contexto urbano.

Zeidler também inclui no livro as ações humanas voltadas para a qualificação de espaços destinados exclusivamente ao trânsito de pedestres, à revelia do planejamento. Nesse contexto, mostra a seqüência das principais atuações no campo da Arquitetura, as quais anteciparam os atuais edifícios multifuncionais criados para satisfazer as vicissitudes do mercado na escala do pedestre.

Yázigi (2000), no livro “O Mundo das Calçadas”, comenta a relação do homem com a cidade em diferentes países, através das calçadas. Em suas descrições, refere-se a fragmentos do cenário e da vida humana, bem como às relações pessoais ou comunitárias com a cidade, por meio da rua. O livro trata de

diferentes experiências da vida humana nas ruas e dos descuidos para com o pedestre. Mas aborda a qualidade das calçadas e a evolução das legislações urbanísticas nesse sentido. Yásigi reclama da falta de continuidade no tratamento das calçadas, em prol da circulação de pedestres.⁴⁰

Neste capítulo, buscamos reconhecer as principais iniciativas e atuações humanas relacionadas com a consolidação do lugar do pedestre nas cidades. O estudo abrange qualificações voltadas para o livre trânsito a pé nas cidades da Europa em épocas que acompanham o desenvolvimento mercantilista e chega até a cidade contemporânea. O estudo e o planejamento do espaço público para o desfrute do pedestre são objeto de estudos recentes, embora há dois séculos seja alvo de atuação da sociedade mercantil. Recentemente, tornou-se foco de diversas áreas do conhecimento do poder público, por meio de seus órgãos específicos.

O conceito de lugar, neste trabalho, visa a acentuar o propósito humano de criar um lugar ilimitado para o homem desfrutar do espaço urbano como um mundo concreto. O estudo do lugar do pedestre nas cidades baseia-se na experiência humana, nas relações sociais do homem com o ambiente urbano. No conteúdo social dos espaços criados para o homem interagir com o mundo, reconhece-se o lugar do pedestre como o da vida humana no mundo urbanizado. O lugar do pedestre é visto como “um produto da experiência humana” (LEITE, 1998:10) no espaço geográfico da cidade. Já esse é visto como “a natureza modificada pelo homem através de seu trabalho” (SANTOS, 1978:119).

Nesse contexto, o espaço urbano, no qual se insere o lugar do pedestre, deve ser visto como “uma forma durável, que não se desfaz paralelamente à mudança de processos; ao contrário, alguns processos se adaptam às formas preexistentes enquanto que outros criam novas formas para se inserir dentro delas” (SANTOS, 1978:119). O enfoque histórico segue a evolução do pensamento e das atuações humanas no contexto urbano, para verificar como a experiência humana da vida em sociedade influenciou a forma da circulação a pé nas cidades.

Exemplos de atuação propiciam reflexões sobre as diferentes facetas das relações sociais do homem na cidade e dão uma visão da constante relação de trocas inerentes à vida em sociedade.

⁴⁰ Para Yásigi (2000:31), calçada é todo o espaço usado para circular a pé nas cidades. Onde não existia a separação entre o lugar do pedestre e do veículo, todo o leito da rua foi considerado como “mundo das calçadas”.

2.1 Iniciativas da Sociedade para Favorecer o Trânsito de Pedestre

As primeiras atitudes de atenção, de cuidado, de preocupação e de respeito para com o trânsito de pedestre nas cidades surgiram por iniciativa dos comerciantes. Embora movidas pelo interesse de auferir lucros no comércio, as práticas realizadas com o interesse de atrair e de propiciar a livre e confortável circulação de pedestres nos locais de exposição de mercadorias tornaram-se populares como partido arquitetônico. Boa parte dos artifícios criados há séculos continuaram sendo desenvolvidos para promover a vida urbana, que é fundamentada numa relação de trocas. Os primeiros espaços criados pelos comerciantes para atrair, facilitar e promover a circulação de pessoas foram: as passagens de pedestre, as galerias e os passeios.

2.1.1 Passagens de pedestres

As passagens de pedestre construídas em Paris representaram uma maneira de abordar a escala humana e de exibir as novidades técnicas em aço e cristal. Tornaram-se famosas as passagens construídas no interior de vários quarteirões dessa cidade, onde foram abertas diversas lojas comerciais (ZEIDLER, 1985). (Figura 2.1)

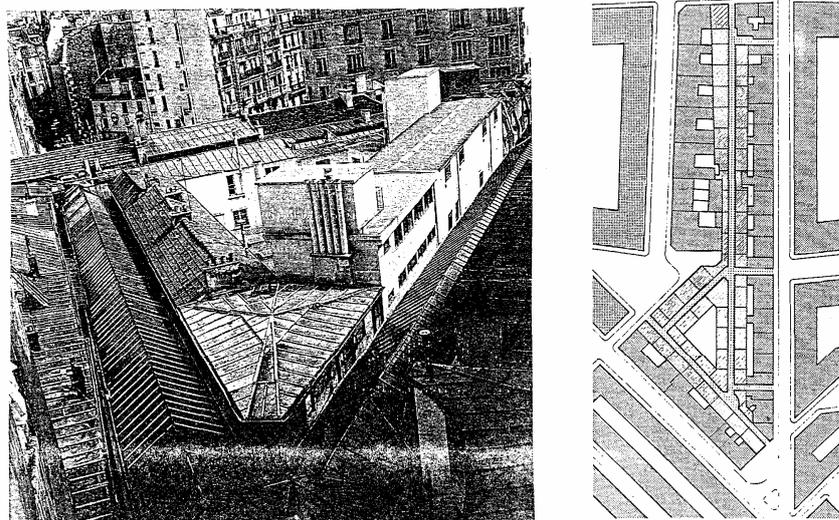


Figura 2.1: **Passagem de pedestre em Paris** (*Passage du Caire* – 1779)
Fonte: Hertzberger, 1999

A *Passage du Caire* (1779), com 370m de comprimento e 2,70 de largura, era a mais longa (www.wikipédia.org) e a mais antiga (www.insecula) passagem coberta de

Paris. Entende-se que essa iniciativa influenciou o planejamento e a construção das galerias.

2.1.2 Galerias

As galerias que atravessam quarteirões surgiram como espaços planejados e arquitetonicamente concebidos para valorizar o acesso do pedestre às compras e atrair consumidores, em substituição às passagens; são típicas do século XIX. As galerias conectam duas ou três ruas e criam atalhos convidativos e atraentes para o pedestre. Tornaram-se mundialmente conhecidas a *Galerie Vivienne* (1823), de Paris (Figura 2.2), e a galeria *Victorio Emanuel II* (1877), de Milão (Figura 2.3).



Figura 2.2: **Galerie Vivienne**, Paris (1823)
Fonte: www.google.com.br



Figura 2.3: **Galeria Vittorio Emanuel II**
Fonte: www.google.com.br

A idéia da galeria utilizando o artifício do recuo sucessivo do pavimento térreo dos edifícios geminados remonta à tempos muito antigos: Grécia, Roma e outros. Ganhou *glamour* na Paris de Haussmann e passou por diversas releituras em diferentes países. Dada a praticidade de proteção da circulação de pedestres e às vantagens de condução do pedestre para as lojas, esse artifício entrou na cidade contemporânea, tanto na Arquitetura moderna quanto na eclética. Entretanto, sua ocorrência é descontínua nas cidades.

De certa forma, o *pilotis* da Arquitetura moderna é uma nova leitura das galerias, no tocante à proteção do pedestre. Mas sua função social é mais ampla, apesar de não ter sido efetivada como uma prática corrente no meio urbano.

2.1.3 Passeios

Na Antigüidade, as ruas eram estreitas e destinadas à circulação geral e ao acesso às propriedades urbanas públicas e privadas. Com o incremento do transporte veicular individual e coletivo, a rua passou a ser um espaço proibido para pedestres. No contexto da cidade, o passeio tornou-se o espaço da rua, que fica junto às edificações, destinado ao trânsito exclusivo de pedestres.

O passeio⁴¹ surgiu para atender o trânsito exclusivo de pedestres e foi inicialmente definido como “o espaço existente entre o lote do quarteirão e o meio fio” (YÁZIGI, 2000:31). A calçada ou passeio⁴² situava-se em um nível mais elevado, intermediando o leito da rua e as edificações. Dessa maneira, acumulava a função de ancorar o fluxo de águas pluviais que corriam na rua e a sujeira carreada pelas águas e pelos veículos

Embora essa separação tenha sido assim definida a partir do século XIX, Munford (1982) lembra que, em Pompéia⁴³, havia uma calçada elevada para o pedestre, que atravessava a via. Essa idéia não foi disseminada como um benefício físico da engenharia devido a uma “certa pobreza de imaginação” e porque não se pensava na “finalidade humana” (MUNFORD,1982).

A definição técnica do passeio, em desenho executivo, foi defendida por Cerdà (1996) em seu projeto para a reforma urbana de Barcelona, em 1860. Seus desenhos eram tão completos que incluíam a definição dos espaços para as árvores, os postes e os assentos.

Com a evolução da prática de planificação urbana, o termo passeio passou a fazer parte dos projetos urbanísticos. Para tanto, começou a contar com a regulamentação das dimensões em função do fluxo de pedestre previsto e da largura da caixa da rua. Atualmente, a regulamentações urbanísticas estabelecem que a largura do passeio é proporcional ao número de faixas de rolamento de

⁴¹ Esse estudo não faz referência ao “Passeio Público” criado como área de lazer e ócio urbano.

⁴² Na legislação urbana anterior ao século XXI o termo calçada e passeio é usado sem distinção.

⁴³ Antiga cidade Romana construída onde ainda existem vestígios dessa calçada alta.

veículos e à própria caixa de rua. Essa medição é feita conforme a classificação de “níveis de serviço” (ANTP, 1997).

Nas áreas centrais das cidades, junto dos edifícios cívicos e nos lugares de domínio público, em todo o mundo, encontram-se passeios contínuos feitos com o mesmo material, à revelia da regulamentação formal. Nos grandes centros urbanos da atualidade, essa prática costuma ser realizada pelo poder público, por meio de atuações tecnicamente pensadas e planejadas. Nesse caso, os passeios são revestidos com pavimentação padronizada, segundo algum modelo artística e esteticamente pensado.

Recentemente, o conceito de passeio passou a ser objeto de regulamentação urbanística, com o objetivo de garantir a segurança e o conforto no trânsito a pé, além da acessibilidade universal. Mas a questão da continuidade ainda não é objeto de regulamentação.

O incremento do trânsito de veículos⁴⁴ nas cidades provocou a delimitação e a separação definitiva do lugar do pedestre e do lugar dos veículos nas ruas. O lugar do pedestre passou a faixa calçada⁴⁵ situada entre o limite do terreno e o limite do espaço do automóvel, disposta em um nível elevado em relação ao lugar dos veículos, o leito carroçável. No novo Código de Trânsito Brasileiro (CTB, 2005), o termo passeio estabelece a parte da calçada que deve ficar livre para garantir a continuidade do trânsito a pé nas cidades.

2.1.4 A rua de pedestre

As ruas na cidade antiga eram construídas na escala do homem, ou do cavalo, ou na da carroça (KRIER, 1975). A grande maioria da população andava a pé, e os poucos meios de transporte utilizavam a tração humana: liteiras, carros de mão, e outros. Por isso não existia a delimitação de áreas específicas para uma modalidade de trânsito nas ruas. O trânsito era misto em toda sua extensão.

Na metade do século XX, quando o conflito de veículos e de pedestres nos centros urbanos começou a gerar problemas para a administração pública, surgiu,

⁴⁴ O termo veículos aqui se estende a todos os tipos de transporte sobre rodas: os movido a tração animal, os movidos a eletricidade e o automóvel a motor.

⁴⁵ No mundo antigo as ruas ou estradas revestidas com pedra eram chamadas de calçada. Na cidade romana antiga “o calçamento das ruas chegou antes que os canos d’água” (MUNFORD, 1982:238) mas normalmente era aplicado nas vias externas à cidade. No Brasil temos um estudo precioso sobre as “Calçadas do Lorena”.

na Alemanha (1950), a primeira tentativa de transformar as ruas com predominância de atividades comerciais em área de domínio exclusivo de pedestres. Os idealizadores da “rua de pedestre” enfrentaram grandes dificuldades para defender a proposta e levaram uma década para conseguir implantar a primeira reforma e mudanças no meio urbano (WOOD, 1982). Os comerciantes temiam ver a falência de seus negócios.

Depois do sucesso da primeira “rua de pedestre” em Essen (1972), os próprios comerciantes passaram a reivindicar a ampliação da proposta, para que a rua de pedestre abrangesse seus estabelecimentos. Em seguida, outras cidades reivindicaram o planejamento e a aplicação da idéia. A partir dessa experiência, o conceito de “rua de pedestre” (WOOD, 1982), passou a ser aplicado no resto do mundo (Figura 2.4).

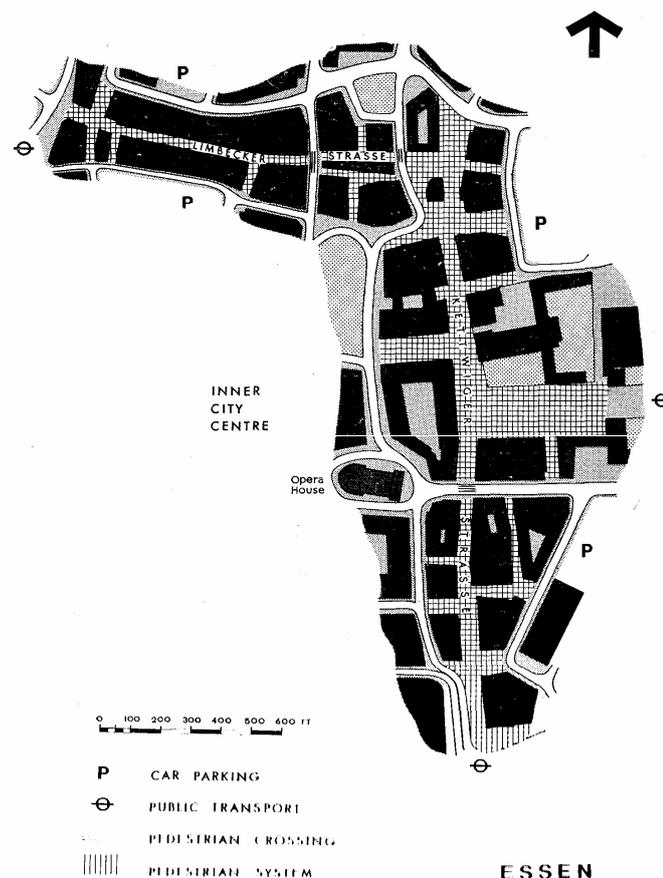


Figura 2.4: Rua de Pedestre, Essen
Fonte: Lewis, 1972

O projeto da rua de pedestre em Essen mostra a extensão da proposta e os cuidados tomados, para garantir as relações do homem com a cidade. A rua de

pedestre é caracterizada pelo calçamento total da caixa de rua e pela eliminação total do trânsito veicular de passagem. No leito dessa rua, totalmente nivelado com o passeio, foram criados espaços para o pedestre parar, descansar e contemplar a paisagem. A rua de pedestre conta com canteiros e vários equipamentos públicos: assentos, quiosques, telefones, totens de propaganda, iluminação diferenciada, caixas de correspondência e equipamentos associados à publicidade.

Wood concluiu que o temor dos comerciantes era infundado e que as autoridades se deram conta de que o funcionamento satisfatório das ruas de pedestre recompensava os longos anos de planejamento e persuasão.

A partir de então, a idéia de privilegiar o trânsito a pé foi amplamente disseminada e aplicada, com instinto de preservação no casco das cidades antigas da Europa, cuja estreiteza da rua tornava impraticável o trânsito de veículos. O conceito de rua de pedestre passou a ser utilizado também nas cidades mais novas, com fechamento das ruas nas quais a concentração de lojas comerciais criava paredes de vitrines e gerava o afluxo de intenso trânsito de pedestres.

A presença da vitrine sempre esteve associada ao aumento da circulação de pedestres e ao congestionamento e dificuldades no trânsito de um modo geral. Portanto, podemos afirmar que houve conveniência social e econômica na criação da rua de pedestre nos locais com alta densidade de estabelecimentos comerciais.

2.1.5 Edifícios multifuncionais

A origem dos edifícios multifuncionais⁴⁶ acompanha a evolução das cidades e da vida urbana. O edifício multiuso surgiu na antiguidade, quando foram construídas as primeiras edificações para abrigar várias funções correlacionadas entre-si ou com as pessoas que conduziam as diferentes atividades ali abrigadas. Existiram diferentes padrões de edificações multiuso no tecido urbano das cidades desde os primórdios, a exemplo da ágora grega e dos banhos romanos⁴⁷ (ZEIDLER,1983).

A concentração populacional e a ampliação dos serviços nas cidades, durante a Revolução Industrial, tornaram mais comum a superposição de funções em um mesmo edifício. Para Zeidler (1983), os quarteirões conformados com edificações

⁴⁶ Para Zeidler (1983), onde coexistem duas funções específicas, a exemplo de trabalho e residência, ha uma edificação multifuncional.

coladas umas às outras, que abrigavam residências, comércio, restaurantes, cafés e teatros, conformavam um bloco multifuncional.

Nessa ótica de raciocínio, esse autor afirma que Haussmann induziu a criação de edifícios multifuncionais na reestruturação de Paris, quando recomendou que as plantas dos edifícios de seus bairros centrais fossem concebidas com lojas no pavimento térreo e habitações nos pavimentos superiores. Haussmann teria sido influenciado pela construção de galerias sobre passeios da *Rue de Rivoli* e teria adotado a mesma solução como padrão nos bairros centrais da cidade, porque constatou que essa prática dava excelentes resultados na harmonização das ruas (ZEIDLER, 1983).

Após identificar todos os modos de conformação espacial multifuncional, Zeidler (1983) concluiu que o surgimento e a evolução do edifício multifuncional foram influenciados pelas atuações da sociedade em prol da vida em coletividade. A origem histórica do edifício multifuncional encontra-se, portanto, na eficiência e nas vantagens das passagens de pedestre cobertas e das galerias. O edifício multifuncional previa a concentração de atividades, visando facilitar o acesso ao comércio e a serviços; mas a idéia tem um lado prático, que favoreceu o seu sucesso. Hoje o edifício multifuncional concorre com a cidade em si, porque propicia o contato e o convívio humano livre das dificuldades acarretadas pelas intempéries, pela poluição atmosférica, pela sujeira das ruas e pela descontinuidade⁴⁸ das calçadas oferecendo a opção de uma vida cidadina em espaço fechado.

A idéia do edifício multiuso evoluiu para o edifício com lojas de departamento e, posteriormente, para o conceito contemporâneo de *shopping center*.

Os primeiros *shopping centers* surgiram por acaso na América do Norte (Canadá e EUA), na metade do século XX. Originam-se na implementação de estacionamentos cobertos em centros de comércio e prestação de serviços, situados na periferia da cidade. Esse conceito se afirmou como solução para facilitar o acesso às compras, num lugar no qual os invernos rigorosos dificultavam a vida da população.

A construção atual de *shopping centers* resulta de uma logística empresarial, que concentra estabelecimentos comerciais (lojas, lanchonetes, restaurantes),

⁴⁷ Zeidler (1983) destaca que as sociedades grega e romana criaram edifícios multifuncionais, porque davam muita importância à vida pública.

serviços de lazer (salas de cinema, *playground*, parques de diversões) e estacionamento em um mesmo edifício, para tirar proveito do comportamento consumista da sociedade contemporânea: “É um espaço planejado para manter o equilíbrio da oferta e da funcionalidade, assegurando a convivência integrada” (REVISTA DO SHOPPING, 2007).

As facilidades da concentração de serviços em um mesmo edifício já fazem parte do cotidiano das cidades contemporâneas, porque a vida do homem mudou muito. Os *shopping centers* constituídos no centro das cidades agregam edifícios com salas comerciais e estacionamentos. As edificações de serviço específico que provocam grande convergência de pessoas, a exemplo dos supermercados, estão agregando a prestação de serviços básicos em seu interior, como: banco eletrônico, câmbio, comunicação, alimentação, comércio, serviços gerais, lazer e ócio contemplativo. Os terminais⁴⁹ de todas as modalidades de transporte estão se tornando edificações de multiuso.

O padrão urbanístico da cidade moderna com setorização funcional levou grande parte da população urbana a residir em setores (bairros) predominantemente residenciais e a trabalhar em setores exclusivos de atividades laborais. Isso fez com que grande parte da população urbana, contornando a ausência do transporte coletivo, se tornasse dependente do automóvel e se viciasse a andar só de carro.

Essa condição de vida associada ao automóvel favoreceu a logística do edifício multifuncional de cunho comercial. O *shopping center* passou a ser o ponto de convergência da população que reside em bairros residenciais, dada a oportunidade de compras, de negócios e de divertimento, associada à oferta de estacionamento coberto. Com isso, as pessoas passaram a perder o contato com o centro urbano, e o espaço físico da cidade destinado ao trânsito de pedestres perdeu o glamour e entrou em degradação.

Nessa ótica, neste trabalho, podemos dizer que as bases teóricas do conceito arquitetônico do edifício multifuncional, em si, encontram-se na estrutura funcional do Falanstério de Fourier (1829).

⁴⁸ O conceito de continuidade inclui todas as qualificações adequadas ao trânsito a pé: regularidade do piso, nivelamento, pavimentação adequada e a existência das calçadas em toda a cidade.

⁴⁹ Na arquitetura dos terminais de transporte, vêm sendo incorporado, além dos serviços básicos, todos os serviços de informação e de segurança pública. Os aeroportos agregaram a hospedagem, o centro de convenções, comércio, serviços e lazer. Os *shoppings* construídos no centro das cidades tornaram-se edifícios multiuso incrementando a complexidade de serviços e também agregam salas comerciais, centros de negócio, hospedagem e lazer.

Já o sentido do cuidado com o pedestre para auferir benefícios por meio da oferta de serviços em uma mesma edificação evoluiu segundo as leis do mercado de consumo e à revelia de leis urbanísticas.

2.2 Regulamentação do Espaço Urbano Destinado ao Trânsito

... Platão observou nas *Leis* que a maior praga da cidade era “não a dissensão, mas a distração”.

Mumford (1982:165)

No contexto da cidade planejada, os fatos demonstram que “o novo gênero de vida que a cidade gerou trouxe uma nova dimensão à experiência humana”. A sociedade tribal desintegrou-se ante a nova conformação social e deu origem ao Estado. Respectivamente, a vida estruturada a partir da heterogeneidade étnica e profissional, de crenças e de costumes enfraqueceu a vigente ordem moral (tribal) e fortaleceu a ordem técnica, dando origem à especialização do trabalho e ao desenvolvimento de políticas de controle, de ordenamento e de dominação do território (FERRARI, 1977: 209-211).

Em meados do século XIX, governos passaram a fixar normas urbanísticas para a implantação de cidades, com legislação específica sobre vários temas, a exemplo da comunicação, do saneamento, do transporte e da estética. A evolução do uso do espaço urbano como recipiente de diferentes relações levou à consolidação de inúmeros instrumentos legais, para disciplinar e reger aspectos nelas envolvidos, como: edificação, comunicação, saneamento e modos de convivência. Ferrari (1977) e Yásigi (2000) comentam o desenvolvimento das leis criadas para tratar da gestão e controle do espaço urbano em vários países do mundo e no Brasil, mostrando vantagens e vulnerabilidades desse procedimento. Com base nas evidências, Yásigi (2000:93) observa que “são os bons projetos e tecnologia que mudam a cidade, e não códigos isolados”.

2.2.1 Hierarquização do sistema viário

Em 1948, Le Corbusier (1976) criou, a pedido da Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura (Unesco), a regra das “7 vias”, que

estabelecia um modelo hierarquizado para “regular a circulação moderna” nas cidades. Os 7 Vs classificavam as vias com base em sua destinação:

- V1 – estrada nacional ou de província, atravessando o país ou os continentes;
- V2 – criação municipal, tipo de artéria essencial de uma aglomeração;
- V3 – reservada à circulação mecânica, sem passeios; nenhuma porta de casa ou edifício abria-se para elas. Semáforos colocados a cada 400m permitiam aos veículos uma velocidade considerável. Houve uma criação moderna de urbanismo: o setor;
- V4 – rua de comércio de setor;
- V5 – essa via conduz os veículos e os pedestres às portas das casas;
- V6 – ajuda a condução de veículos e de pedestres às casas (o V5);
- V7 – via que alimenta em sua extensão a zona verde, onde estão as escolas e os esportes.

Esse sistema hierarquizado foi aplicado inicialmente no citado projeto da cidade de Chandigarh (Índia, 1951), planejada para abrigar 500.000 habitantes, e inspirou a criação do atual modelo de hierarquização viária. Como o principal meio de transporte em Chandigarh era a bicicleta, Le Corbusier criou o V8 como via exclusiva de bicicletas (LE CORBUSIER, 1976). (Figura 2.5).

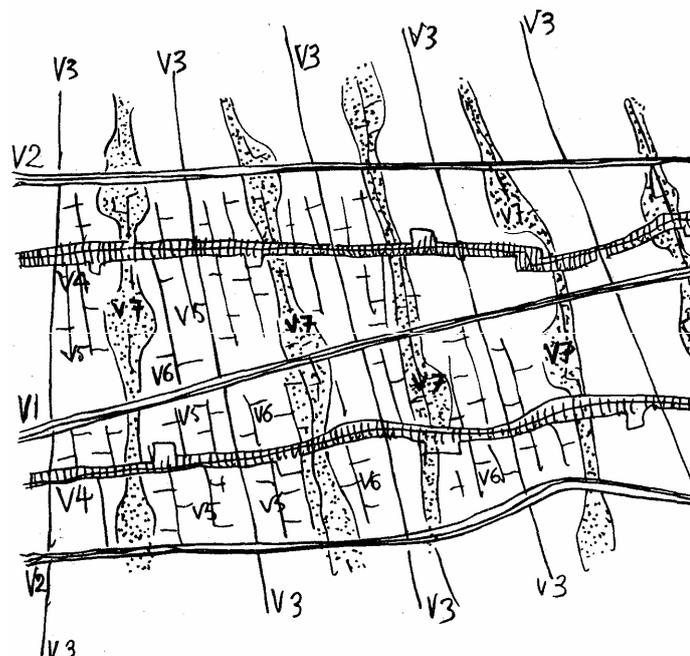


Figura 2.5: **Distribuição das 7V na cidade de Chandigarh**
 Fonte: Le Corbusier, 1976

A cidade de Chandigarh foi atravessada por uma V1 (estrada) e duas V2. Os setores foram delimitados por vias V3. Cada setor foi subdividido em vinte quadras, pelas vias V4 e V5. A via V6 chegava à porta das casas; a via V7, destinada aos jovens, passava pela área verde ligando os centros esportivos às escolas.

O plano urbanístico dessa cidade previa treze categorias de habitação individual dispostas em setores específicos, para abrigar desde trabalhadores braçais ministros (BOESIGER, 1998).

Le Corbusier aplicou as teorias da cidade jardim, mas criou uma cidade inteira que privilegiava o trânsito direto de pedestres na conexão dos diferentes setores.

2.2.2 Globalização das regras e a interação da sociedade

Chegamos no século XXI cerceados por uma série de normas, códigos, leis, regulamentos e instrumentos legais, criados a título de facilitar, ordenar e orientar as atuações afetas ao espaço urbano. Concomitantemente, surgiram diferentes modos de interação da sociedade e do poder público em prol dos interesses sociais. Nesse contexto, entra o discurso sobre o meio-ambiente, e a preocupação com o bem-estar inclui a qualificação dos espaços destinados ao pedestre nas cidades. Volta a se cogitar novos modelos de cidade ideal, agora com a conotação de cidades sustentáveis⁵⁰ (CÉSAR; CIDADE, 2003) e acessíveis⁵¹.

Para disseminar os objetivos dos dispositivos legais criados nas instâncias do poder público, as leis passaram a ser reinterpretadas em manuais destinados à população e aos técnicos responsáveis pela gestão do espaço urbano. O Estado passa a criar planos diretores para estabelecer diretrizes de ação e programas de ações específicas. Por sua vez a sociedade civil passou a criar organizações não governamentais com o objetivo de fazer valer os direitos defendidos nas leis.

Em todo o mundo, as regulamentações e o planejamento urbano tenderam a criar espaços com condições físicas ideais para conforto e segurança no trânsito de pedestres. Nesse contexto foram desenvolvidos desenhos específicos para orientar

⁵⁰ Esse conceito discute o desenvolvimento sustentável dos assentamentos pedestres. Nesse contexto foram desenvolvidos desenhos específicos para orientar a produção e a qualificação humanos e considera a cidade como o *habitat* humano. (CÉSAR, 2003)

⁵¹ O conceito de acessibilidade preocupa-se com a promoção do acesso universal e inclui preocupações com as pessoas portadoras de necessidades especiais.

a produção e a qualificação dos espaços de circulação e parada de pedestres nas cidades, incluindo-se detalhes construtivos para garantir a acessibilidade universal a todo tipo de equipamento público ou de interesse coletivo. O termo acessibilidade é tomado como:

Condição para utilização, com segurança e autonomia, total ou assistida, dos espaços, mobiliários e equipamentos urbanos... , facilidade, em distância, tempo e custo, de se alcançar, com autonomia, os destinos desejados na cidade. (Decreto Nº 5.296/04 – Para a Construção da Cidade Acessível)

Além do aprimoramento no detalhamento dos projetos executivos, surgiu uma série de artifícios técnicos industrializados, com a finalidade de sinalizar e de orientar o trânsito geral de pedestres e promover o trânsito de pessoas portadoras de necessidades especiais. Nesse contexto incluem-se artifícios arquitetônicos para pessoas idosas ou que se locomovem em cadeiras de roda e sinalizações para deficientes visuais e auditivos.

Capítulo 3

EVOLUÇÃO DO ESPAÇO DO PEDESTRE NO PLANO PILOTO

A cidade foi concebida em termos de Brasil definitivo, feita para permanecer e traduzir, com dignidade, uma nova fase do Brasil, não de um Brasil novo, diferente, mas de um Brasil que continua voltado para o futuro.

Lucio Costa (1974)

Os fatos históricos descritos na Parte I possibilitaram a visualização de como as cidades foram se conformando em seu processo evolutivo, o que serve de base à compreensão direta ou indireta da proposta de Lucio Costa para o PP de Brasília.

A partir disso, aborda-se, nesta parte, onde e como Lucio Costa previu o espaço físico do PP, no que concerne ao caminhar de pedestres, e como foram construídos e se efetivaram os respectivos caminhos, no decorrer da implantação e do desenvolvimento da cidade. A finalidade é conhecer o contexto do plano urbanístico de Lucio Costa para a nova capital do Brasil e as atuações humanas, no que se refere à circulação a pé no PP. Ao mesmo tempo, buscam-se subsídios para a análise da estrutura de circulação do pedestre no PP, objeto desta pesquisa, apontando diferentes realidades dos espaços livres públicos de domínio coletivo que abrigam percursos de pedestre na situação prevista no projeto urbanístico.

Para tanto, são abordados aspectos sociais e políticos relacionados com a consolidação do espaço do pedestre na cidade. A abordagem salienta a evolução do PP no decorrer de cada década, destacando as idéias, as disposições legais e as práticas públicas e privadas referentes ao espaço do pedestre. Concomitantemente, enfoca a evolução das preocupações (nacional e mundial) com o pedestre e das políticas públicas relativas à acessibilidade com vistas à urbanidade⁵² nos centros.

O estudo da evolução foi estruturado em décadas, por coincidir com trabalhos técnicos, a exemplo das pesquisas demográficas e de transporte. Em cada década, os fatos mais significativos, afetos à consolidação de problemas ou soluções para o trânsito a pé no PP, foram abordados em nichos: 1) documentos técnicos, com identificação de trabalhos, estudos, projetos, contratos, relatórios, leis e normas,

⁵² Urbanidade: qualidade de urbano, civilidade, segundo definição do Aurélio (1975).

produzidos no âmbito da administração pública e da sociedade civil; 2) ações do poder público, com descrição de fatos, ações, idéias e realizações da administração pública e órgãos do governo, de um modo geral, concernentes à construção da cidade, ao provimento de soluções ou geração de problemas no espaço do pedestre no PP; 3) participação da sociedade civil, com destaque para as realizações planejadas e ações isoladas da sociedade e para as atuações que contribuem com a livre circulação de pedestres na cidade ou que dificultam a mobilidade a pé no PP.

3.1 Década de 50

Ela deve ser concebida como civitas,
possuidora dos atributos inerentes a uma capital.
...consciente daquilo que vale e significa...
Cidade planejada para o trabalho ordenado e eficiente,
...própria ao devaneio e à especulação intelectual,
capaz de tornar-se com o tempo ...
num foco de cultura dos mais lúcidos do país.

Lucio Costa (1957)

Quando Juscelino Kubitschek (JK) prometeu que construiria Brasília, caso fosse eleito Presidente da República, as providências para a definição do lugar da nova capital já haviam sido tomadas pelo governo federal. O sítio já havia sido criteriosamente escolhido e definido.

O Brasil era, então, um país internacionalmente reconhecido pelos projetos de seus arquitetos modernos. Os princípios da cidade moderna, discutidos na Europa e apregoados por Le Corbusier eram conhecidos e aplicados por arquitetos brasileiros⁵³ na primeira metade do século XX. A influência do pensamento moderno era reconhecida em projetos de diferentes arquitetos do país e são encontradas, também, nas diferentes propostas apresentadas no Concurso do Plano Piloto da Nova Capital do Brasil (Novacap e Instituto de Arquitetos do Brasil -IAB, 1956-57). Os autores das duas propostas classificadas em 3º lugar conceberam cidades para andar a pé.

⁵³ Na gestão do espaço urbano foram aplicados nos projetos de Florianópolis nos anos 50.

3.1.1 Documentos históricos e técnicos

Relatório do Plano Piloto de Brasília

O Relatório do Plano Piloto de Brasília (1957) foi a sugestão apresentada por Lucio Costa no Concurso da Nova Capital do Brasil e escolhida pelo júri como vencedora (16/03/1957). Embora apresentado como um documento sumário, esse relatório, tomado como o primeiro plano diretor de Brasília, vem sendo utilizado para dirimir dúvidas e nortear o desenvolvimento da cidade.

Nele, Lucio Costa (1957: 2) explica como concebeu o PP e dá diretrizes para o desenvolvimento do projeto da cidade. Explica que criou o PP a partir do cruzamento de duas vias centrais: o Eixo Monumental (EMO) e o Eixo Rodoviário (ERN e ERS), e enfatiza seu propósito: “[...] aplicar os princípios francos da técnica rodoviária - inclusive a eliminação dos cruzamentos - à técnica urbanística”, ao definir a estrutura dessa cidade. A partir do traçado desses dois eixos, criou o corpo da cidade com três fileiras de superquadras residenciais dispostas ao longo e em toda a extensão do Eixo Rodoviário (Figura 3.1).

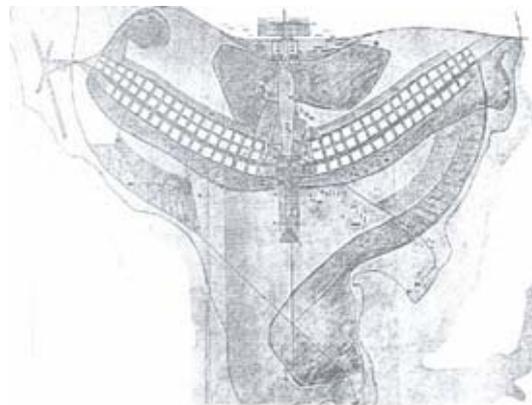


Figura 3.1: **Planta geral do Plano Piloto de Lúcio Costa**, de 1957
Fonte: Senado, 1974

O nome de Eixo Rodoviário está associado ao fato de essa via ser a continuação das estradas vindas das regiões Sul e Norte do país até o centro da nova capital. Lucio Costa (1957) conferiu à essa via a “função circulatória tronco”.

Dada a característica de estrada, o Eixo Rodoviário foi previsto como uma via central ladeada por canteiros e por duas vias marginais. Essas vias laterais teriam a

função de distribuição, dariam acesso direto às superquadras e aos setores centrais específicos (Figura 3.2).

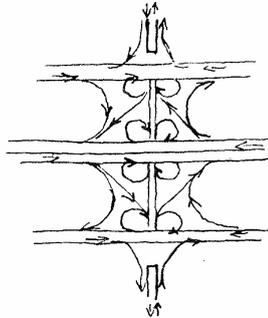


Figura 3.2: **Croqui da estrutura viária do Eixo Rodoviário**
Fonte: Senado, 1974

No cruzamento desses dois eixos, Lucio Costa, tirando partido da topografia, criou uma plataforma para garantir a conexão direta das seções Norte e Sul do Eixo Rodoviário e permitir o cruzamento direto dos dois eixos centrais em níveis diferentes. Sob essa plataforma, no canteiro central do Eixo Monumental, ele criou a Estação Rodoviária interurbana. Dessa maneira, garantiu que o trânsito veicular das vias centrais se processaria em mão única e sem cruzamento. A Estação Rodoviária seria acessada pelos passageiros a partir da plataforma superior, sem contato com as vias de passagem (Figura 3.3).

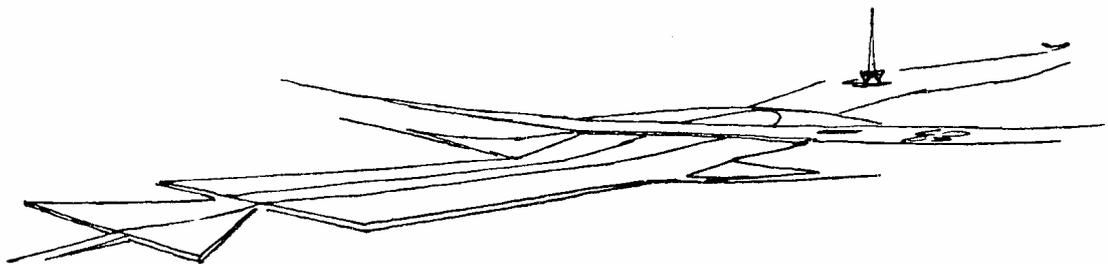


Figura 3.3: **Croqui da estrutura física do Eixo Monumental**
Fonte: Senado, 1974

A partir da plataforma da rodoviária, nos quatro cantos formados pelo cruzamento das duas vias eixo ao longo do Eixo Monumental, Lucio Costa sugeriu a disposição de setores pares centrais de interesse coletivo, respectivamente denominados segundo sua localização norte ou sul: Setor de Diversão (SDN e SDS), Setores Culturais (SCTN e SCTS), Setores Hoteleiros (SHN e SHS), Setores Comerciais (SCN e SCS), Setores Bancários (SBN e SBS) e Setores de Autarquias

(SAUN e SAUS). Ele imaginou que a presença de atividades típicas de um centro urbano - comércio, escritórios, cinemas, cafés, restaurantes, casas de espetáculo, teatro, galerias, etc. - no entorno da plataforma da Rodoviária atrairia a presença de pedestres. Sugeriu a construção de “amplas calçadas” e de “praças privativas dos pedestres” nos extremos norte e sul da plataforma e enfatizou o privilégio ao trânsito de pedestres nesse setor. Recomendou que o leito das vias Eixos L e W nas partes norte e sul fosse “ligeiramente sobrelevado em larga extensão, para o livre cruzamento do pedestre num e noutro sentido”. Feito isso, no tópico seguinte diz:

Fixada assim a rede geral do tráfego automóvel, estabeleceram-se, tanto nos setores centrais como nos residenciais, tramas autônomas para o trânsito local dos pedestres a fim de garantir-lhes o uso livre do chão, sem contudo levar tal separação a extremos sistemáticos e antinaturais, pois não se deve esquecer que o automóvel, hoje em dia, deixou de ser inimigo inconciliável do homem, domesticou-se, já faz, por assim dizer, parte da família. Ele só se “desumaniza”, readquirindo vis-à-vis do pedestre feição ameaçadora e hostil quando incorporado à massa anônima do tráfego. Há então que separá-lo, mas sem perder de vista que em determinadas condições e para comodidade recíproca, a coexistência se impõe. (LUCIO COSTA, 1957)

No relatório, Lucio Costa traçou as diretrizes e desenhou sua idéia para a separação do trânsito de pedestre e de veículos nos setores funcionais centrais, considerando esses setores ilhas de edificações contornadas por vias automotoras; os blocos edificados seriam dispostos em um piso contínuo destinado ao trânsito exclusivo de pedestres. Dessa maneira, o pedestre acessaria os edifícios caminhando livremente em calçadas contínuas, sem entrar em contato com vias automotoras, e o automóvel não chegaria aos edifícios pelo nível térreo.

Nos setores funcionais centrais de negócios e serviços, Lucio Costa sugeriu que os edifícios fossem construídos em série e interligados por ampla galeria térrea central, que abrigaria cafés, tabacarias, restaurantes, agências bancárias e outros, sendo um lugar próprio ao trânsito de pedestres. O acesso de carro a esses setores específicos seria feito a partir das vias adjacentes. Os carros poderiam acessar os blocos através das vias do contorno e estacionar em “auto-portos” (LUCIO COSTA, 1957) dispostos na periferia dos setores funcionais ou acessar o subsolo dos blocos a partir de vias de serviço e parar em garagens subterrâneas (Figura 3.4).

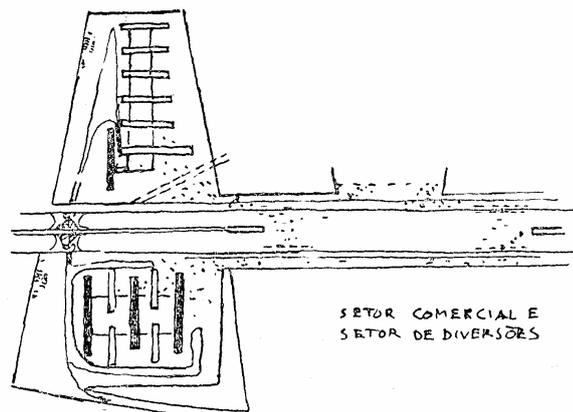


Figura 3.4 **Croqui para o Setor Comercial e de serviços**
Fonte: Senado, 1974

No setor dos Ministérios, também Lucio Costa privilegiou o pedestre. Ali, ele previu uma galeria conectando os respectivos blocos, alinhados perpendicularmente ao Eixo Monumental. Os carros passariam sobre a calçada dessa galeria para chegar aos “auto-portos” (LUCIO COSTA, 1957), inseridos nos espaços livres (área verde) entre os blocos. Previu também uma galeria subterrânea para o pedestre atravessar o Eixo Monumental (Figura 3.5).

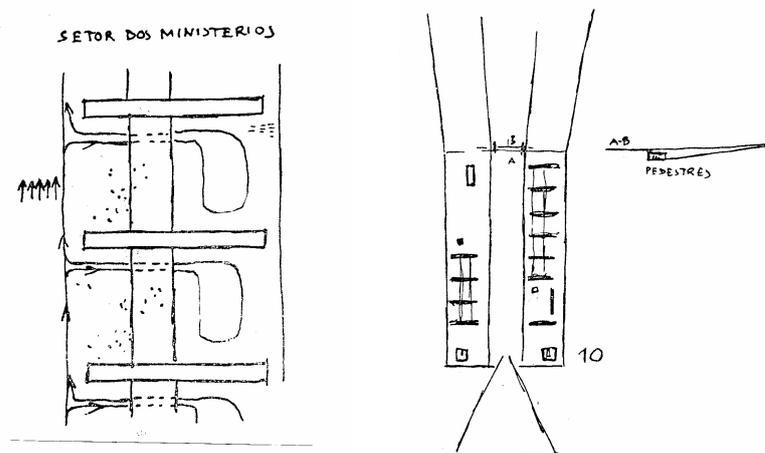


Figura 3.5 **Croquis dos Ministérios (E) da Esplanada dos Ministérios.(D)**
Fonte: Fonte: Senado, 197

Nas superquadras, Lucio Costa (1957:16) defendeu que o arranjo espacial dos blocos residenciais e demais edificações no interior de cada superquadra seria livre mas deveria obedecer a dois princípios gerais: “gabarito máximo uniforme, [...] seis pavimento e pilotis, e separação do tráfego de veículos do trânsito de pedestres...” (LUCIO COSTA, 1957: tópico 16). Dentro de cada superquadra deveria

haver jardim de infância e parquinho para as crianças menores. A disposição desses equipamentos internos deveria garantir a continuidade nos percursos a pé entre os edifícios, e o acesso a pé sem que o pedestre precisasse entrar em contato com as vias locais (Figura 3.6).

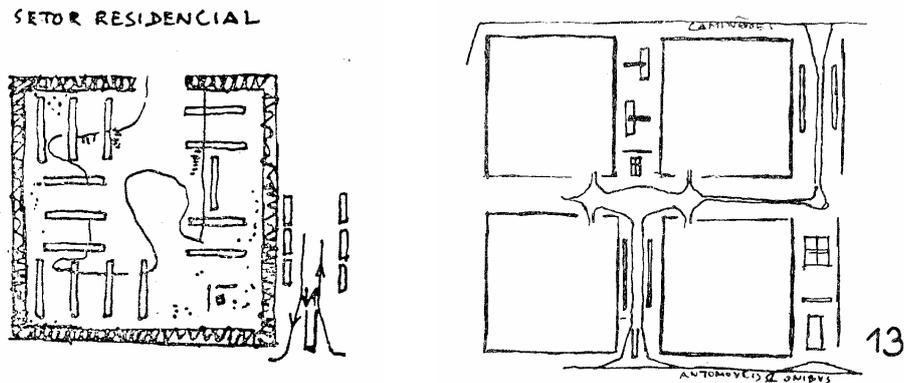


Figura 3.6: **Superquadra isolada (E), Unidade de Vizinhança (D)**
Fonte: Senado, 1974

As superquadras seriam:

[...] emolduradas por uma larga cinta densamente arborizada, com árvores de porte ... com chão gramado e uma cortina suplementar intermitente de arbustos e folhagens, a fim de resguardar... o conteúdo das quadras... Disposição que apresenta a dupla vantagem de garantir a ordenação urbanística ... e de oferecer aos moradores extensas faixas sombreadas para passeio e lazer, independentemente das áreas livres previstas no interior das próprias quadras (LUCIO COSTA, 1957: 16).

Entre cada duas superquadras, Lucio Costa dispôs, de forma alternada, o setor de Comércio Local (CL) e as Entrequadras (EQ). A disposição desses setores em terrenos contíguos às superquadras previa facilitar o acesso direto, a pé, a todos os serviços próprios de uma unidade de vizinhança, sem contato com vias automotoras. Lúcio Costa (1957, tópico 17) viu o conjunto de quatro superquadras, intercaladas por essas entrequadras, como um bairro⁵⁴ (Figura 3.6, D).

O CL destinava-se ao comércio de primeiras necessidades. Especialmente, esse setor seria conformado por dois renques de lojas, separados pela via de distribuição que parte das vias do Eixo Rodoviário e dá acesso ao setor residencial. As lojas deveriam ser construídas com “vitrine e passeio coberto na face fronteira às cintas arborizadas” (LUCIO COSTA, 1957: 16). Assim, as lojas seriam vistas pelos pedestres e acessadas diretamente, sem contato com a via veicular (Figura 3.7).

⁵⁴ Só nos anos 70 Lucio Costa referiu-se a esse conjunto como uma Unidade de Vizinhança (UV).

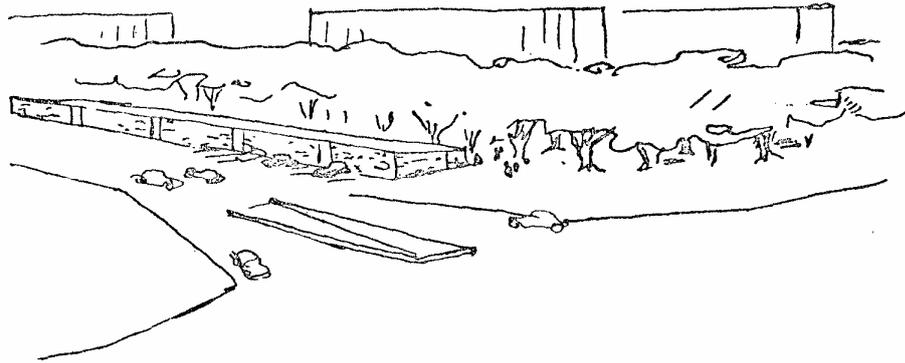


Figura 3.7: **Perspectiva do Comércio Local**
Fonte: Senado, 1974

As EQs, localizadas nos terrenos opostos ao CL, destinavam-se a serviços educacionais, religiosos, esportivos e culturais. Essa disposição visava ao acesso direto de pedestres, que poderia transitar a pé por espaços livres e independentes do espaço do automóvel. No final do relatório Lucio Costa reforçou a idéia de separação do trânsito de veículos e de pedestre dizendo que:

[...] o tráfego de automóveis se processa sem cruzamentos, e se restitui o chão na justa medida, ao pedestre... As quadras seriam apenas niveladas e paisagisticamente definidas, com as respectivas cintas plantadas de grama e desde logo arborizadas, mas sem calçamento de qualquer espécie, nem meios fios. De uma parte técnica rodoviária; de outra, técnica paisagística de parques e jardins (LUCIO COSTA, 1957:23).

Mesmo tendo apresentado uma proposta “original... intensamente pensada e resolvida”, Lucio Costa, no preâmbulo do relatório, apresentou seu trabalho como uma “solução possível, que não foi procurada mas surgiu [...] já pronta” (LUCIO COSTA, 1957). Ali afirmou que não pretendia participar do desenvolvimento da idéia, a não ser “na qualidade de mero consultor”. Em nenhum momento ele referiu-se a seu trabalho como uma proposta ou um plano e sim como idéia, sugestão e solução.

Projeto executivo do Plano Piloto (1957)

A primeira planta geral⁵⁵ do PP contempla a sugestão de Halford⁵⁶, ao aproximar a cidade do Lago Paranoá. Mas o projeto manteve a essência da estrutura espacial e as diretrizes sugeridas por Lucio Costa, em relação à estrutura físico-espacial da cidade.

⁵⁵ Leitão (2003) comenta as controvérsias existentes sobre as primeiras plantas gerais do PP, a imprecisão de data nas diferentes versões da planta e a falta de registro cartorial da planta geral e outras plantas originais do Plano Piloto.

⁵⁶ Membro do júri do Concurso Nacional do Plano Piloto da Nova Capital do Brasil, 1957.

Essa planta geral contempla as primeiras alterações no sistema viário e os acréscimos e reduções dos setores funcionais, mas não foi concluída nessa década de 50, embora apresente as principais definições que se conhece hoje. A primeira alteração significativa ocorreu na largura das vias Eixo Rodoviário e Eixo Monumental. No primeiro, as vias marginais de distribuição foram criadas com duas pistas e canteiro central, e a pista central, a estrada, deixou de ter contato direto com as vias transversais. Em seu lado leste, onde Lucio Costa previra um setor de residências isoladas e um setor de embaixadas, foi acrescida uma faixa de superquadras econômicas (as quadras 400), com blocos de três pavimentos. No extremo oeste, onde ele previra a instalação de oficinas, depósitos, garagens e um setor para floricultura, horta e pomar, foi criada uma faixa de quadras de uso misto (as quadras 500) e o setor de residência unifamiliar geminada (as quadras 700). As quadras 500 abrigaram comércio e serviços, e as quadras 700, profissionais liberais que atuavam na construção e na implantação de Brasília. Entre esses dois setores, foi criada uma avenida, a Via W3.

Ainda na fase de desenvolvimento do projeto, para atender a solicitação das entidades religiosas e dos donos de escolas particulares, foram criados os setores de grandes áreas nos extremos leste e oeste da cidade: as quadras 600, no extremo leste, e as quadras 900, no extremo oeste. O setor 600 ficou separado das superquadras 400 por uma avenida, a Via L2. Entre as quadras 700 e 900, criou-se uma faixa de uso misto, o Setor de Edifícios Públicos Norte (SEPN) e Sul (SEPS), ladeado por duas vias simples a W4 e a W5.

As superquadras 400 foram criadas sem a entrequadra de serviços, mas manteve-se o programa de atividades no seu interior. Às quadras 500, foram acrescentados blocos de lojas separados por uma ampla passagem. No setor das quadras 700, manteve-se a idéia de cidade intercalada por áreas verdes, destinadas ao convívio e à circulação de pedestres.

3.1.2 Políticas públicas

Nos primeiros dias de seu governo, o Presidente Juscelino Kubitschek criou a Companhia Urbanizadora da Nova Capital (Novacap) para cuidar dos serviços e das obras relativas à construção de Brasília. Atuando no Rio de Janeiro, a Novacap organizou um concurso para escolha do plano urbanístico, junto com o IAB. Após o

concurso, sua sede foi transferida para o novo DF e contou com o apoio de Oscar Niemeyer, como chefe do departamento de projetos de arquitetura.

A produção de projetos para Brasília ocorreu em ritmo acelerado. Enquanto a planta geral da cidade era elaborada, Oscar Niemeyer desenvolveu os projetos dos primeiros edifícios isolados e das primeiras superquadras. O projeto executivo do PP foi desenvolvido concomitantemente à implantação da cidade. Lucio Costa atuou como consultor⁵⁷, morando no Rio de Janeiro, e orientou o trabalho dos arquitetos Adeildo Viegas Lima, Jaime Zettel, Harry Cale, Maria Elisa Costa e Sérgio Porto, dirigidos pelo engenheiro Augusto Guimarães:

De 1957 a 60, a Divisão de Urbanismo do D.U.A da Novacap funcionou exclusivamente no Rio de Janeiro, sob a direção do Engenheiro Augusto Guimarães Filho, convidado por Lúcio Costa para exercer o cargo sob sua supervisão: o Dr. Guimarães cumpriu sua difícil tarefa com exemplar dedicação”.⁵⁸ (LIMA; COSTA, 1985:20)

Implantação do sistema viário do PP

Por determinação de JK, todas as vias estruturais do PP deveriam ser abertas, asfaltadas e iluminadas para a inauguração da cidade. JK previu que, assim, a estrutura da cidade proposta por Lucio Costa ficaria de certo modo pronta e a construção da cidade irreversível.

A construção⁵⁹ do PP ocorreu com frentes de obra por toda parte. Apenas as superquadras e os setores completos eram urbanizados. Embora com um contingente significativo de moradores e visitantes, a infra-estrutura para o trânsito de pedestres limitava-se às calçadas construídas na frente das lojas da Via W3, do comércio local e dos edifícios públicos. As fotos da época mostram pedestres caminhando pela borda (de chão) das vias abertas.

O complexo do Eixo Rodoviário foi a obra de maior importância, valor e significado na conjuntura do plano urbanístico do PP. Por isso, foi implantado com todos os viadutos e com todos os túneis das passagens subterrâneas de pedestre, inclusive as passagens das praças de pedestre da plataforma da rodoviária.

⁵⁷Segundo Gladson da Rocha, arquiteto da equipe de Niemeyer em Brasília, Lúcio Costa foi “contratado pela Novacap como assessor para assuntos de urbanismo, para orientar o desenvolvimento urbanístico de seu plano piloto...” (ROCHA, 1996), mas atuou no Rio com o apoio do engenheiro Augusto Guimarães. Semanalmente os projetos de urbanismo desenvolvidos pelo Departamento de Arquitetura e Urbanismo (DUA) da Novacap eram levados para o Rio, para serem aprovados por Lúcio Costa.

⁵⁸ O DUA, dirigido por Oscar Niemeyer, contava com as Divisões de Arquitetura (em Brasília) e de Urbanismo (no Rio de Janeiro)

A construção da plataforma da rodoviária foi a obra de maior empenho de JK, dada sua complexidade e significado. Essa obra realiza a conexão direta das vias centrais do Eixo Rodoviário cruzando o Eixo Monumental em dois níveis diferentes: por cima e por baixo. Sob a plataforma, no canteiro central do Eixo Monumental, fica a Rodoviária. Na plataforma que cobre a rodoviária e propicia a continuação das vias marginais do Eixo Rodoviário, foram criados bolsões de estacionamento e praças. A calçada disposta nas bordas dessa plataforma acumulam a função de conexão entre os lados norte e sul da cidade, com a função de mirante dos lados leste e oeste da paisagem do Eixo Monumental (Figura 3.8).



Figura 3.8: **Vista da Plataforma da Rodoviária**
Fonte: Reproduzida de um cartão postal, arquivo da pesquisadora

Construção dos setores residenciais

No entorno da Igrejinha⁶⁰ (1958) da EQS 307/308, primeira obra pública do setor de habitações, foram construídas as primeiras superquadras do PP: SQS 108, 307 e 308. Simultaneamente, foram construídos: o CL 107/108 e 308/309, o Clube de Vizinhança da EQS-108/109, a escola-parque da EQS 307/308, os blocos da QRCS-508 e 507 e as casas da SHIGS 709 – 712. Posteriormente, as SQS 105, 106, 206, 207, 411, 412 e as SQNs 312, 403, 404, 405 e 406.

Os projetos das superquadras e quadras funcionais foram desenvolvidos por diferentes arquitetos. Daí a forma e o arranjo espacial dos blocos e a disposição das vias locais e dos equipamentos públicos ficarem diferentes (Figura 3.9, um exemplo).

⁵⁹ Ver em Carpintero (1998) os problemas advindos do deslocamento do PP na sua implantação.

⁶⁰ Igreja Nossa senhora de Fátima (1958), projeto de Oscar Niemeyer.

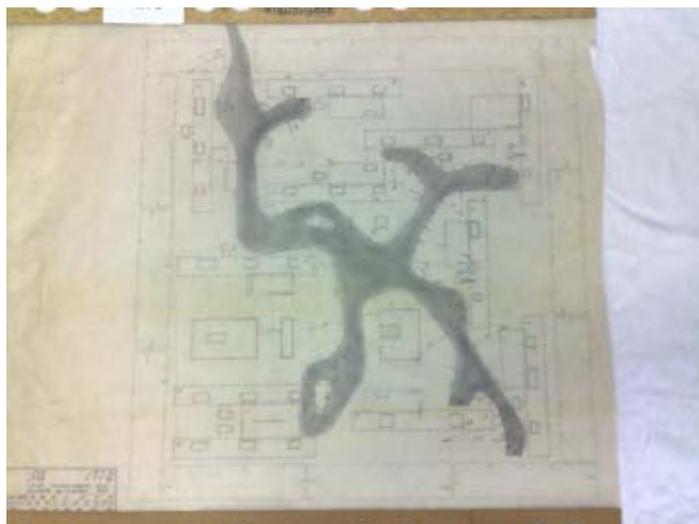


Figura 3.9: **Projeto da SQS-109**
 Fonte: Arquivo SEDUMA, fotografia de M. Menezes

Apesar dessa individualização, todos os projetos de superquadras desenvolvidos na década de 50 e até meados da década de 70 foram registrados com uma moldura, sugerindo a “cinta densamente arborizada” prevista por Lúcio Costa, inclusive a SQS-308 (1959), que mais tarde contou com um projeto paisagístico diferenciado.⁶¹ Nesse projeto, a fita de passeios do contorno da superquadra foi feita com passeios de trechos sinuosos ou alargados, para criar espaços de parada simulando pequenas praças com bancos.

3.1.3 Participação da sociedade civil

Durante a construção de Brasília, as correntes imigratórias “fortes e continuadas... escaparam às previsões dos planejadores” (PAVIANI, 1985) e levaram à criação de aglomerados humanos oficiais e informais no entorno do PP: Taguatinga e Núcleo Bandeirante.

No Plano (como é popularmente chamado o PP), os imóveis das superquadras eram ocupados imediatamente, após a conclusão, por funcionários públicos federais que chegavam antes mesmo de ter um lugar definitivo para morar. Esses funcionários foram inicialmente acolhidos em acampamentos provisórios (barracos de madeira), erigidos em superquadras vazias. As casas das quadras 700 e os apartamentos das quadras 400 Sul eram destinados aos profissionais liberais

⁶¹ A autoria desse projeto é dada a Burle Marx, embora, segundo Barcelos (1998), não conste nos registros bibliográficos do referido autor.

que atuavam na obra de Brasília. Nas quadras de comércio local e na Via W3, as lojas eram ocupadas sucessiva e indistintamente por todo tipo de comércio e serviço, como em uma cidade comum.

3.1.4 Considerações sobre a década de 50

Lucio Costa (1957) previu que o trânsito de pedestre ocorreria em tramas autônomas e separadas do trânsito de veículos, traçando diretrizes importantes para o desenvolvimento dessa idéia. No entanto não estabeleceu uma diretriz para o caminhamo do pedestre em toda a cidade. No último tópico do relatório, ele deixou transparecer informações conflitantes, ao dizer que não deveria ser realizada a construção de “calçamento de qualquer espécie” na área verde.

Atuando apenas como consultor e distante da obra, ele não desenvolveu a idéia das tramas autônomas para o trânsito de pedestres. Lucio Costa não levou em conta que o contexto formal e os componentes elementares do projeto do PP - cidade que inventou, com base na conjunção de sua visão de mundo com seu conhecimento técnico - não constavam da memória coletiva dos construtores, nem que a experiência dele, seu conhecimento e sensibilidade não poderiam ser apreendidos por quem tinha de cumprir prazos e construir a cidade. O detalhamento de sua proposta, dada a urgência da obra, não ocorreu no canteiro de obras. Assim, sua idéia inovadora, não se concluiu no desenho.

A inclusão das quadras 400 e a ampliação da área central, na planta definitiva do PP, criou uma cidade estruturalmente mais equilibrada, tanto do ponto de vista formal, quanto do ponto de vista funcional. No entanto, o desenho dessa planta geral manteve os quadrados (virtuais) representando as superquadras. O desenho dessa planta não estabeleceu o lugar das tramas autônomas para o trânsito a pé.

Os blocos dos Ministérios, com planta ao rés do chão, foram construídos com porta bilateral (nas fachadas leste e oeste). Assim, cumpriu-se a previsão de Lucio Costa de propiciar a conectividade a pé de um bloco a outro, através da calçada que os interligava. A galeria nunca foi feita, modificando a idéia de propiciar a continuidade do caminhamo de pedestres entre e através dos edifícios alinhados. Posteriormente, o acesso do lado oeste de todos os blocos foram fechados, e o trânsito direto de pedestres através dos blocos dos ministérios foi impedido.

Quando os primeiros moradores do PP entraram em suas moradias, a infraestrutura urbana para o trânsito a pé era limitada ao contorno dos edifícios. Boa parte dos passeios, conectando os edifícios com as vias, foi construída após a ocupação. As fotografias da época mostram pessoas⁶² de todos os níveis, só ou em grupo, caminhando na borda (de terra) das vias já asfaltadas. Esse comportamento confirma a tendência natural das pessoas de se locomoverem de um lugar a outro, seguindo um caminho preestabelecido.

Até o final dessa década, o PP era um grande canteiro de obras contava com vegetação nativa em muitas quadras e setores inteiros. O principal centro de abastecimento (o mercado, a feira) era a Cidade Livre, atual Núcleo Bandeirante.

As lojas das CRS-500 (Via W3 Sul) foram inicialmente ocupadas por comerciantes de equipamentos domésticos, agências bancárias, postos de serviços públicos e privados, concessionárias de veículos e outros. Ali surgiram também as primeiras lojas de vestuário, restaurantes, bares e cafés e as primeiras áreas de lazer e cultura: Cine Cultura e Teatro Galpão. Essas lojas tinham a frente voltada para a Via W3. O acesso a partir da Via W2 era restrito a serviços. Essa iniciativa contrariou a proposta de Lucio Costa e criou uma via nos moldes das avenidas da cidade tradicional.

Diante da conjuntura geral que envolveu a implantação do PP de uma vez e a ocupação e povoamento de maneira salteada no tempo e no espaço físico, reconhece-se a dificuldade, por parte da gestão pública, de identificar e de promover o caminhar do pedestre nesta diferente cidade.

3.2 Década de 60

...Brasília ainda não é uma cidade propriamente dita,
ainda não está pronta.... É o produto de uma
conjuntura especialíssima e assim deve
ser vista e julgada.

Lucio Costa⁶³ (1961)

Brasília foi inaugurada em 21 de abril de 1960, 3 anos e 41 dias após a escolha de seu plano urbanístico. Nesse dia, o PP já contava com uma população

⁶² Fotos antigas (ArPDF) mostram homens de casaca e mulheres de salto andando em vias de terra.

⁶³ Conforme Xavier (1998:342), "Sobre a Construção de Brasília – Lucio Costa 1961".

de 68.665 habitantes, e o novo DF possuía 127.204 habitantes assentados em cinco cidades satélites (PAVIANI, 1985).

Parte dos órgãos da administração federal começaram suas atividades nas lojas das quadras 500, na Via W3 Sul. Alguns serviços funcionavam em barracos⁶⁴ durante muitos anos. No início dessa década, o ritmo da construção civil e do desenvolvimento econômico foi reduzido devido a uma série de crises políticas no governo federal, envolvendo: a renúncia do presidente Jânio Quadros (1961); a destituição do governo de João Goulart pelos militares (1964); a cogitação da volta da capital para o Rio de Janeiro e o fechamento do Congresso Nacional (1968).

A transferência de órgãos públicos foi incrementada no final dessa década, sob a administração do governo militar, “com o propósito de localizar em Brasília os principais organismos de decisão central” e consolidar a construção da capital da República. A transferência das embaixadas foi estimulada para influenciar na elevação do padrão socioeconômico da cidade (PAVIANI, 1985: 48).

3.2.1 Documentos técnicos:

Planta geral

A planta geral⁶⁵ (definitiva) foi definida e desenhada durante a implantação da cidade. Foram acrescentados em pares: o Setor Médico Hospitalar (SMHS e SMHN) e o Setor de Rádio e TV (SRTVS e SRTVN), no espaço da quadra 1 dos setores 100, 300 e 700. No alinhamento desses setores, no espaço das quadras 200 e 400, o Setor Bancário (SBN e SBS) e o Setor de Autarquias (SAUN e SAUS) foram duplicadas. Em conseqüência, a área central ficou maior do que a prevista, e todas as quadras residenciais de numeração 1 deixaram de existir na planta geral do PP.

No desenho da planta geral, o paralelismo formal e a setorização funcional da estrutura sugeridos por Lucio Costa foram mantidos. Contudo, em razão das alterações, o corpo da cidade ficou mais largo e mais curto em relação ao risco original.

⁶⁴ A população apelidou de barraco todas as construções de madeira feita no PP para abrigar a população e serviços básicos. Embora de caráter provisório tratava-se de construções planejadas e muito bem feitas. Muitas delas permaneceram mais de duas décadas em funcionamento.

⁶⁵ Leitão (2003) apresenta três diferentes plantas gerais do PP realizadas entre 1957 e 1960, retiradas de publicações literárias. Nenhum original foi encontrado.

No desenho da planta geral, apresentada no livro de Tafuri e Dalco (1976: 350), com a indicação “PPB Planta em Desenvolvimento, Rio de Janeiro, 6 de fevereiro de 1960”, o quadrado que demarca as superquadras simples (100, 200 e 300) foi desenhado com dois traços; não há como saber o significado desse desenho. A idéia que passa é a mesma do traçado virtual do quadrilátero (simples) que demarca as superquadras na planta original de Lúcio Costa. O desenho dessa planta também não estabeleceu as tramas autônomas para o trânsito exclusivo de pedestres, mas o quadrado duplo sugere o desenho dos passeios posteriormente construídos no contorno das superquadras. Entende-se que a representação dos blocos das superquadras demonstra a intenção de ter a cidade toda desenhada para informar o contexto urbanístico e morfológico (Figura 3.10).

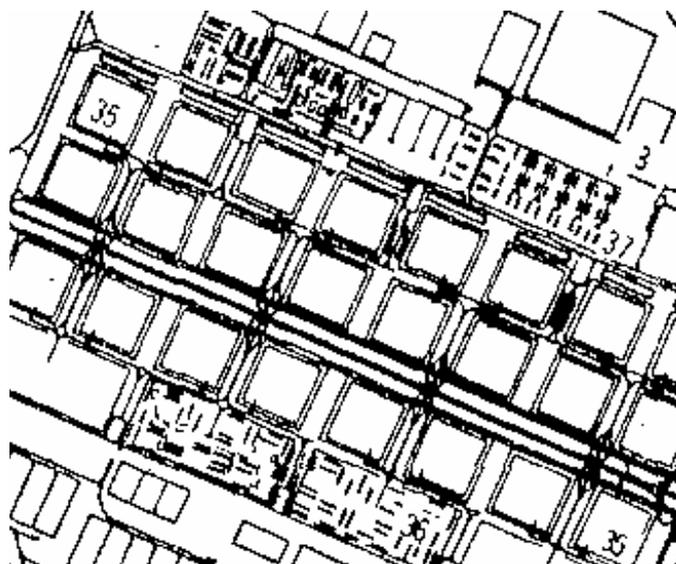


Figura 3.10: Recorte da PPB em desenvolvimento em 1960
Fonte: Tafuri & Dalco, 1976

Contrato da Novacap

Os processos (de nº 11.068, 11.070, 11.071, 11.072, 11.073, 11.074), encontrados no Arquivo Público do DF (ArPDF), referentes à contratação de serviços para a construção de “passeios de concreto” no PP, estabelecem que os serviços seriam realizados “de acordo com as normas e especificações adotadas, e na conformidade que constam dos processos⁶⁶ nº 44.026, 13.809 e 15.850 e carta-

⁶⁶ Esses processo de referência não foram encontrados para consulta e conhecimento dos procedimentos.

convite nº 05-DVO /63". Junto a esses documentos, foram vistas três pequenas pranchas⁶⁷, mostrando o traçado e cálculos para a construção de passeios nas superquadras. Essas pranchas, em cópias heliográficas sem margem e sem carimbo, mostram apenas uma parte do passeio a ser executado entre blocos ou junto às vias internas. Uma prancha mostra o passeio na borda das vias amebóides, feitas no interior das superquadras mais antigas. Outra apresenta um modelo de passeio sinuoso e isolado, conectando blocos residenciais entre si. O terceiro desenho mostra um trecho de passeio reto entre três blocos residenciais.

A versão primária dos projetos não permite precisar a data nem a localização dos passeios contratados pela Novacap. As pranchas, repletas de contas e de marcações de metragem, levam ao entendimento de que foram produzidas pelas empreiteiras, para dimensionamento do serviço. Por terem sido arquivadas como documentos isolados, não foi possível associar os projetos aos processos referentes à contratação dos serviços de execução de passeios.

Projetos dos setores centrais

Os primeiros projetos dos setores funcionais centrais a exemplo do SCS (1964) e do SCN (1967) contemplavam as diretrizes de Lúcio Costa e privilegiaram a continuidade do trânsito de pedestres entre os edifícios (Figuras 3.11 e 3.12).

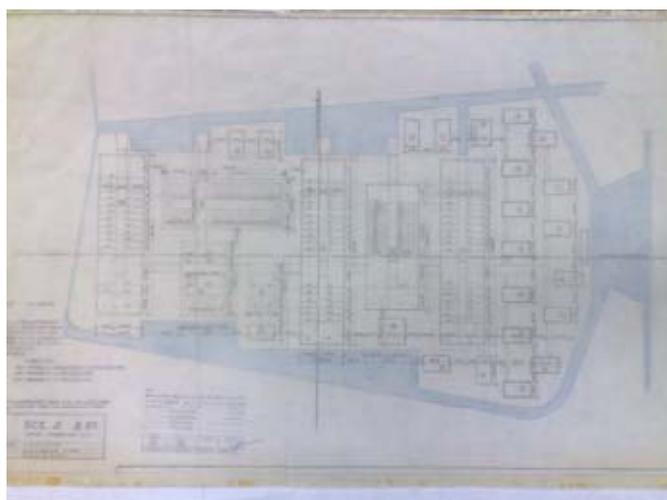


Figura 3.11: **Projeto do SCS A**
Fonte: Arquivo SEDUMA, fotografia de M. Menezes

⁶⁷ As pranchas encontradas, no Arquivo Público do DF, não possuem um tamanho padrão, estão muito apagadas e manchadas e sugerem um referencial para estimativas de custo e execução da obra. Dada a precariedade do material não foi possível reproduzir os desenhos.

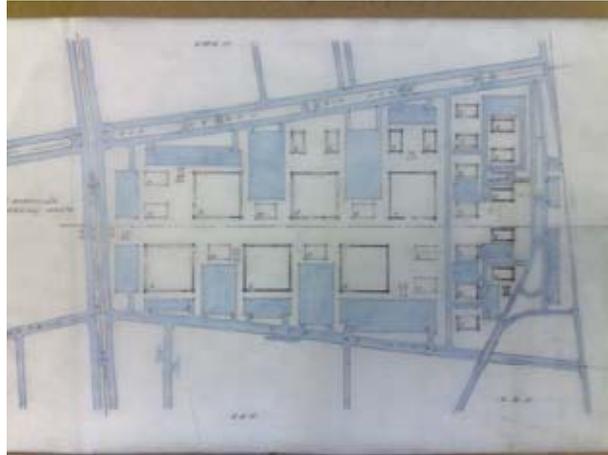


Figura 3.12: **Projeto do SCN A (PR 4/1)**
 Fonte: Arquivo SEDUMA, fotografia da pesquisadora

Nessas imagens vemos as diretrizes de Lucio Costa traduzidas: a) na área central para o trânsito de pedestre; b) no acesso veicular a partir das vias do contorno, sem atravessar o setor; c) no acesso para garagens subterrâneas sob as edificações. Mas ambos setores sofreram várias alterações (ver na Fig. 3.24)

Cartão postal

Nos primeiros cartões postais do PP, aparecem os passeios construídos no contorno das primeiras superquadras: SQS-108 (1958) e 107(1959). A vista da SQS-108 mostra calçadas contornando a superquadra, no local onde Lucio Costa sugeriu o plantio da cinta arborizada para “oferecer aos moradores extensas faixas sombreadas para passeio e lazer” (LUCIO COSTA, 1957). (Figura 3.13)



Figura 3.13: **Vista da SQS 108 e quadras adjacentes**
 Fonte: arquivo da pesquisadora

Essa vista da SQS-108 mostra o modelo da via interna, com traçado ondulado e excessivamente largo. Esse traçado foi desenhado a mão livre, sem cotas, nas plantas originais. Nas superquadras construídas nos anos 50, (SQS 108, 107, 106, 105 e SQN 403 - 406), prevaleceu esse padrão de vias sinuosas. Pode-se ver traços da cidade no início da ocupação e o modelo original da calçada da Igrejinha.

Uma parte dos passeios de concreto licitados pela Novacap, em 1963, foi construída na borda das vias internas das superquadras; outra foi construída nas áreas livres, conectando as edificações entre si, e ainda outra foi construída no contorno das superquadras. Na figura acima, da SQS-108, vêem-se amplas calçadas ligando o edifício das escolas ao bloco residencial adjacente e à via interna. Há passeios contornando a via interna muito larga. Na leitura dos projetos arquivados, verifica-se que esse era o padrão da época.

Já a foto do CLS107/108 mostra o padrão da calçada contínua, ampla e sombreada construída no contorno do CLS e na conexão com a fita de passeios do limite da superquadra. com as passagens através do CLS (Figura 3.14).



Figura 3.14: **Vista do CLS 107/108**
Fonte: arquivo da pesquisadora

A vista aérea da Asa Sul, em 1968, registra boa parte das construções realizadas na primeira década de Brasília e o modo como a cidade se desenvolveu. Da direita para a esquerda, temos: 1º) a construção em conjunto do CLS-310/311, situado entre duas superquadras vazias; 2º) a construção de blocos individuais, embora geminados, no CLS 109/110 situado entre quatro superquadras vazias; 3º) a construção em bloco do CLS 308/309, entre uma superquadra construída e outra vazia; 4º) a construção padronizada ao longo da Via W3; 5º) a construção

padronizada nas quadras 700; 6º) as primeiras obras nas quadras 900; 7º) a disposição em Z das vias transversais no setor das superquadras; 8º) a descontinuidade das vias transversais das quadras 300 Sul nas primeiras quadras 700 da Asa Sul (Figura 3.15).



Figura 3.15: **Vista aérea das quadras 700 da Asa Sul**

Fonte: Cartão postal, sem data, arquivo da pesquisadora

Nessa foto da Asa Sul (1968), a Via W3 e as quadras 700 aparecem como os primeiros setores totalmente construídos. A ordenação simples e seriada dos blocos de casas geminadas das quadras 700 cria um espaço livre (áreas verdes) contínuo em todas as quadras.

Nesse contexto, observamos que a continuidade dos passeios favoreceu a orientação do trânsito de pedestres em toda a extensão do setor 700. No entanto, a segurança do trânsito a pé não foi contemplada na travessia da via dupla que separa cada duas quadras e dá acesso às vias locais. Nas quadras mais antigas (710 a 714), o chanfro realizado na entrada da via perpendicular cria uma área asfaltada maior que a necessária e dificulta a continuidade do encaminhamento do pedestre.

Essa foto mostra também as quadras CLS 109/110 e CLS 310/311 sendo construídas, antes das superquadras adjacentes. Suas lojas foram ocupadas por empresas de materiais elétricos e de materiais de construção.

Além do uso distinto do previsto no plano urbanístico de Lúcio Costa, essas lojas foram criadas com a frente voltada para a via local, surgindo assim um dos primeiros desvirtuamentos da proposta de Lúcio Costa no tocante ao trânsito de pedestres.

3.2.2 Políticas públicas

Construção de passeios

Nos contratos de serviços da Novacap verificou-se que, em 1963, foram construídos milhares de metros quadrados de “passeios de concreto” no PP, mas os processos não fazem referência exata ao lugar em que os passeios foram construídos. Citam apenas o setor da obra: “...nas quadras entre as W3RS e W2RS Setor 500 Comercial Sul...” (Processo 11.068/63); “...nas Super quadras da Asa Norte ” (Processo 11.070/63); “... na Super Quadras da Asa Sul Leste 405/406 e 407/408...” (Processo 11.071); “...na Asa Norte...” (Processo 11.072/63); “...entre as W3RS e W4RS, Setor 700 Sul...” (Processo 11.073/63); “...nas entre-quadras da ASA SUL LESTE, no Setor Bancário Sul e nas Super Quadras pares da ASA SUL OESTE”... (Processo 11.074/6). O Processo nº 11.072/63 diz que a empreiteira “se obriga a executar os serviços de passeios de concreto na ASA NORTE, em local indicado pela Novacap...” (ArPDF, 1970).

Ocupação da Asa Norte

A maior parte dos terrenos e projeções da Asa Norte haviam sido repassados para instituições públicas, sendo a Universidade de Brasília (UnB) a maior beneficiária, com 22 superquadras residenciais e todo o setor situado entre as vias L3 e L4 Norte. Vários lotes das quadras 700 da Asa Norte, destinados a residência unifamiliar ou coletiva, foram repassados a órgãos públicos, para construção de habitações funcionais; outra parte foi vendida a particulares. O desenvolvimento das quadras 700 Norte ocorreu de forma descontínua no tempo e no espaço. Até os anos 70, ainda havia muitos terrenos vazios e com construções provisórias de madeira. Os serviços de infra-estrutura limitavam-se ao asfalto e ao fornecimento provisório de água potável e energia. Boa parte da iluminação pública era feita com postes de madeira e fiação aérea.

Em 1964, o poder público concluiu a demarcação das quadras e dos lotes do setor 700 Norte, e os lotes foram repassados para particulares e comerciantes da Cidade Livre. Os proprietários autônomos dos lotes residenciais ou comerciais na Asa Norte foram orientados a construir barracos provisórios de madeira no espaço previsto como área verde, reservando o terreno para a construção definitiva.

3.2.3 Participação da sociedade civil

Lucio Costa escreve artigo sobre o tráfego em Brasília

No artigo⁶⁸ “Tráfego de Brasília” (DIÁRIO DE NOTÍCIAS, 1960), Lucio Costa fez o primeiro esclarecimento sobre o tráfego de Brasília, dizendo não ser partidário “da completa separação de veículos e pedestres”. Costa defendeu a proposta do Eixo Rodoviário, afirmando que a travessia de pedestres poderia, “se no futuro a experiência o exigir ou recomendar... ser protegida... por tufos baixos de vegetação contínua que lhe impeçam a travessia” (LUCIO COSTA, 2007:320).

Artigo de Gladson da Rocha: Brasília, arquitetura e o futuro

Atento ao desenvolvimento de Brasília, e preocupado com o desenvolvimento do PP, Rocha⁶⁹ (1996:23-25) reconhecendo que “sendo Brasília o único Plano Urbanístico de capital de país destas últimas décadas, não dispúnhamos de nenhum outro exemplo que pudesse nos servir de referência”, reclamou das atuações do poder público sem considerar a “importância que representa o plano de Lucio Costa, ...como idéia urbanística, ...generoso e humano pelas facilidades e condições de vida nele existentes”.

3.2.4 Considerações sobre a década de 60

A idéia da estrutura do PP era apreendida por meio do sistema viário implantado. Na vista panorâmica, as edificações destacavam-se como estruturas

⁶⁸ Artigo resposta à crítica do Dep. Menezes Côrtes (Costa, 1962) sobre o tráfego de Brasília.

⁶⁹ Gladson Pimentel da Rocha integrou a equipe de Oscar Niemeyer do DUA-Novacap desde 1958 e fixou residência no Plano Piloto a partir de 1964.

geométricas isoladas sobre o gramado, assim como o asfalto, a iluminação pública, o meio fio e os passeios. Mas ao contrário do asfalto e da rede de iluminação pública, os passeios de concreto não constituíam uma rede de caminhos na cidade inteira, pois sua construção era descontinuada em toda a extensão da cidade; eles não existiam nas quadras vazias. Isso demonstra que o trânsito no modo a pé, na cidade inteira, não havia sido pensado ainda. Os equipamentos do Eixo Monumental - da explanada dos ministérios, da Torre de TV, da Praça do Buriti e da Praça do Cruzeiro - não eram interligados por meio de passeios.

A construção salteada nos setores centrais provocou mudanças drásticas nos projetos originais. Em consequência disso, hoje nos deparamos com partes inconclusas que geram problemas, tanto para o trânsito a pé quanto para o trânsito veicular, em todos os setores centrais específicos.

Boa parte dos moradores⁷⁰ do PP tinha transporte funcional para ir trabalhar. Para ir às compras e/ou serviços na cidade ou no Núcleo Bandeirante⁷¹, utilizava carro particular ou de aluguel.

A Plataforma da Rodoviária (1960), a Praça dos Três Poderes e a Torre de TV (1967), com sua fonte luminosa musical, eram os principais pontos de atração e de convergência da população de Brasília e dos visitantes.

3.3 Década de 70

Brasília não é um gesto gratuito de vaidade...
mas sim o coroamento de um grande esforço coletivo
como parte de nosso desenvolvimento nacional...
ela demonstra a maturidade intelectual do povo que a concebeu...

Lúcio Costa (1970)

Brasília pode - e deve - ser criticada,
mas é uma cidade que se preza, que já tem brio.
Não se pode destrata-la impunemente

Lucio Costa (1974)

No início dos anos 70, a população do DF havia ultrapassado meio milhão de pessoas, ou seja, 516.896 habitantes, segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE); o PP abrigava quase a metade dessa população (236.477).

⁷⁰ Nessa época era comum ter apenas um veículo por família, e parte dos funcionários vindos no Rio de Janeiro estavam acostumadas a utilizar o transporte coletivo ou carro de aluguel e não dirigiam.

⁷¹ O grosso das compras de alimento continuou no Núcleo Bandeirante até final do anos 60.

Brasília emergia como grande cidade e já era palco dos primeiros problemas e dificuldades no trânsito, por causa do incremento do automobilismo.

O PP concentrava as principais atividades econômicas, a população de maior poder aquisitivo e a maior oferta de serviços, trabalho e emprego do DF. Um grande contingente de moradores das Cidades Satélites dirigia-se ao PP diariamente para trabalhar, e uma população significativa vinha estudar, fazer compras, cuidar da saúde, divertir e realizar negócios (PAVIANI, 1985).

As áreas livres públicas do Eixo Monumental, do Eixo Rodoviário e do entorno das superquadras e quadras 700 da Asa sul estavam gramadas e tinham passeios, mas não havia árvores de grande porte. Dada a impressão de lonjura causada pela amplidão dos espaços livres, e a descontinuidade dos passeios, o PP foi rotulado como a cidade do automóvel e como uma cidade sem rua e sem esquinas.

No início do anos 70, a Asa Sul era a parte mais pronta da cidade, e a Via W3 Sul era o lugar onde se encontrava maior mobilidade do trânsito a pé. Boa parte das quadras residenciais estavam completas e contornadas por fitas de passeios.

A Via W3, tornou-se o principal ponto de convergência de pedestres por vários motivos. As lojas do CRS concentravam todo tipo de serviço, escritórios, lazer e cultura, serviços públicos e privados e o comércio varejista da cidade. Por isso, diz-se que a Via W3 Sul foi a primeira rua⁷² de Brasília.

Na Asa Norte, predominavam quadras e setores inteiros vazios, com vegetação nativa, sem urbanização e com construções provisórias (barracos de madeira). Inclusive as instituições de serviço público (escolas, posto de saúde, delegacia) e religioso funcionavam em abrigos de tabua. Os pedestres andavam na borda do asfalto ou em trilhas de chão, sujeitos a caminhar ora na lama ora na poeira. Nas quadras 700, os moradores improvisaram caminhos com tábua para atravessar os terrenos livres e chegar ao comércio e pontos de ônibus da Via W3.

3.3.1 Documentos técnicos

Lucio Costa: “O urbanista defende a sua capital”

Nesse artigo⁷³, Lucio Costa (1970) justifica a concepção urbana de Brasília e relaciona os problemas da cidade às contradições e ao desenvolvimento não

⁷² Entendida como lugar de encontro e convívio dos moradores da nova capital.

⁷³ Artigo publicado na Revista Acrópole n.375/376 Julho/Agosto 1970: 7 e 8.

integrado do país. Ao falar da estrutura urbana, ele ressalta a particularidade de o Eixo Rodoviário permitir o acesso veicular até o centro da cidade, sem entrar em contato com os setores residenciais, conformados por superquadras como quarteirões; nessas, o automóvel entra incorporado ao ritmo familiar. Nesse texto, ele diz que cada conjunto de quatro superquadras “constitui uma unidade de vizinhança, com os necessários complementos”.

Cartas de Lucio Costa ao Senador Cattete Pinheiro⁷⁴

Na primeira carta (21/06/1971,) Lucio Costa (SENADO, 1974:289) agradeceu o “convite-apelo” para comparecer perante a Comissão que ele presidia dizendo “Mas, *data venia*, não pretendo rever Brasília”.

Nessa carta, ele falou do desvirtuamento do projeto em relação à questão social, a pretexto de tornar a cidade autofinanciável, impedindo que todas as categorias de funcionários residissem no PP. Argumentou que seria possível manter moradores de diferentes “*status* econômico” nas superquadras. Criticou também o descaso (quantitativo e qualitativo) em relação ao transporte coletivo e pontuou as dificuldades para o trânsito de pedestres. Mas demonstrou compreensão, quando disse que:

A cidade tomou pé, cresceu. Embora ainda inconclusa, já tem vida própria e relativa autonomia. Ocorre, porém, que em matéria de urbanismo só há uma certeza. Seja por incompreensão, seja devido à interferência de novas implicações, válidas ou fictícias – as coisas nunca se passam exatamente como foram idealizadas (LUCIO COSTA, 1974:289).

Lucio Costa concluiu enumerando oito providências a serem reclamadas do governo do DF.

Na segunda carta (27/06/1973), ele utilizou um texto encaminhado à Academia do Mundo Latino para explicar que a construção de Brasília “foi um caso à parte, singular, onde o urbanista teve de proceder de forma oposta à usual” e concluiu dizendo que Brasília foi “construída num prazo exíguo, mas já na escala do Brasil definitivo.”

Nessa carta, Lucio Costa (SENADO, 1974:300) reprisou a necessidade de se plantar as árvores previstas no contorno das superquadras. Criticou a inobservância da conexão direta e exclusiva do pedestre com o CL pelo crítico que “reputa a concepção da cidade anacrônica porque pretendeu facilitar a circulação dos

veículos”; alegou que “anacrônica é a atitude dos que, sem dispensar-lhes o uso, pretendem afastar os carros dos outros.” Lucio Costa justifica que o pedestre é também “o passageiro ou motorista que apeou”.

Ele enfatizou sua preocupação com o desenvolvimento físico-espacial das áreas de convivência, destacando que a superquadra seria uma delas. Disse também que as lojas térreas ao longo da plataforma da Rodoviária “deveriam destinar-se preferencialmente a cafés, lanchonetes e restaurantes, com mesas na calçada, em contato direto com as duas praças privativas de pedestres”. E afirmou que os gramados, “os tapetes da cidade”, foram feitos para serem pisados, são recuperáveis, e que “as trilhas eventuais deverão ser mantidas pois indicam a necessidade de um caminho ali” (SENADO, 1974:301).

Anais do Seminário de estudos dos problemas de Brasília

As palestras do “Seminário de estudos dos problemas de Brasília” (SENADO FEDERAL, 1974) constituem o principal documento técnico que aborda a questão do pedestre no PP nos anos 70. Esse Seminário contou com a presença dos arquitetos Lucio Costa, Jaime Lerner, José Carlos Coutinho (UnB), Miguel Pereira (IAB) e de técnicos da administração pública como palestrantes. Em seu pronunciamento, Lucio Costa elogiou a população de Brasília por ter concretizado a cidade e reclamou da ausência de arborização e de calçadas no PP, dizendo:

...há casos que têm de ser encarados de frente e de forma decisiva. Primeiro, o encaminhamento de pedestres é uma necessidade. E, como tal, é preciso que se estude. Esse encaminhamento de pedestres está desarticulado, segmentado. Que se procure a maneira mais racional, mais simples, sem grandes artifícios de conecta-los para que o pedestre possa percorrer, caminhar e circular de um setor da cidade para o outro, com a devida tranquilidade e segurança. Isso é fundamental e precisa ser corrigido. (SENADO, 1974:25-27)

Ele reclamou também da situação inacabada da plataforma da Rodoviária, que considerava “o cor da urbs”, o centro urbano da cidade, e disse que “Brasília ficará capenga” sem seu foco de convergência, o coração. Complementou ainda: “Ninguém fez nada para completá-la, porque ficaram todos meio assustados sem saber o que fazer.”

Durante o debate, em resposta às pontuações sobre a necessidade de se fazerem algumas alterações no plano original, Lucio Costa (SENADO, 1974:89)

⁷⁴ Presidente da Comissão do Distrito Federal no Senado.

disse que não via contradições nas correntes que achavam que o PP era intocável e aqueles que achavam que a vida continuava, e a cidade necessitava de alguns ajustes. Manifestou-se afirmando: “...é fato que o Plano-Piloto ... não foi concluído. E gostaria que isso ocorresse dentro das proposições originais. ...Essa tendência de querer fechar pilotis... é um perigo.” Defendeu a proposta do Eixo Rodoviário, reafirmando o que houvera dito no artigo “Tráfego de Brasília (em 1960), quanto à travessia de pedestres poder ser impedida, devido à proteção de tufos baixos de vegetação contínua, caso fosse necessário.

Destacando o significado de Brasília como “um patrimônio nacional e um patrimônio universal”, Coutinho⁷⁵ (SENADO, 1974:33) alertou que “...quaisquer atitude e ação ou intervenção em relação a Brasília não deve desconsiderar esse significado cultural de extremo peso que, de certa maneira, inibe os planejadores”.

Mesmo reconhecendo os problemas de Brasília (comuns a uma metrópole), esse autor enfocou a importância de preservar o plano urbanístico por seu significado e capacidade de ser “traduzido em dividendos para a cidade”. Sugeriu a necessidade de se ter um sistema de planejamento para formar uma “mentalidade coletiva capaz de chegar... aos encaminhamentos corretos” e a criação de um organismo⁷⁶ para coordenar as atividades relacionadas com o urbanismo.

O engenheiro Orlandi⁷⁷, reconhecendo que o projeto de Brasília tanto desafiava quanto ajudava, porque trazia possibilidades, e contrariando as críticas muito difundidas, disse que “Brasília é dotada de grande versatilidade. A rigidez de suas linhas mestras apenas disciplina” (SENADO, 1974:39); deixou claro que Brasília tinha sido criada para o futuro e havia espaço para o desenvolvimento e modernização do trânsito.

Jaime Lerner (SENADO, 1974:118), em seu discurso, falou da importância da continuidade no espaço urbano, apontando as discontinuidades, da área de pedestres como um problema para o homem e para a cidade: “O homem desde o início, desde o alfabeto está acostumado a essa continuidade.” Lerner observou que “a falta de continuidade se repete em todos os setores do comércio vicinal, nas superquadras e em todas as escalas.” Ele falou da importância do transporte coletivo para propiciar a integração e sugeriu que o automóvel desse lugar ao transporte

⁷⁵ Arquiteto José Carlos Coutinho, representava o Departamento de Arquitetura e Urbanismo da UnB.

⁷⁶ Idéia apoiada por Lucio Costa no mesmo evento

⁷⁷ Eng^o Geraldo Roberto Orlandi representava a Secretaria de Viação e Obras do DF.

coletivo, alegando não o benefício “dos que vivem o presente mas,.... pelo bem dos que virão”. Lerner foi mais preciso em relação ao caminamento do pedestre, destacando que tanto a descontinuidade da área do pedestre quanto a carência do transporte coletivo eram problemas que precisavam de solução.

Falando das dificuldades do planejamento urbano, Miguel Pereira argumentou que a concepção do espaço físico passa pelo planejamento, mas a construção de uma cidade envolve um pensamento multidisciplinar e uma dimensão acumulativa infinita. Pereira disse que “Brasília... constituía a mais avançada proposta de urbanismo do mundo contemporâneo” mas que “é uma proposta que deve ser concluída...” por meio de um “...Sistema de Planejamento a nível técnico, decisório e administrativo” (SENADO, 1974: 195, 204, 205).

Após o Seminário do Senado, Lucio Costa encaminhou uma carta ao Senador Cattete Pinheiro, “reafirmando os pontos fundamentais do Plano-Piloto de Brasília”. Nela, ele disse que “não se trata,... de ‘reformular’ o plano original de Brasília, e sim, antes de mais nada, de assimilar-lhe as intenções e de constatar o que ainda está faltando a fim de completá-lo” (SENADO, 1974:279).

Construção das SQN 307, 108 e 308

Na Asa Norte predominavam os terrenos vazios, e setores sem urbanização. Havia construções isoladas por toda parte. As superquadras e entrequadras centrais estavam todas completamente vazias. Para ir de um lado a outro os pedestres caminhavam em trilhas de chão ou pela borda do asfalto. Existiam poucos passeios nessa parte do PP.

As SQN 307, 108 e 308 foram construídas de uma vez pela União, no final do anos 70. No processo de urbanização, foram construídas as fitas de passeios retos, com 3m de largura, no contorno das três quadras, seguindo o modelo (padrão) aplicado nas superquadras da Asa Sul. Esses passeios propiciaram o caminamento a pé no entorno dessas quadras e a integração entre os moradores, servidores transferidos do Rio de Janeiro. (Figura 3.16).



Figura 3.16: **Vista da Asa Norte a partir das SQN 108, 308 e 307**
 Fonte: Cartão Postal, arquivo da pesquisadora

Nessa foto a presença da fita de passeio longitudinal, passando direto na entrequadra (vazia) destinada a templos, e o alinhamento de todas as fitas de passeio demonstram a intenção da continuidade e conectividade nos caminhos destinados ao trânsito de pedestres.

Projeto da SQN 211

Respaldado pelo Decreto 4654 (21/05/79), o arquiteto Gladson da Rocha, avaliando que a superfície da quadra já não era suficiente para abrigar a totalidade dos veículos dos moradores, desenvolveu o projeto arquitetônico da SQN-211, propondo a construção de uma superquadra inteira sem carros na superfície do solo. Rocha propôs uma garagem coletiva subterrânea, consorciada entre vários blocos, no nível do subsolo. Sua intenção era “permitir o tráfego livre para pedestres na superfície” (ROCHA, 1996: 107) criando vagas subterrâneas para os automóveis.

Rocha previu a construção da fita de passeios retos no contorno da superquadra, seguindo o modelo (padrão) aplicado na Asa Sul. Mas, apesar da preocupação com o pedestre, observa-se que o passeio proposto aparece interrompido na frente da quadra pelas vias de acesso veicular. Portanto, embora ousado e inovador, demonstrando preocupação com a liberação do solo para o trânsito a pé, o projeto reflete o desprovimento da continuidade do trânsito a pé na cidade como um todo. Esse fato demonstra que o desenho e a sistematização dos caminhos para propiciar o trânsito contínuo de pedestres ainda não era uma idéia comum na mente dos arquitetos e planejadores do espaço urbano.

Na maquete do projeto, a fita de passeios do contorno da superquadra aparece como elemento estruturador do trânsito a pé na cidade. (Figura 3.17).

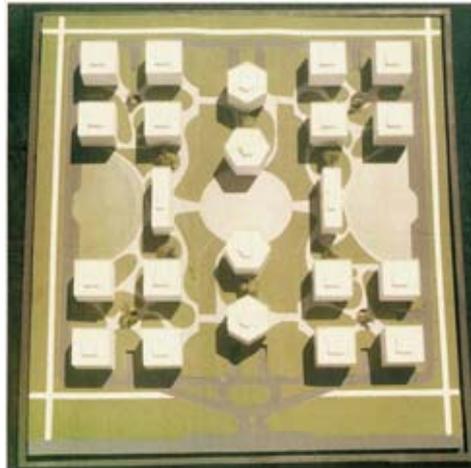


Figura 3.17: **Foto da Maquete da SQS-211**
Fonte: Rocha, 1996

3.3.2 Políticas públicas

Construção definitiva e urbanização da Asa Norte

A Novacap intimou os moradores das quadras 700 da Asa Norte a construir as edificações definitivas em alvenaria e remover as casas de madeira. Para tanto, providenciou a construção das redes definitivas de água, de coleta de águas pluviais, de esgoto, de energia e de iluminação pública. Após a implementação das redes subterrâneas, as vias foram acabadas com sarjeta e meio-fio. Entretanto, a construção de passeios e o plantio do gramado não foram imediatos. Boa parte desse serviço foi feito por iniciativa e com ônus dos moradores, através de rateio dos custos em suas quadras.

Primeira mudança na estrutura viária do PP

O incremento do trânsito veicular provocou as primeiras alterações no plano urbanístico implantado no PP. Foram realizadas obras para atender a mobilidade e a fluidez do trânsito, como: a) ligação direta da Via W3 Norte e Sul, passando sob o Eixo Monumental; b) conexão direta das vias transversais, que ligam o CL com as quadras 700 e/ou com a Via W3, com cruzamento temporizado por semáforo; c) construção da Galeria dos Estados; d) ligação das Vias W4 e W5 com o Eixo Monumental.

Construção edilícia

As obras da Catedral (1958-1970), do Teatro Nacional (1958-1978), do Centro de Convenções⁷⁸ (1975) e do Ginásio de Esportes (1973) foram concluídas. Foi criado o Parque da Cidade (1978). Essas obras ampliaram as opções de lazer, de cultura e de turismo na cidade e, conseqüentemente, o trânsito de pedestres ao longo do Eixo Monumental. Mas a conexão a pé desses equipamentos com o resto da cidade não foi efetivada com a construção de passeios ao longo desse Eixo.

O plantio de árvores no enquadramento das superquadras foi intensificado, e boa parte dos caminhos criados pelo trânsito de pedestre nos gramados do Eixo Monumental, foi efetivada com pavimento de concreto.

3.3.3 Participação da sociedade civil

Construção dos SDN e SDS

A construção do SDN e do SDS criou dois pólos de escritórios, de comércio, de serviços e de lazer no centro do PP. Concentrando centenas de salas para escritório, lojas para o comércio e várias salas de cinema, esses setores respondiam pela função esperada de agregar pessoas entre os meados dos anos 70 e anos 80.

O SDS foi concebido com base na idéia de Lucio Costa (1970) que previu um conjunto de edifícios geminados “servidos por um sistema compacto de ruelas, pequenas praças e *loggias* destinadas exclusivamente aos pedestres e acessíveis aos automóveis diretamente... em nível inferior, no extremo oposto.”

O SDN foi construído como um bloco monolítico, em três etapas. Esse bloco, o Conjunto Nacional Brasília⁷⁹ (CNB), veio a ser o primeiro *shopping center* de Brasília e provocou o esvaziamento da Via W3. Paulatinamente, as principais lojas de pequeno porte e algumas agências bancárias da Via W3 Sul transferiram suas atividades para esse lugar.

Embora concentrando uma diversidade de serviços e um grande comércio varejista, o acesso a pé aos blocos do SDN e do SDS, a partir do setor residencial, era dificultado pela presença de terrenos vazios e por obras nos setores adjacentes.

⁷⁸ O Centro de Convenções passou a funcionar. O projeto dessa época nunca foi concluído.

⁷⁹ O CNB, considerado o maior shopping da América do Sul nos anos 70, comportava 5 salas de cinemas e milhares de salas comerciais e centenas de lojas. Concentrou as principais lojas da cidade e recebia uma população de cerca de 30 0000 circulantes/dia no final dos anos 70.

O principal acesso do pedestre a esses setores se dava partir da Rodoviária. Portanto, embora fosse o primeiro *shopping center* da cidade, o CNB não propiciava acesso direto, a pé, da população a suas instalações, nem aos hotéis situados na quadra adjacente. No SDS, embora incompleto, foi construída uma ponte para pedestre, ligando o nível térreo com o SHS. Ali foi viabilizado o acesso direto de pedestres vindos tanto dos setores vizinhos, quanto do setor residencial da Asa Sul.

Construção do SCS

Após a construção da primeira quadra, o projeto original do SCS foi alterado, e o setor passou a contar com seis vias internas transversais, com bolsões de estacionamento e com calçadas ao longo dessas vias. O projeto implantado criou quadras conformadas por edifícios geminados, circundadas por galerias no nível térreo. Mas nessa década, o SCS contava com edifícios construídos de maneira descontínua no tempo e no espaço. A continuidade do trânsito de pedestres no interior da quadra era prejudicada pela descontinuidade dos percursos e pela presença de canteiros de obra e terrenos vazios. Desde então, os pedestres se acostumaram a caminhar pela borda do setor para atravessá-lo.

Criação das miniprefeituras

Em 1979, foi criada a primeira miniprefeitura⁸⁰ de quadra, inaugurando a participação dos moradores na tomada de conta das quadras residenciais. Por meio dessa instituição, a comunidade das quadras passou a reivindicar os serviços de urbanização básicos: plantio de grama, arborização e construção de passeios no entorno das quadras. Posteriormente, por meio de rateios de custos, a comunidade passou a realizar a colocação dos equipamentos que queria: assentos, plantio de árvores, proteções dos canteiros e equipamentos para os parquinhos.

Controle de passagem pelo pilotis

A população de pedestres, normalmente trabalhadores e estudantes, alheia à falta de passeios, criou trilhas de chão nos gramados e nos terrenos nativos de todo

⁸⁰ A primeira miniprefeitura surgiu na SQS-303, sob o comando do jornalista Marcio Cotrim, com o objetivo de facilitar a realização de melhorias e eventos na quadra e a solicitação de serviços do poder público.

o PP. Dessa maneira, estabeleceu percursos para cumprir viagens diárias mais curtas entre o ponto de origem (ponto de ônibus, ou residência) e o destino (local de trabalho ou escola). Nessa prática do livre trânsito em todo o PP, o piso do *pilotis* de vários blocos residenciais fazia parte de alguns percursos. Descontentes com o acréscimo de serviços de manutenção, porque os pedestres transitavam com pés enlameados, os síndicos, alegando necessidade de controle da segurança, criaram artifícios para impedir ou controlar o trânsito de pessoas no *pilotis*. (Figura 3.18)



Figura 3.18: **Fechamento do caminho com o salão de festa (E) e com grade (D)**
 Fonte: Fotografia da pesquisadora

Alteração no padrão arquitetônico e no uso das construções

Após o esvaziamento do comércio da Via W3, o padrão construtivo dos blocos da CRS-500 foi alterado. As novas edificações passaram a abrigar atividades mistas, inclusive residências. O acesso aos blocos começou a ser tanto pela via W2 quanto pela via W3. No lugar de lojas pequenas, surgiram lojas de departamento, de supermercados e de serviços automobilísticos. Em consequência dessas alterações, no final dessa década, o movimento de pedestres na Via W3 Sul voltou a crescer; embora cerca de 10 agências bancárias tenham saído da Via W3 Sul, surgiram outras.

No CLS, retomando práticas da cidade tradicional, ocorreu a concentração de uma mesma atividade em diferentes quadras, levando a sua identificação pelo tipo de comércio predominante: Rua das Farmácias (CLS 102 e 302); Rua das Elétricas (CLS 109/110); Ruas dos Calçados (CLS 306/307); Rua dos Tecidos (CLS 304/305) e Rua dos Restaurantes (CLS 404/405). Essa situação contrariou a distribuição eqüitativa de serviços e de comércio de primeiras necessidades ao lado das

moradias, tal como previu Lucio Costa. Com isso, consolidou a concentração de trânsito de veículos e de pedestres em horários específicos nessas quadras.

Nas residências geminadas voltadas para a via W3 Sul, surgiram os primeiros “puxadinhos”, e as casas passaram a abrigar atividade comercial. Os chamados puxadinhos também apareceram nos blocos do comércio local, onde a maior parte dos comerciantes adotou a prática de voltar a fachada das lojas para o lado da via local. A partir de então, foram construídos acréscimos (puxadinhos) nos fundos e nas laterais, deixando cega a vista voltada para as superquadras. Muitos puxadinhos foram feitos nas passagens de pedestre, criando barreiras ao livre trânsito desse.

O fechamento do pilotis com grades e/ou vegetação contribuiu para alterar o projeto dos blocos residenciais. Eles passaram a ser construídos com o piso térreo elevado, contrariando a prática moderna de dispor os edifícios ao rês do chão⁸¹. Essa elevação foi incrementada com a construção de garagens no subsolo. Assim, aos poucos, consolidaram-se as barreiras arquitetônicas ao livre trânsito a pé no interior das superquadras.

3.3.4 Considerações sobre a década de 70

Nessa década, a Novacap urbanizou a Asa Norte. Mas a construção de passeios não ocorreu de forma sistemática em toda essa área da cidade. Por toda parte, a descontinuidade dos passeios deixava o pedestre sujeito a caminhar no asfalto, no chão ou no gramado para completar sua viagem. Nos órgãos responsáveis, ouve-se que a predominância do espaço vazio sobre o ocupado na Asa Norte atrasou a urbanização e a implantação de passeios.

As trilhas⁸² continuaram sendo criadas pelos pedestres, na expectativa de ganharem tempo realizando percursos mais curtos e diretos entre o paradeiro de origem e de destino. Estabeleceu-se assim um sistema de caminhos autônomos para o trânsito de pedestres, passando por terrenos vazios, espaços gramados (espaços livres públicos) e *pilotis*.

Apesar das observações de Lucio Costa, de Jaime Lerner e de Miguel Pereira no Seminário do Senado (SENADO, 1974), o PP continuou sendo construído sem que houvesse a apreensão formal do lugar do pedestre na totalidade do seu

⁸¹ Prática amplamente utilizada por Oscar Niemeyer, uma característica de suas obras no PP. Adepto da arquitetura moderna, ele utiliza rampas para vencer desníveis, nunca escadarias.

⁸² As trilhas de chão no PP forma reconhecidas como “caminhos de rato” na imprensa local.

contexto urbano. Mesmo com o significativo plantio de árvores e gramado nas quadras completas e das oportunidades oferecidas aos pedestres, o caminhar a pé nos passeios do contorno das superquadras e dos blocos das quadras 700 continuou a céu aberto. A ausência de sombreamento e de atrativos para motivar a circulação a pé influenciou as críticas negativas sobre Brasília.

Os órgãos públicos ainda mantinham o transporte com ônibus personalizado para seus funcionários, mas, o transporte público coletivo era precário, contava com poucas linhas e com poucos carros em circulação. Entende-se que, na falta de passeios para propiciar o deslocamento a pé de um lugar a outro e evitar os dissabores das trilhas com lama ou poeira, sol quente e ventania, os moradores do PP acostumaram-se a usar para o automóvel para ir a todos os lugares.

3.4 Década de 80

...no espaço humano,
se encontram enfeixadas vontades diversas
hierarquizadas segundo os tempos
e diferentes em escala, índole e alcance.

Milton Santos⁸³

Embora contando com apenas 27% da população do DF, o PP já concentrava 70% da oferta de emprego formal e os principais serviços de saúde, de educação e de lazer da região em que se encontra. Por isso começou a ser visto como o centro urbano do DF e centro urbano regional, sendo o principal foco de convergência da população do DF e de boa parte da população das cidades do seu entorno.

O fenômeno de Brasília foi objeto de estudos e pesquisas em diferentes áreas do conhecimento. O geógrafo Aldo PAVIANI (1985) organizou uma coletânea de ensaios de arquitetos, de geógrafos e de sociólogos, na edição de uma obra interdisciplinar que cobriu diversos aspectos da vida e do espaço construído do DF: “Brasília, Ideologia e Realidade - Espaço Urbano em questão”. No entanto, a tônica dos trabalhos publicados foi a questão social relacionada com os problemas socioeconômicos da população excludente.

O PP ainda contava com muitas superquadras, setores funcionais e terrenos vazios, porque as terras pertenciam a órgãos públicos. Cerca de um terço das SQs

⁸³ *Apud* PAVIANI, 1985:10.

100, 200 e 300 da Asa Norte estavam em estado nativo e vazias. A maior parte das entrequadras e dos terrenos dos setores centrais do PP também estava vazia.

Dado o incremento de favelas e invasões de áreas do PP e do DF pela população de baixa renda, o Poder Público concentrou atuações em obras de infraestrutura e habitações nas cidades satélites.

3.4.1 Documentos técnicos:

Croquis do NUDUR

Os levantamentos aerofotogramétricos realizados pela Companhia de Planejamento do Distrito Federal (Codeplan) facilitaram o reconhecimento, a leitura e a interpretação da cidade construída. A partir de imagens de aerofotogrametria, dos levantamentos *in loco* e da análise dos projetos construídos até 1981, o Núcleo de Desenvolvimento Urbano (NUDUR)⁸⁴ montou um caderno com as plantas cadastrais de todas as quadras do PP, para servir de referência técnica. Os desenhos mostram as calçadas e os passeios levantados pela aerofotogrametria.

1º Exemplo: No croqui da HCGN-706 vê-se que os passeios ao longo da quadra, no extremo leste, não estavam construídos. Já no croqui da HCGN-716, todos os passeios do contorno dessa quadra residencial e das quadras comerciais adjacentes estavam construídos. (Figura 3.19).



Figura 3.19: **Croqui da HCGN-706 e da HCGN-716 mais a entrequadra adjacente.**
Fonte: Cadernos do NUDUR/Arquivo Técnico SEDUMA. (Colorido pela pesquisadora)

⁸⁴ Núcleo pertencente ao antigo Departamento de Arquitetura e Urbanismo do GDF.

No croqui da HCGN-706, foi acrescentada a trilha cimentada criada pelo fluxo de pedestre que parte do ponto de ônibus situado na Via W3 e vai para o Centro Universitário de Brasília (UniCEUB)⁸⁵.

2º Exemplo: Nas superquadras residenciais, prevaleceu a diversidade no arranjo espacial. Em consequência disso, a rede de passeios internos, além de labiríntica, é diferente em cada quadra. O padrão das fitas de passeios retos no contorno das superquadras foi repetido na maior parte do PP. Até os anos 90, a única exceção era os passeios do contorno da SQS-308 (Figura 3. 20).

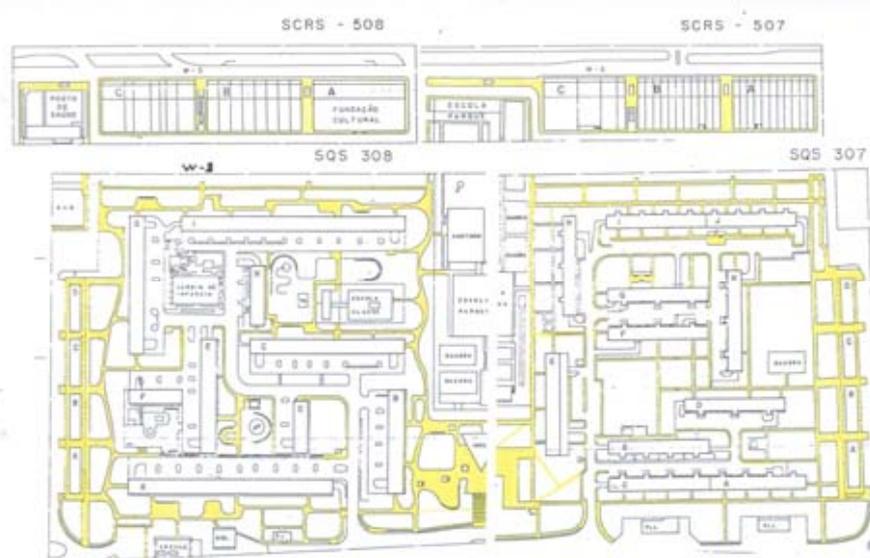


Figura 3.20: **Colagem juntando os croquis da SQS-108 e107 e das CRS 508 e 507**
Fonte: Cadernos do NUDUR/Arquivo Técnico SEDUMA. (Colorido pela pesquisadora)

Além dos passeios sinuosos da SQS-308, outra exceção no PP é o avanço do terreno da escola da EQS 107/108 incorporando a via W2 e o estacionamento da CRS 107/108. No outro extremo dessa entrequadra, a continuidade da fita de passeio que liga as superquadras foi interrompida pela imposição da calçada feita junto da Igreja.

3º Exemplo: O desenho das fitas de passeios retos visto nos croquis das EQS vazias pode ser entendido como a intenção de manter a continuidade dos caminhos de pedestre e propiciar a conexão direta entre uma superquadra e outra. Na amostra a seguir, vê-se que essa idéia não prevaleceu após a ocupação dessas quadras.

⁸⁵ Criado como CEUB, hoje agrega as funções de colégio e universidade. É a primeira universidade particular da Asa Norte e a maior do DF.

As edificações construídas tendem a absorver a área livre pública da frente do lote, embora prevista como estacionamento público. Em todo o PP, foi verificado que alguns usuários dos lotes mantiveram o passeio padrão, mesmo quando erigiram cercas e criam estacionamento na frente dos templos construídos. Outros absorveram toda a área livre pública, deixando apenas uma estreita passagem para pedestre junto do meio fio, colada à Via W1. Dessa maneira, o caminho de pedestre perde a continuidade, e o transeunte perde a qualidade físico-espacial, o conforto, a fluidez e a segurança (Figura 3.21).

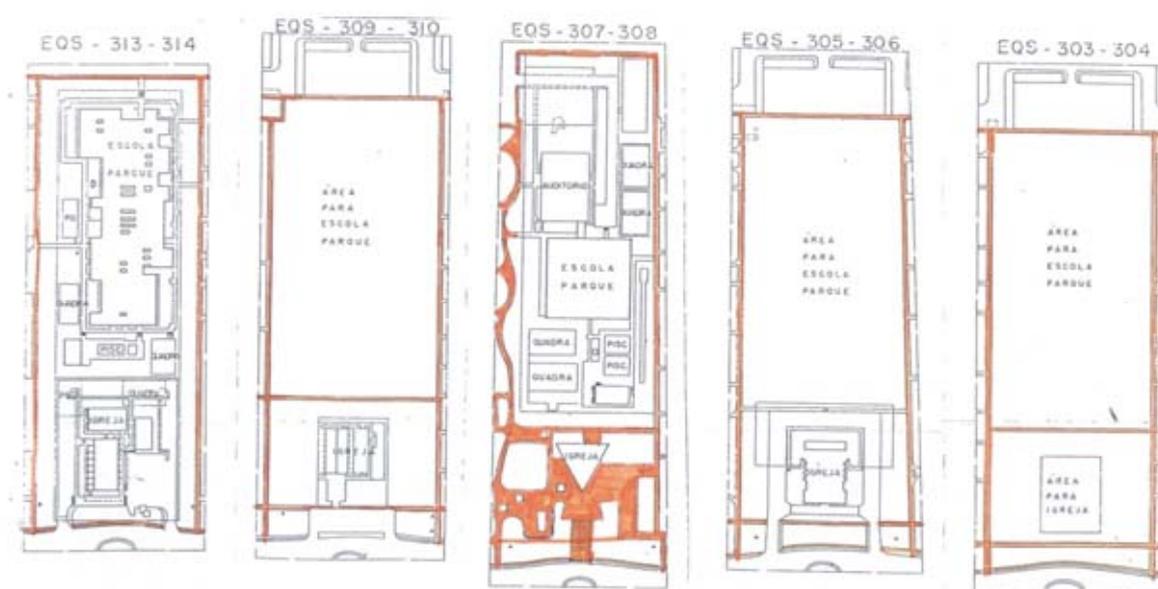


Figura 3.21: **EQS 313/314, 309/310, 307/308, 305/306, 303/304**
Fonte: Croquis NUDUR

Em todo o PP, a Igrejinha, situada na EQS-307/308, é o único templo religioso totalmente aberto ao público e situado em terreno sem cerca. Essa condição faz de seu entorno uma praça, um ponto de convergência e de encontro.⁸⁶ No entanto, o desenho diferenciado dos passeios do entorno da EQS-308 e a interrupção do passeio na frente do templo e no lado oposto da quadra alteram a continuidade dos caminhos de pedestre. Isso afeta o conforto e a fluidez no trânsito a pé.

Tanto no entorno da EQS-308, quanto na frente da Igrejinha, o trânsito contínuo de pedestres cotidianos, preocupados em se manter na mesma direção,

⁸⁶ Para ali convergem, diariamente, pessoas das quadras vizinhas e de quadras distantes: babás ou adultos com carrinhos de bebê ou crianças em triciclos, pessoas idosas só ou acompanhadas, cadeirantes, andarilhos ou mendigos, vendedores ambulantes e turistas. Essa vivência faz desta a principal praça de setor residencial no PP.

criou trilhas retas para seguir em frente, desviando-se das curvas e dos recortes do calçamento. Na frente da Igrejinha, a trilha complementar foi inicialmente coberta com placas de concreto, e as juntas abertas foram, posteriormente, preenchidas com cimento. (Figura 3.22).



Figura 3.22: **Passeios da SQS 308 e da praça da Igrejinha**
 Fonte: Cartão postal; arquivo da pesquisadora

Plantas cadastrais da Codeplan

A Codeplan (1982) produziu vários álbuns com a planta geral do PP e de todas as cidades do DF. O PP foi contemplado com as primeiras plantas cadastrais do padrão urbanístico dos setores funcionais: setor de residências coletivas, setores centrais e explanada dos ministérios.

O detalhe do setor residencial mostra a conformação da unidade de vizinhança com as quatro superquadras mais antigas do PP: SQS 108, 107, 307 e 308; as entrequadras adjacentes e as quadras 500, junto à Via W-3. (Figura 3.23).

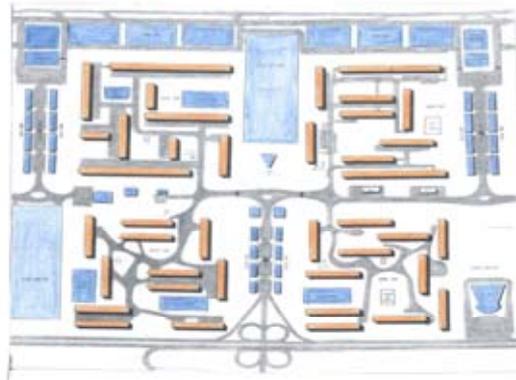


Figura 3.23: **Unidade de Vizinhança composta pelas SQS 107/108/307/308**
 Fonte: Codeplan, 1982 (colorida pela pesquisadora)

As cores diferenciam os usos do solo registrados no desenho: habitação (laranja), comércio e serviços (azul) e sistema viário (cinza). O espaço branco corresponde às áreas livres públicas. Esse desenho considera a delimitação dos terrenos ou das projeções, dos edifícios isolados e do espaço do automóvel. Embora na época desse registro já houvesse passeios construídos no contorno das superquadras, esses não foram reproduzidos como um componente do projeto urbanístico da cidade

O desenho do setor central contém as plantas cadastrais de cada setor funcional específico. Esse desenho mostra novas versões de projeto para o SCS e SCN. Na versão apresentada para o SCS-B, toda a quadra teria uma calçada contínua com seis torres e estacionamento subterrâneo. Mas tanto esse setor quanto o SCN foram construídos com outros projetos (Figura 3.24).

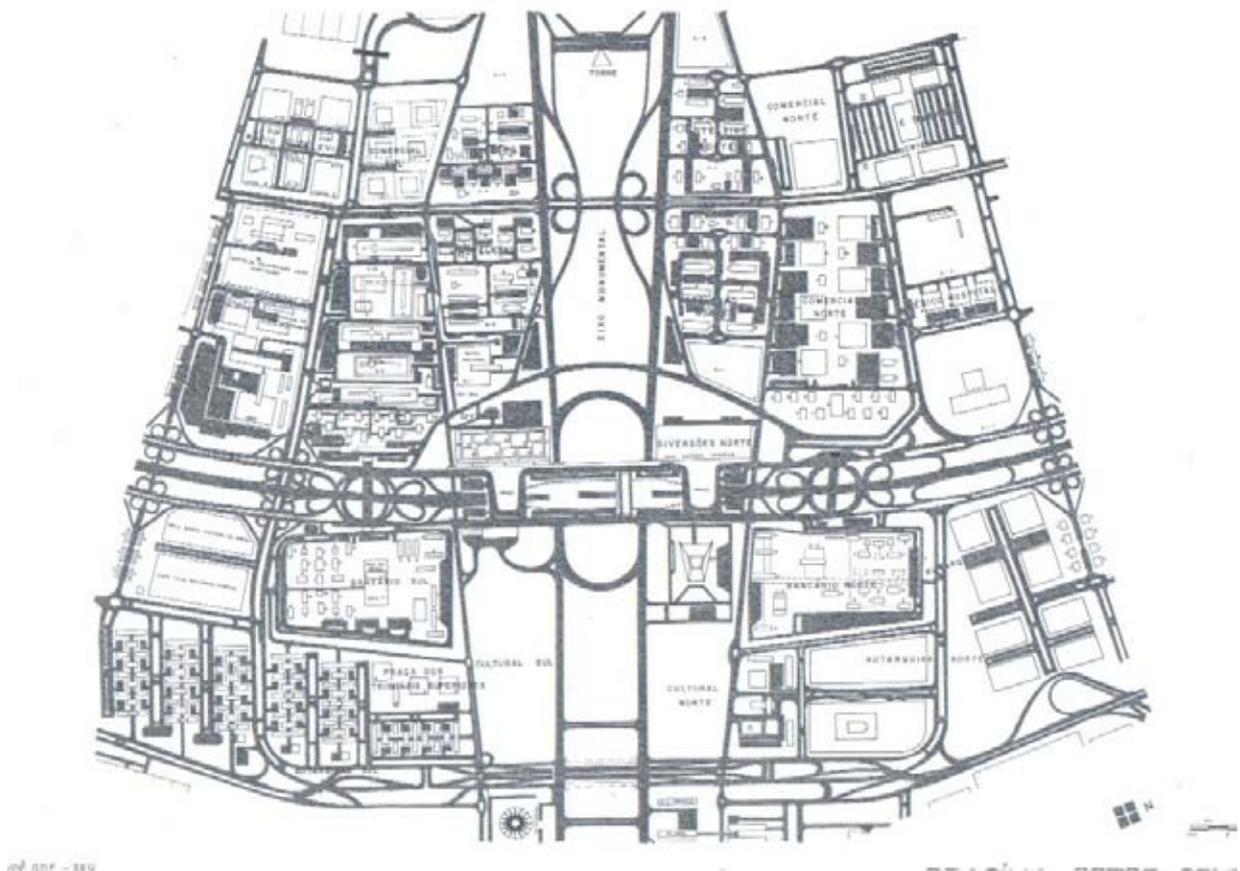


Figura 3.24: **Setores centrais do Plano Piloto**
Fonte: Codeplan, 1982

Brasília 57- 85: do plano-piloto ao Plano Piloto (TERRACAP –1985)

Nesse trabalho, coordenado por Lucio Costa, Adeildo Lima e Maria Elisa Costa avaliaram os aspectos construtivos do PP com base no Relatório do PP, de 1957. Na apresentação do documento, Cordeiro e Siqueira comentam a dificuldade, as indefinições e a vulnerabilidade para lidar com o PP, dizendo:

Desde muito tempo tem sido tarefa difícil a busca de soluções aos problemas de Brasília – Plano Piloto, não só no que diz respeito à complementação em projetos como na definição ou alteração de uso do solo e respectivas normas de edificação. A maior dificuldade encontrada está, justamente, na busca do ponto de equilíbrio entre o que é essencial do plano piloto de autoria do Dr. Lucio Costa e, portanto, inalterável, e as soluções que deve a Administração propor, no atendimento às aspirações e demanda da comunidade local. No trato diário com estes problemas é que pudemos identificar a importância das questões que não constam consolidadas em documento algum. ...várias questões importantes relativas ao plano piloto, por não estarem explícitas no documento inicial, ficam à mercê de interpretações diversas, inclusive motivo de se conclamar o artigo 38 da Lei 3.751, de 13 de abril de 1960, que diz “qualquer alteração no Plano-Piloto, a que obedece a urbanização de Brasília, depende de autorização em lei federal.”⁸⁷

Por sua vez, Lucio Costa, que subscreve o documento trabalho, disse:

...esse *check-up* urbanístico revela que a concepção original vingou, e que, apesar de certos vícios congênitos e das mazelas advindas do desconhecimento das verdadeiras intenções do plano e de consequentes erros na sua interpretação, a saudável constituição orgânico-estrutural da cidade teórica proposta e a força das idéias ali contidas, garantiram-lhe singularidade e vida perene.

Nesse documento, Lima e Costa fizeram recomendações concernentes ao uso e à ocupação do solo, ao paisagismo, ao sistema viário, aos pedestres, à legislação e aos aspectos gerais e específicos dos setores funcionais do PP. Das recomendações concernentes ao pedestre, destacamos:

...manter permanentemente aberta a galeria de ligação com a Praça de Pedestre Sul, que desemboca no posto de serviço do Touring. Viabilizar ligação análoga com a Praça de Pedestre Norte. (tópico: 52)

A circulação de pedestres no interior dos setores deve ser ao longo das vias internas, em calçadas largas e parcialmente cobertas pelas próprias instalações comerciais. Procurar percursos contínuos na medida do possível. Estudar passarela para travessia de pedestres entre os setores Bancário e Comercial Norte. (tópico: 62)

Permitir e estimular a colocação de cadeiras nas calçadas, particularmente em frente à Praça de pedestres. (tópico: 69)

SCN - Procurar criar percursos na medida do possível contínuos. (tóp. 77)

Os autores sugerem a revisão da trama viária interna dos SHN/S e SAUN/S, de modo a permitir o estacionamento ao longo das vias e “Procurar caminhamento

⁸⁷ Cordeiro e Siqueira eram técnicos do GDF; atuaram nos Departamentos de Arquitetura e de Urbanismo do GDF.

para pedestres, na medida do possível contínuo e ao longo das vias internas, em calçadas largas parcialmente cobertas pelas instalações comerciais.”

No Eixo Rodoviário, foi recomendada a estimulação ao uso das passagens subterrâneas para pedestre e a remoção das placas de concreto das trilhas transversais aos canteiros centrais. No Parque da cidade, recomenda-se “...abrir mais acessos livres para pedestres, notadamente nas proximidades da Torre de TV.” (tópico: 95)

Brasília Revisitada 1985/1987

Documento elaborado por Lucio Costa, a pedido do Governador José Aparecido. Constitui o Anexo I do Decreto 10.829/87 – GDF, o qual regulamenta a Lei 3751/1960, no que se refere à preservação urbanística de Brasília. Nesse documento, Lucio Costa destaca as características fundamentais do PP, através da interação de quatro escalas: bucólica, gregária, monumental e residencial. Após definir o que caracteriza cada escala, Lucio Costa teceu considerações à estrutura urbanística do PP, reprisando sua vocação automobilística. Segundo ele,

O plano de Brasília teve a expressa intenção de trazer até o centro urbano a fluência de tráfego própria, até então, das rodovias; quem conheceu o que era a situação do trânsito no Rio de Janeiro, por exemplo, na época, entenderá talvez melhor a vontade de desafogo viário, a idéia de se poder atravessar a cidade de ponta a ponta livre de engarrafamentos.

Constituição Federal de 1988

O art. 129, inciso III da Constituição Federal de 1988 enfoca a defesa da ordem urbanística e dá aos Promotores de Justiça de Habitação e Urbanismo, do Ministério Público, a função de exercer essa defesa.

O Ministério Público passou a avaliar a atuação do Poder Público (quando realiza obras públicas, concede licenças para construir, confere o uso privativo de bem público a particular, permite a instalação de indústrias etc.) e as ações de particulares (quando parcelam o solo, constroem edifícios, instalam comércio etc.). Por meio da respectiva Promotoria, esse Poder pode provocar a intervenção, para que sejam adotadas medidas jurídicas com a finalidade de recompor o bem-estar de todos os que habitam a cidade e dos que circulam por ela, preservando o direito a cidades sustentáveis para as presentes e futuras gerações (MPSP, 2008).

Lei 7.853/89

No âmbito das discussões sobre o direito à cidade, cresceu a defesa e a busca da acessibilidade universal, de segurança e de conforto para as pessoas portadoras de necessidades especiais. O Capítulo IV da Lei 7.853/89 estabeleceu os parâmetros para a concepção e a implantação da acessibilidade arquitetônica e urbanística no espaço das calçadas das cidades.

3.4.2 Políticas públicas

Tombamento de Brasília

Com o intuito de frear e controlar as alterações no plano urbanístico do PP e preservar o modelo original de Brasília⁸⁸, surgiu, no âmbito do poder público, a idéia de realizar o tombamento de Brasília como patrimônio histórico.

O Governador José Aparecido, por meio do Grupo de Trabalho de Brasília (GT Brasília), organizado no âmbito do Poder Público com técnicos do Governo do Distrito Federal (GDF), do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) e da UnB, conduziu estudos e elaborou a base documental para subsidiar a idéia de tombamento de Brasília. Com base nesse trabalho, o Comitê do Patrimônio Mundial da Unesco inscreveu o Conjunto Urbanístico do Plano Piloto de Brasília na "Lista do Patrimônio Mundial", como "Bem Cultural da Humanidade" (1987).

O caminho adotado para efetivar o tombamento de Brasília, dada a praticidade e eficácia, foi a regulamentação da Lei Santiago Dantas (Lei 3.751/60). Segundo Campofiorito (1987), a Lei Santiago Dantas protegia o desenho do "Plano Piloto" sem defini-lo em termos físico-territoriais. Isso facilitou o encaminhamento do tombamento de Brasília para garantir a preservação do seu plano urbanístico.

3.4.3 Atuação da sociedade civil

Atuações isoladas

A comunidade das superquadras passa a realizar obras de jardinagem nas áreas livres que contornam os blocos, coloca grades na borda do pilotis dos blocos feitos ao rés do chão e cria estacionamentos cimentados ou asfaltados nas áreas livres entre os blocos residenciais. As alterações das vias para implantar

⁸⁸ O PP, "bairro histórico de Brasília" (CARPINTERO, 1998), é uma das partes do núcleo tombado.

estacionamentos foram realizadas pela Novacap, após registros de alterações no projeto original. Mas as alterações no pilotis, calçadas e área verde são realizadas à revelia de regulamentação.

Boa parte das obras de jardinagem tem a intenção de barrar ou dificultar o livre trânsito de pedestres através do *pilotis*. Assim, boa parte dos passeios que realizavam a conexão direta do bloco com a fita de passeios do contorno da superquadra foi suprimida ou fechada com grade. Algumas obras, embora sugerindo embelezamento e manutenção, acabaram conformando barreiras ao livre trânsito de pedestres dentro das superquadras.

Parte das interferências realizadas na área livre entre o bloco e a fita de passeio que contorna a superquadra inclui a disposição de muretas, correntes e cercas vegetais junto do passeio. Essa atuação, junto das fitas, atrapalha a livre circulação de pedestres. A vegetação plantada na borda do passeio cresce e avança sobre o espaço do passeio, reduzindo a área útil do caminho de pedestre.

Opção pelos condomínios

Milhares de pessoas foram morar em “Condomínios”⁸⁹ fechados, criados na periferia de Brasília⁹⁰. A moradia distante, em áreas surgidas sem planejamento e habitadas sem equipamentos públicos e sem serviços de transporte coletivo, incrementou a posse de veículos particulares.

Enquanto isso, cresceu no PP a oferta de escolas, de serviços, de trabalho e de lazer desenvolvidos pela iniciativa privada. Isso contribuiu para o aumento da circulação de veículos no PP, provocando a invasão de áreas verdes e terrenos vazios para estacionar.

Essa invasão, por sua vez, gerou a destruição ou obstrução de boa parte dos caminhos de pedestre em diferentes setores do PP.

Transporte coletivo privativo

Surgiu o transporte coletivo privativo setorial, realizando o transporte porta a porta de estudantes de um lugar para outro, em peruas, ônibus e microônibus. Esse

⁸⁹ Esses condomínios surgiram em terras públicas da União, do DF ou privadas, daí serem irregulares. Caracterizam-se como assentamentos privativos, cercados e independentes. Totalizam milhares de unidades imobiliárias, atendendo a expectativa de moradia da classe média na época em que a administração pública não atendia a demanda dessa população.

tipo de transporte supre a ineficiência do transporte coletivo, mas contribui para consolidar na memória coletiva a idéia de que o PP é inviável sem o automóvel.

Travessia do Eixo Rodoviário

Dado o aumento de acidentes, a perigosa travessia de pedestres na superfície do Eixão⁹¹ passou a ser objeto de estudo e de reflexão em diferentes instâncias do poder público e privado. O IAB-DF, em parceria com o Correio Brasiliense, promoveu um concurso popular de idéias para solucionar o impasse, mas a idéia vencedora não foi aplicada.

Construção dos blocos do CLN com subsolo

Tirando partido da declividade do terreno e da ausência de impedimento legal, o setor imobiliário viu na possibilidade de construir subsolos semi-enterrados uma forma de auferir lucro com a obra. Resulta daí a construção dos blocos elevados em relação ao leito da via. Tais obras consolidaram as obstrução arquitetônicas ao livre acesso, à continuidade, à fluidez, à segurança e ao conforto no trânsito de pedestres na Asa Norte. Além de dificultar o acesso às galerias das lojas, algumas escadas obstruem o passeio ao longo das vias locais, impossibilitando o trânsito de pedestres na frente do comércio (Figura 3.25).



Figura 3.25: **Detalhes de escadarias nos blocos do CLN**
Fonte: Fotografias da pesquisadora

⁹⁰ Nesse caso, Brasília é tomada como a área legitimada.

⁹¹ Apelido popular dado ao complexo de vias que conforma o Eixo Rodoviário.

Atuação de entidades de classe

O IAB-DF, por meio da Comissão Cidade⁹², atuava como consultor das ações pertinentes ou não, relacionadas com alterações no plano urbanístico do PP. As solicitações de uso das áreas verdes, de ampliação de estacionamentos, as alterações de fachada, o licenciamento de publicidade e problemas da cidade, a exemplo da perigosa travessia do Eixo Rodoviário caminhando pela superfície, eram discutidos e geravam um parecer técnico.

Essa Comissão foi substituída pelo Conselho de Arquitetura e Urbanismo (CAU), criado pelo GDF em 1981, com representantes do governo e da sociedade civil. A incumbência desse conselho era decidir sobre solicitações relacionadas com o ordenamento urbano e com o uso do solo em Brasília. Deveria julgar “problemas relacionados com espaços, não previstos no Código de Edificações de Brasília e Regulamentos ainda em formação...” (ROCHA, 1996:95).

3.4.4 Considerações sobre a década de 80

Faltavam passeios em todas as partes incompletas do PP. Havia edifícios isolados e rodeados por lotes vazios nas quadras funcionais dos setores centrais, com acesso formal previsto apenas para o automóvel. Os pedestres, inclusive motoristas que estacionavam nos terrenos vazios, ficavam sujeitos a caminhar pelo asfalto ou em trilhas de chão, para acessar esses edifícios. Nesse caso, a ausência de caminhos para o trânsito a pé atingia tanto os pedestres usuários de transporte coletivo, quanto aqueles que se transportavam de automóvel.

Os poucos semáforos do PP eram voltados para o trânsito veicular. Não existiam faixas de pedestre com o propósito de facilitar a travessia das vias eixo e a continuidade do trânsito a pé no sentido transversal e longitudinal em toda a cidade.

As dificuldades do trânsito, no modo a pé, e o acúmulo de acidentes de pedestres influenciaram a expectativa do transporte particular (individual e coletivo). Os estudantes do PP passaram a utilizar ônibus privatizados que realizam o transporte escolar porta a porta. Cresceu, na memória coletiva, a crença de que era impraticável viver sem carro em Brasília. Os jovens passam a sonhar com a maioria para poder dirigir e ter o próprio carro.

⁹² Essa comissão era composta por arquitetos autônomos, servidores públicos e professores da UnB.

A construção das superquadras foi impulsionada no final dessa década. A Asa Norte ficou repleta de canteiros de obra. O PP ficou mais populoso, com a construção de superquadras inteiras e com a oferta de moradia nos CLNs. A Asa Norte ficou mais animada com o incremento populacional, com a presença de mais lojas comerciais e de setores de prestação de serviço. No entanto, permaneceu o descaso com o pedestre. A urbanização não acompanhou a produção edilícia da Asa Norte, e as alterações na implantação dos edifícios dos CLNs e SQNs reforçaram os problemas de acessibilidade em toda a parte recém-construída.

O aumento do trânsito de veículos levou ao estacionamento em calçadas, gramados e terrenos vazios de todo o PP. Isso afetou a continuidade dos caminhos de pedestre e a separação do trânsito desses em relação ao trânsito de veículos, dentro das superquadras. A construção dos acessos a garagens também aumentou as barreiras ao livre trânsito a pé nas superquadras. Deduz-se que, por isso, o fluxo de pedestres no sentido transversal (leste-oeste), aumentado em função do incremento da oferta de serviços nos setores 600, 700 e 900, estabeleceu-se na periferia das superquadras.

Os tomadores de conta das SQs colocaram assentos ao longo dos passeios transversais. Junto dos passeios da SQS-308 colocaram plantas volumosas na expectativa de evitar o fluxo de passagem na área verde. Por toda parte são vistas incongruências entre o projeto e a realidade do uso dos espaços públicos livres.

3.5 Década de 90

Brasília mostra-se... como resultado de
permanências e metamorfoses...
...a estrutura global da cidade
procura equilibrar unidade e diversidade.

Kohlsdorf (1997)

No início dessa década, o PP, com 212.24 mil habitantes, era a terceira cidade mais populosa do DF. Fora ultrapassado por Ceilândia⁹³ (364.29 mil) e Taguatinga (228. 25mil), que juntas conformavam o maior núcleo urbano do DF e um dos maiores do país (PDOT, 1996).

⁹³ Cidade Satélite criada em 1971 pela CEI-Companhia de Erradicação de Favelas, com o objetivo de abrigar a população de baixa renda que incrementava vários núcleos de invasões com característica de favela na periferia do PP e na margem dos córregos .

A vegetação arbórea crescida tornou-se o elemento predominante da paisagem urbana dos setores residenciais. A copa das árvores, cobrindo todo o espaço livre em volta das superquadras, contribuiu com conforto visual e ambiental para os pedestres. A presença contínua, quadra a quadra, de alamedas de árvores configurando as cintas arborizadas, tal como previsto por Lucio Costa em 1957, amenizou o impacto do sol nos passeios e a monotonia do cenário urbano, causada pela padronização arquitetônica. Em cada estação do ano, marcadas pelas características climáticas, as diferentes florações e a presença ou queda da folhagem nas diferentes espécies arbóreas alteram a estrutura ambiental da cidade e encanta os transeuntes. Esses aspectos ambientais, ao tempo que favorecem a presença de moradores circulando ao ar livre, criaram uma unidade e diversidade na paisagem urbana. O sombreamento arbóreo favoreceu a presença de pedestres nos passeios, realizando viagens de um lugar a outro ou apenas caminhando para se exercitar ou para desfrutar da paisagem. A presença de pedestres nos passeios mudou a imagem da cidade, e o PP deixou de ser visto como um lugar desértico, monótono e sem vida.

Embora seja a década com maior número de instrumentos legais na praça, foi também a década de maior visibilidade das atuações individuais indevidas, em desconformidade com a urbanidade prevista no PP. Em toda a cidade, aumentou significativamente o número de construções isoladas especulativas e de invasão de área pública com puxados e disposição de complementos (ventilação de subsolo, depósitos de gás, etc), sem se aterem ao trânsito de pedestres. Foram criados instrumentos legais para regulamentar as ações públicas e privadas na cidade, bem como para orientar e subsidiar as necessárias mudanças de atitude da sociedade.

3.5.1 Documentos técnicos:

Tombamento de Brasília

Dando continuidade aos trabalhos iniciados no final dos anos 80 pelo GT-Brasília, o tombamento de Brasília foi realizado no âmbito da proteção nacional, por meio da Portaria Federal nº 314, de 08/10/1992.

Ele foi fundamentado nas características essenciais das quatro escalas definidas por Lucio Costa (monumental, residencial, gregária e bucólica) e em suas inter-relações, que traduzem a concepção urbana da cidade. O tombamento

condensou “o essencial da única cidade modernista existente por inteiro” (CAMPOFIORITO, 1990:49) na lei que dá continuidade à proposta de preservação iniciada com a inscrição da Unesco.

A Portaria nº 314 refere-se à realidade física territorial e arquitetônica correspondente ao bem tombado, como o “conjunto urbano construído, em decorrência do projeto do Plano Piloto de autoria do arquiteto Lucio Costa...” (art. 1º & 1º). Não encontramos, nesse documento, nenhuma disposição sobre o caminamento do pedestre na cidade como um todo. Portanto, o tombamento contemplou a preservação do que foi construído, desconsiderando o que não foi detalhado e concluído, embora proposto, a exemplo das tramas autônomas para o trânsito de pedestres, separadas das vias veiculares, sugeridas por Lucio Costa.

A patente desconsideração com o pedestre ficou ainda fortalecida no art. 9º & 2º, que diz: “Nas áreas *non-aedificandi* poderão ser permitidas instalações públicas de pequeno porte que venham a ser consideradas necessárias, desde que, apreciados pelo CAUMA, sejam submetidas à consideração da SPHAN”.

Código de Obras e Edificações (COE)

O segundo Código de Obras e Edificações (COE) de Brasília, foi aprovado pelo Decreto nº 13 059 (8/03/91), que altera o Decreto “N” nº 596 (8/03/67). O novo COE estabeleceu normas gerais para as edificações e para os logradouros públicos e criou a Norma Geral de Construção (NGC) 013, que trata do dimensionamento e do desenho executivo de rampas e calçadas, visando a acessibilidade universal. Os desenhos mostram a disposição de rampas nas calçadas e o rebaixamento de guias na largura da faixa de pedestre e na frente desta. A NGC 020, referente à ocupação de áreas públicas e logradouros, não foi regulamentada. o.

Embora tenha sido legalmente estabelecido o padrão de desenho adequado à disposição de faixas de pedestre e de rampas, essa orientação não foi apreendida e utilizada na prática.

ABNT NBR – 9050

Essa norma técnica estabeleceu, em sua primeira versão (1994), critérios e parâmetros para propiciar “acessibilidade de pessoas portadoras de deficiência a edificações, a espaços, a mobiliário e a equipamento urbano”.

A NBR-9050 define acessibilidade como “Possibilidade e condições de alcance e entendimento para utilização com segurança e autonomia de edificações, espaço, mobiliário, equipamento urbano e elementos”.

A Lei Federal 7.853/85, regulamentada pelo Decreto 3298 (20/12/1999), instalou a Política Nacional de Integração da Pessoa Portadora de Deficiência. A partir de então, foram estabelecidos os parâmetros para a concepção e implantação da acessibilidade arquitetônica e urbanística nas cidades.

Lei nº 9.503/97: Código de Trânsito Brasileiro (CTB)

O termo “trânsito” foi definido como “movimentação e imobilização de veículos, pessoas e animais nas vias terrestres”, nesse novo CTB (Anexo I). A via passou a ser entendida como o espaço que compreende “a pista, a calçada, o acostamento, a ilha e o canteiro central”.

Nesse contexto, a calçada vem a ser a “parte da via [...] não destinada à circulação de veículos, reservada ao trânsito de pedestres e, quando possível, a implantação de mobiliário urbano, sinalização e outros fins”. Já “a parte da calçada ou da pista de rolamento [...] destinada à circulação exclusiva de pedestres e, excepcionalmente, de ciclistas” passa a ser reconhecida como passeio (art. 181).

O novo CTB possui vários artigos a favor do pedestre: 36, 38, 70, 165, 170, 171, 175, 176, 181, 182, 183, 193, 202, 203, 204, 206, 208, 220, 230, 231. No Capítulo IV encontram-se as disposições legais para o trânsito de pedestre.

Poucos artigos dizem respeito a soluções para o caminhar e segurança do pedestre por intermédio do desenho urbano. O art. 29 V, refere-se às regras estabelecidas para a circulação de veículos nos passeios. O art. 68 § 2º estabelece a circulação de pedestres na borda das pistas de rolamento, nas áreas urbanas, onde não houver passeios. O art. 70 estabelece a prioridade da passagem do pedestre nas faixas de pedestre sem sinalização semafórica, e o art. 254 estabelece que o pedestre fica proibido de cruzar vias em viadutos, pontes ou túneis.

O novo CTB não contribuiu para a solução dos problemas do caminhar do pedestre no PP. O art. 254 é praticamente impossível de ser respeitado no PP, uma cidade que conta com cerca de 100 viadutos, na via que a divide ao meio, e não oferece nenhuma opção contínua para a travessia de pedestres com carrinho de mão que queira se transportar de um lado para o outro dessa via.

Código de Edificações do Distrito Federal – COE 98

O novo Código de Edificações do Distrito Federal, aprovado pela Lei 2.105 de 08/10/98 e regulamentado pelo Decreto 19.915 de 17/12/98, não acrescenta dispositivos específicos para orientar a construção de passeios e calçadas no PP e qualificar o espaço destinado ao trânsito universal de pedestres.

Na subseção da edificação e da urbanização, os artigos referentes ao pedestre, tanto da Lei quanto do Decreto, são voltados para a acessibilidade das pessoas com dificuldade de locomoção (PDL). Observamos que toda a atenção técnica foi voltada para a definição de requisitos de dimensão, de conformação e de acabamento de artifícios nas calçadas, para permitir acessibilidade às PDL. No Decreto, temos:

Art. 139 - Será garantida a acessibilidade às pessoas com dificuldade de locomoção desde o acesso à edificação até a calçada em área pública conforme dispõe a Lei ora regulamentada.

Parágrafo único. A utilização de área pública para a acessibilidade às pessoas com dificuldade de locomoção, inclusive com construção de rampa descoberta não trará prejuízo ao sistema viário e à circulação de pedestres e dar-se á mediante a anuência prévia da Administração Regional.

Essa Lei não deixa claro que a construção de rampas, como artifício para propiciar o acesso universal aos estabelecimentos, não pode alterar a continuidade, do livre trânsito de pedestres nas calçadas. Não pode afetar o espaço preexistente do passeio de modo a prejudicar o conforto e a segurança do pedestre.

Não se encontra, nesse COE específico de Brasília, nenhum respaldo para a efetivação do lugar do pedestre no PP; nada que contemple as especificidades da circulação a pé nesta diferente cidade.

3.5.2 Políticas públicas

Canteiros floridos

No início dessa década, o governo do DF implantou a prática da jardinagem com flores temporárias. Essa atuação foi sutilmente utilizada como forma de coibir o livre trânsito de pedestres nos gramados da cidade e as travessias em locais de difícil controle do motorista, a exemplo dos canteiros centrais de rotatórias. A presença dos canteiros contribuiu para a dissimulação dos fluxos de pedestres em áreas indesejadas, porque são impróprias e inseguras. Em uma única rotatória, foi

mantido um caminho de pedestre. Descobre-se, então, que a causa seria a inexistência do caminho de pedestre no devido lugar, por ser esse irregularmente tomado por veículos estacionados em área verde pública (Figura 3.26).



Figura 3. 26: **Rotatória do CLS 201/202 com passeio (E), Espaço livre público utilizado como estacionamento de veículos na CLS-201(D)**

Fonte: Fotografias da pesquisadora

Criação da Companhia Metropolitana do Distrito Federal

A Companhia Metropolitana do DF foi criada como uma empresa pública de Direito Privado, vinculada à Secretaria de Transportes do DF, com base na autorização da Câmara Legislativa do DF, pela Lei 513 (28/06/1993) e através do Decreto 15.308 (15/12/1993).

No PP, o sistema do metropolitano⁹⁴ conta com uma única linha subterrânea, passando sob os canteiros do Eixo Rodoviário. O projeto previu a construção das estações na frente das entrequadras 100 e 200, coladas nas superquadras. Essas estações criam uma ampla galeria subterrânea transversal às vias do Eixo Rodoviário. Sua localização facilita a travessia desse Eixo tornando eqüidistante o acesso de pedestre a partir das superquadras adjacentes. Também contribuem com a continuidade dos fluxos de pedestres no sentido transversal, pois propicia a melhor maneira de se realizar a conexão entre os lados leste e leste do PP.

Passagens sob o Eixo Rodoviário Norte

Na segunda metade dos anos 90, as passagens subterrâneas do Eixo Rodoviário Norte foram desobstruídas⁹⁵, sendo construídos acessos às passagens.

⁹⁴ O metrô só entrou em funcionamento na década de 2000, com apenas três estações no PP.

⁹⁵ Essas passagens estavam entupidas com terra desde os anos 70 para impedir que fossem usadas como moradia de mendigos.

Esses acessos foram feitos com opção de escada e de rampa, para assegurar o trânsito universal de pedestres. Contudo, em boa parte da Asa Norte, não foram construídos os passeios para qualificar o caminamento de pedestres (Figura 3.27).



Figura 3.27: **Acesso à passagem subterrânea da SQN 213 (E)**
Entrada da passagem subterrânea (D)
 Fonte: Fotografias da pesquisadora

Paz no trânsito

O governo local criou um grupo de trabalho de caráter executivo denominado “Paz no Trânsito”, para operacionalizar ações e soluções para o trânsito de Brasília. No âmbito dos respectivos trabalhos, foi realizada a campanha de priorização do trânsito do pedestre nas faixas de pedestre. A administração pública criou faixas de pedestre sem semáforo, em várias partes do PP.

Nas vias L1 e W1, a faixa de pedestre foi colocada na frente da fita de passeios que contorna as superquadras. Essa disposição ocorreu, inclusive, em partes da Asa Norte, onde essa fita de passeios contornando a superquadra não foi construída.

Nas vias W4 e W5, algumas faixas foram colocadas de modo a dar continuidade ao caminamento do pedestre que atravessa a cidade no sentido transversal. No entanto, muitas faixas colocadas nessas vias não proporcionam continuidade aos caminhos de pedestre. Atendem apenas à conexão direta das quadras 700 com um equipamento das quadras 700/900.

Nos CLs já existia faixa de pedestre com semáforo. Ali o semáforo foi colocado para temporizar a passagem de veículos e o cruzamento de pedestres. As novas faixas de pedestre foram colocadas na conexão do lote das entrequadras do CL com as superquadras adjacentes.

Campanha da faixa de pedestre

Essa campanha, articulada pelo governo, pela imprensa e por entidades da sociedade civil, surgiu para orientar e sensibilizar motoristas e pedestres sobre suas vidas no trânsito. O objetivo era, por um lado, induzir o pedestre a realizar travessias seguras, utilizando as faixas de pedestre; por outro, convencer o motorista quanto à obrigatoriedade da prioridade ao pedestre, na travessia nas faixas sem semáforo.

A prerrogativa do governo transformou o DF em referência nacional de respeito ao pedestre, e o hábito foi assimilado e incorporado ao comportamento dos pedestres e dos motoristas. Contudo, a prática de disposição das faixas de pedestre não caracteriza a compreensão do lugar do pedestre na totalidade do PP, pois não foram colocadas faixas de pedestre em todas as partes iguais (Figura 3.28).



Figura 3.28: **Faixa de pedestre na via local do lado norte do supermercado (E)**
Ausência da faixa na via local do lado sul do mesmo supermercado (D)

Fonte: Fotografias da pesquisadora

3.5.3 Participação da sociedade civil

Caminhada e *cooper*

A prática de caminhada e *cooper* cotidiana passou a ser incentivada pelos médicos, como procedimento básico para a manutenção da qualidade de vida e de preservação da saúde. Isso levou a população das cidades a ir para as calçadas⁹⁶.

As fitas de passeios retos e sombreados, do contorno das superquadras do PP, foram adotadas para a prática de caminhada e corrida a título de exercício físico. Isso levou a presença maciça de pessoas para os passeios da cidade. A sociedade

civil passou a cobrar melhorias nas calçadas e a construção de passeios. Em consequência disso, a administração pública começou a investir na manutenção das calçadas e dos passeios das cidades do DF.

As melhorias favoreceram a presença de pessoas aposentadas e idosos nos passeios do PP, bem como o aumento das viagens a pé nas adjacências da moradia. As idas a pé ao comércio passaram a ser motivo de passeio, para tomar sol e exercitar-se. Algumas pessoas desenvolveram o hábito de descer para as calçadas para ver o trânsito de pedestres, encontrar pessoas e conversar ao ar livre.

Atuações isoladas da sociedade na paisagem do PP

Desde a origem do PP, a comunidade local realiza o plantio de árvores nas áreas livres públicas. Essa prática ocorreu sem que fosse observado se as características físicas das espécies plantadas eram adequadas ao lugar. Por conta dessa atuação desregrada, o PP passou a contar com a presença de muitas árvores de grande porte e frutíferas sobre as calçadas, passeios e estacionamentos, gerando problemas de sujeira e de segurança para os veículos e pedestres. Os frutos caídos sobre os passeios provocam acúmulo de sujeira, tornando o piso escorregadio e perigoso para o trânsito de pedestres, além de atrair insetos e de provocar mau cheiro. As espécies exóticas, com dimensões e características inadequadas para as áreas onde se encontram, arrebentam os passeios e criam relevos nos caminhos dos pedestres.

Com as prefeituras comunitárias, aumentaram as atuações sobre a paisagem do PP, incluindo: a) colocação de lombadas na entrada e no interior das superquadras; b) aumento das áreas de estacionamento interno; c) construção de quadras esportivas; d) construção/implementação de parquinhos; e) construção de pequenas praças com assentos para encontro e desfrute dos moradores; f) colocação de assentos e de lixeiras ao longo dos passeios do entorno das superquadras; g) plantio de árvores, inclusive frutíferas; h) criação de canteiros e de cercas vegetais, isolando o acesso a canteiros e gramados em torno dos blocos residenciais.

⁹⁶ Por falta de opção a população de Salvador caminha no cemitério (Revista Veja, 2002). Em outras cidades toma o carro para ir a algum parque. Em Belo Horizonte a administração pública criou um espaço no leito da via automotora para o pedestre caminhar e correr.

Invasão e ocupação de passagens de pedestre em área pública

As invasões ocorrem por meio de acréscimos às construções. As ocupações referem-se à disposição de equipamentos nas áreas públicas, sem se ater ao trânsito de pedestre preexistente na cidade. A invasão e/ou ocupação da área pública aumentou em número e em volume construído, em todos os setores do PP. Essas atuações criam barreiras ao trânsito de pedestres nas áreas livres junto dos edifícios e nas áreas verdes, onde Lucio Costa previu o livre trânsito de pedestres.

O SEPS (700/900) passou a contar com edifícios de seis pavimentos, com salas ou habitações, lojas comerciais no térreo e garagem subterrânea. A entrada das garagens vem sendo construída na área pública livre entre as projeções, sem se considerar que ela faz parte da conexão a pé entre as quadras 700 e as 900. (Figura 3.29)



Figura 3.29: **Exemplos de obstrução de passagem de pedestres I**
 a) entre os blocos do SEPS tomada por rampas; b) no CRS; c) nas quadras HCGS;
 d) com rampa da garagem - Supermercados do CL;

Fonte: Fotografias da pesquisadora

A obstrução dessas passagens entre os blocos das quadras 500, 700 e 700/900 cria desconforto e afeta a estrutura e a continuidade do trânsito dos pedestres usuários das clínicas, de templos, de moradia e de serviços de interesse

coletivo situados nas quadras 900 e prejudica o trânsito normal de trabalhadores, de estudantes e de todo tipo de pedestres. A obstrução dos passeios nas entrequadras 500 afetam a continuidade do trânsito de moradores e usuários do respectivo setor.

As invasões que consolidam alterações nas passagens e passeios pré-existentes criam dificuldades ao trânsito universal de pedestre e colocam o transeunte em situações de constrangimento. Mas verificou-se trânsito constante de pedestres nesses lugares, por causa da conexão com os equipamentos nas referidas quadras e nas adjacentes (Figura 3.30).



Figura 3.30: **Exemplos de obstrução de passagens de pedestre II**

a) no CRN; b) no SEPS; c) no CLS

Fonte: Fotografia de E. Menezes (a) e de M. Menezes (b e c)

Caminhada da paz

Antes da iniciativa do poder público, de realizar a campanha pela “Paz no Trânsito”, o Correio Braziliense⁹⁷ aproveitou o atropelamento de um pedestre⁹⁸ para publicar uma série de editoriais denunciando problemas no trânsito do DF e cobrar reação da sociedade e do poder público. A campanha, planejada pela união de várias entidades, organizações, federações e associações de classe, contou com o apoio da mídia para sensibilizar e animar a sociedade brasileira e brasileira.

A realização da Caminhada pela Paz⁹⁹ no Eixo Rodoviário (15/09/1996) contou com a participação de cerca de 30.000 pessoas. O impacto do movimento induziu a criação de um Fórum Permanente pela Paz no Trânsito.

⁹⁷ Órgão dos Diários Associados e importante jornal da imprensa escrita do DF.

⁹⁸ Esse acidente envolveu o Ministro dos Transportes e seu filho, no atropelamento do pedestre que andava na borda da via do setor residencial do Lago.

⁹⁹ Após a caminhada, o controle do movimento foi passado ao Decanato de Extensão da UnB, que criou o Fórum Permanente pela Paz no Trânsito (1997).

3.5.4 Considerações sobre a década de 90

A paisagem urbana do PP passou a contar com três componentes significativos: a vegetação arbórea, mais carros e mais pedestres. O trânsito dos caminhantes cotidianos nos passeios (sombreados) do contorno das superquadras tornou esses passeios um lugar animado, com a presença de pessoas indo e vindo. A população de idosos e de pessoas aposentadas desceu para as calçadas, desenvolvendo no PP a prática interiorana de assentar na frente da casa para assistir o movimento da rua.

O tombamento de Brasília gerou conflito de opinião e não serviu para orientar as atuações da sociedade na escala do pedestre, nem a correta conclusão do PP do ponto de vista urbanístico, pois não trata a separação do trânsito de pedestres do trânsito veicular como uma idéia importante, como uma idéia de Lucio Costa que foi preterida no projeto executivo. Também não criou uma mentalidade coletiva sobre o valor urbanístico dessa cidade e sobre as potencialidades de sua morfologia.

Ao sugerir a construção de passeios junto do meio fio (Brasília 57-87), o trabalho que embasa o processo do tombamento contraria os princípios da cidade moderna aplicados no PP e recaiu no padrão da cidade tradicional. Ao invés de contribuir com a efetivação do trânsito de pedestres, a construção de passeios apenas junto do meio fio produz a perda da continuidade, da orientação e da conexão direta através de viagens a pé pelo interior das quadras em toda a cidade.

A evolução dos instrumentos legais previstos na CF-88 fortaleceu tanto as atuações do poder público quanto da sociedade civil, em prol da coletividade. Mais atenta aos direitos ao urbanismo, a população tornou-se parceira de ações e de medidas reguladoras do contexto urbano. A conscientização dos direitos do pedestre atingiu níveis importantes na categoria das pessoas portadoras de deficiência física. Boa parte dos problemas de acessibilidade passou a ser trabalhada com os estabelecimentos de comércio e serviços. Contudo, a aplicação dos dispositivos legais no PP não observa a manutenção da continuidade e da conexão direta preexistentes na cidade. Portanto, entende-se que, por falta de compreensão da diferente realidade física do PP, nada foi realizado para preservar e promover o trânsito de pedestres nessa cidade.

A colocação de faixas de pedestres nas vias L1 e W1 foi vista como a primeira atitude de reverência ao trânsito de pedestres e de conscientização dos caminhos estabelecidos por esse trânsito no PP.

No entanto, analisando o espaço da cidade como um todo, verifica-se que a faixa de pedestre não foi colocada em todos os espaços iguais da cidade; isso revela falta de sistematização dos dispositivos qualificadores do trânsito a pé no PP e sugere falta de apreensão da realidade do pedestre nesta diferente cidade.

O PP passou a contar com mais edificações em todos os setores, principalmente na Asa Norte. Isso diminuiu a quantidade de terrenos livres e contribuiu para o aumento da oferta de moradia, de comércio, de serviços e de trabalho. Ampliou o número de estabelecimentos de ensino universitário, de ensino fundamental e médio, de escolas específicas, de templos, de edifícios de salas comerciais e de centros de compras, de lazer e de cultura. Sua área central passou a contar com mais dois *shopping centers* na Via W3, além de novos pontos públicos de encontro e de convergência: Teatro dos Bancários, Teatro Galpão, Teatro Mapati, Teatro Perdizes, Teatro do SESC e outros. Boa parte dos hotéis criou pequenos centros de convenção, tornando-se geradores de fluxo no próprio setor.

A presença de todos esses equipamentos gerou novos fluxos e concentrações de pedestre; a população de moradores, a de usuários e a de trabalhadores aumentou significativamente no PP; os hóspedes dos setores hoteleiros freqüentam reuniões e eventos em edifícios situados nos setores centrais adjacentes. E o único avanço em relação ao trânsito a pé foi a disposição de faixas de pedestres em algumas partes da cidade.

3.6 Década de 2000 (parcial)

Brasília,
tanto pela sua planificação como pela sua arquitetura,
corresponde a uma realidade e a uma sensibilidade brasileiras
e representa... uma contribuição nativa válida,
que o tempo consolidará.

Lucio Costa (1970)

Na segunda metade dessa década, o PP apresenta-se como uma cidade mais pronta, com apenas uma SQ e dois setores funcionais inteiramente vazios, embora com vários lotes e projeções livres desocupados. A cidade passou a contar

com mais serviços, sobretudo educacionais, onde se inclui a presença de várias faculdades privadas. Por isso vários tipos de pedestres passaram a ser vistos circulando por toda parte, em todas as horas do dia e em todos os dias da semana.

O incremento populacional do DF e de pessoas morando em condomínios residenciais aumentou a movimentação de pessoas no PP em todas as horas do dia. O congestionamento do trânsito veicular tornou-se mais visível e preocupante.

O comércio informal¹⁰⁰ (camelô e quiosques) tomou conta das calçadas de áreas centrais específicas da cidade e das áreas livres públicas junto de grandes centros de ensino. Os principais percursos de pedestres foram tomados como pontos de venda de alimentos e objetos.

A divulgação, na mídia falada e na imprensa, da boa classificação do PP nas pesquisas de qualidade de vida despertou no âmago dos moradores e visitantes o reconhecimento dos valores urbanísticos da cidade. Quem mora no PP passou a valorizar mais o contato com a natureza, o ar puro e a reduzida poluição sonora e atmosférica; já não deseja viver em outro lugar. Inclusive pessoas aposentadas desistem de voltar para sua cidade de origem. O PP tornou-se uma boa cidade para os idosos, dada a facilidade de acesso a tudo, locomovendo-se a pé.

Embora satisfeita por viver em permanente contato com a natureza, a população reclama do crescente congestionamento no trânsito e da falta de estacionamento. Reclama também da falta de conservação e/ou ausência de passeios, mas nada ainda configura uma opinião formada sobre a realidade dos problemas que afetam o desenvolvimento do trânsito a pé no PP.

Diante da dificuldade de se orientar na locomoção a pé na cidade, a população continua acreditando que as dificuldades para esse trânsito devem-se ao plano urbanístico de Lucio Costa, isto é, aos princípios da arquitetura moderna.

O transporte metropolitano entrou em funcionamento e passou a deixar um número maior de pessoas nas quatro estações prontas. A partir dessas paradas, as pessoas completam suas viagens até o destino se transportando a pé. Apesar do metropolitano em funcionamento na primeira metade dessa década, o transporte coletivo por meio de ônibus, apesar de precário, continuou sendo o principal

¹⁰⁰ Os camelôs foram retirados da área central em abril de 2008, por iniciativa do governo local.

responsável pela integração do PP com as cidades e assentamentos do DF e com as cidades goianas¹⁰¹ vizinhas.

3.6.1 Documentos técnicos

Pesquisa Domiciliar Transporte - 2000

Essa pesquisa foi realizada pela Codeplan, em atendimento ao convênio celebrado entre o Departamento Metropolitano de Transportes Urbanos (DMTU), a Companhia do Metropolitano do Distrito Federal (Metrô/DF) e o Departamento de Estradas de Rodagem do Distrito Federal (DER). O trabalho confronta dados estatísticos sobre os padrões de vida da população com a pesquisa de abordagem dos padrões de viagens diárias realizadas pela população do DF. A conclusão foi de que o principal motivo das viagens diárias é trabalho (43,33%) ou estudo (40,63%).

A pesquisa domiciliar de origem-destino apurou que a população¹⁰² do DF - 1.960.485 habitantes - realiza 2.773.593 viagens diariamente, utilizando todos os modos de locomoção. Desse montante, 771.872 viagens são realizadas a pé. O quadro resumo das viagens diárias realizadas pela população do DF mostra que 27,83% delas são realizadas a pé. No modo motorizado, são 36%; 70% são feitas de automóvel particular ou táxi; 20,89% de ônibus (convencional e fretado); 2,7% de lotação e 1,85% de bicicletas, motocicletas, carroça e outros.

Brasília¹⁰³ é o local de trabalho de 334.248 pessoas e o local de estudo de 161.508 pessoas pesquisadas. Portanto, conta com uma população de 495.756 pessoas transitando nesta cidade para ir ao trabalho ou à escola. Além destas pessoas, muitas outras transitam no PP por outros motivos: fazer compras, cuidar da saúde, realizar negócios, divertir visitar pessoas e mesmo a cidade.

¹⁰¹ Cidades preexistentes que continuam crescendo e cidades novas que continuam surgindo na periferia do DF. São predominantemente cidades dormitório, pois boa parte da população trabalha e usufrui dos serviços públicos, de lazer e do comércio e oportunidades de negócio do PP.

¹⁰² A Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE, apurou a população de 1.961.499 (Censo 2000-DF), incluindo pensionatos, presídios e outros domicílios coletivos. A Pesquisa Domiciliar de Transporte considerou a população urbana residente de 1.960.485 habitantes. Essa pesquisa, realizada por amostragem, usou o cadastro de domicílio particular urbano com ligações de energia elétrica.

¹⁰³ Nessa pesquisa o PP está incluído na tabulação de Brasília – RA 1, juntamente como Setor Militar e a Vila Planalto.

Estatuto da cidade

Criado por intermédio da Lei n. 10.257(10/07/2001), o Estatuto da Cidade enfatiza a função social do espaço urbano e o interesse da coletividade, incluindo a preservação da natureza e dos espaços e bens culturais. Dá diretrizes para a gestão democrática do espaço urbano, com a participação do poder público e da sociedade civil organizada. Essa lei facilitou a participação da sociedade civil nas questões urbanas de interesse coletivo, relacionadas com o uso e ocupação do solo. Fortalece, portanto, a participação de comunidades através de associações.

ABNT NBR – 9050

O objetivo da primeira revisão e complementação da NBR-9050, em 2004, foi adequar alguns conceitos. Nessa atualização, o termo calçada, passeio e dispositivos de proteção do trânsito de pedestres passaram a ter as definições estabelecidas pelo CTB-97.

As disposições, recomendações e sugestões de atuações práticas voltadas para o atendimento da acessibilidade de pessoas portadoras de necessidades especiais foram revistas e ampliadas.

Concurso: revitalização da Via W3

A Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Habitacional (SEDUH) instituiu o “Concurso Público Nacional de Idéias e de Estudos Preliminares de arquitetura e Urbanismo para Revitalização da Via W-3 Sul e Norte em Brasília – DF”. O objetivo era “a revitalização do espaço de influência da Via W-3” para atender a “constatada insatisfação da população residente, dos comerciantes e dos usuários das Vias W-3 e W-2” (SEDUH/GDF, 2002).

Anteprojeto de revitalização do SCS

Neste trabalho¹⁰⁴ (SEDUH/GDF, 2005), foi mostrado que o projeto original do SCS A e B (1964) contemplava as diretrizes de Lucio Costa, quanto à separação do

¹⁰⁴ Atuando como consultora, Marilene Menezes, desenvolveu o termo de referência com base na pesquisa feita para o presente trabalho e na vivência nesse setor desde 1977.

trânsito de pedestres do de veículos e à existência de uma calçada contínua, conectando todos as edificações destinadas ao uso e desfrute do pedestre.

O trabalho caracteriza as principais falhas na construção do SCS A e B e demonstra o que prejudica o caminhar natural dos pedestres e altera a continuidade do trânsito a pé em toda a extensão do setor: 1º) descontinuidade na construção das galerias sobre as vias subterrâneas, 2º) descontinuidade na construção dos percursos de pedestre no sentido longitudinal e transversal; 3º) desconsideração da acessibilidade universal; 4º) desconsideração da harmonia e unidade do piso térreo, como lugar de circulação e permanência de pedestres; 5º) falta de sinalização da conexão e da continuidade dos caminhos nos setores adjacentes.

No levantamento físico do SCS-A, foi demonstrado que as falhas obrigam os pedestres a realizarem percursos maiores e a mudar de direção, além de ficarem sujeitos às intempéries, em lugares para os quais estava previsto trânsito em área coberta. No SCS-B, foi demonstrado que a construção dos blocos de maneira isolada, sem se ater para a continuidade da calçada no contorno deles, cria um ambiente hostil e inseguro para o trânsito a pé.

3.6.2 Políticas públicas

Programa de Governo - “Acessibilidade: Direito de Todos”

O GDF (2003) instituiu o programa¹⁰⁵, “Acessibilidade: Direito de Todos” e a Comissão Permanente de Acessibilidade para acompanhar as atividades do referido programa. O programa realizou obras de recuperação e construção de calçadas, de rampas e de sinalização de travessias de pedestre em todo o DF. E definiu rotas de acessibilidade em lugares geradores de fluxo: colégios, centros comerciais, terminais rodoviários, praças e feiras. No PP essa rota foi criada apenas na Rodoviária.

Diante da necessidade e da obrigatoriedade de se promover a acessibilidade universal, os edifícios públicos e ou de interesse público passaram a construir rampas na entrada dos estabelecimentos. Mas parte desses adereços é construída

¹⁰⁵ Esse programa contempla vários tipos de acessibilidade: circulação, comunicação e transporte gratuito, etc, além da formação de atendentes a pessoas deficientes. Atuando nesse programa M. Menezes desenvolveu os passeios do Centro Cultural de Ceilandia com cores contrastadas em desenho geométrico no piso para propiciar o caminhar de pessoas portadoras de deficiência visual (Processo:138000799/06).

sobre a calçada preexistente, prejudicando a continuidade do trânsito a pé. Portanto a adaptação de rampas para garantir acessibilidade universal nos edifícios de interesse coletivo criaram situações politicamente conflituosas e prejudicaram o trânsito normal de pedestres em várias partes do PP.

Campanha educativa

O GDF comemorou os dez anos da faixa de pedestre com campanhas educativas na mídia oral e escrita. Assim buscou sensibilizar crianças e adultos sobre a obrigatoriedade de utilizar as citadas faixas. No entanto, não houve continuidade na implantação das faixas de pedestre em todos os espaços iguais do PP. Apesar disso, as faixas de pedestre (preexistentes) localizadas em situação ineficientes continuaram sendo qualificadas: repintadas, iluminadas e elevadas.

Essas atuações isoladas demonstram a falta de apreensão da realidade do trânsito no modo a pé no PP. Por isso, entende-se que o trânsito de pedestre na totalidade do PP ainda não é objeto de estudo e planejamento (Figura 3.31).



Figura 3.31: **Faixa de pedestre em situação ineficiente e desnecessária**
Fonte: Fotografia da pesquisadora

3.6.3 Participação da sociedade civil

Associações e OnGs

Surgiram novas entidades representando as pessoas portadoras de deficiências, com base na legislação pertinente. Por meio dessas entidades, a comunidade organizada passou a requerer o cumprimento dos dispositivos legais voltados para a acessibilidade nos lugares públicos. Em consequência disso,

aumentou o número de vagas para deficientes e idosos em todas as partes do PP. Apesar disso, a continuidade das viagens a pé não é assegurada em todas as partes da cidade.

Construção de passeios

As primeiras construções do SEPS contavam com edificações de um ou de dois pavimentos, contornados por larga faixa verde, sendo os passeios construídos afastados dos muros e do meio fio. O gabarito das edificações foi alterado, e os passeios passaram a ser construídos pela iniciativa privada de diferentes maneiras. Boa parte da área verde passou a ser utilizada como estacionamento.

Os passeios mais antigos acabaram, mas ainda há vários trechos nos quais é possível ter uma idéia do desenho original, no estilo da arquitetura moderna. Com o incremento de salas comerciais nesse setor boa parte da área verde vem sendo transformada em estacionamento, e os passeios, como um caminho contínuo para o trânsito de pedestre, sumiram. Duas edificações mais recentes retomaram o padrão dos anos 60. (Figura 3.32)



Figura 3.32: **Exemplos de passeios no SEPS**
 Passeio anos 1960 (E); Passeio anos 70- 90 (C); Passeio anos 2000 (D);
 Fonte: Fotografias da pesquisadora

Um *pool* de construtoras adotou a prática de paisagismo na SQN-311 como vantagem comercial, apelando para a mídia da “superquadra parque”. Na urbanização dessa quadra, as empresas repetiram práticas correntes na cidade, a exemplo da construção de quadras de esporte nos terrenos previstos para escolas públicas. Sem se preocupar com a lógica do trânsito a pé, essa superquadra foi contornada por passeios sinuosos. Na ausência de dispositivo contrário, os autores justificaram sua opção¹⁰⁶, reportando-se ao modelo (diferenciado) da SQS-308. Ali,

¹⁰⁶ Informação fornecida por arquitetos da RA-1, ano 2002. Os técnicos da RA-1 confirmaram a intenção de fazer valer como padrão o modelo de passeios retos; mas alegam inexistência de respaldo legal para esse procedimento.

tal qual na SQS-308, o pedestre rápido criou trilhas ao lado do passeio, para adequar o trajeto à sua necessidade (Figura 3.33).



Figura 3.33: Trechos dos passeios sinuosos no contorno da SQN 311

Fonte: Fotografias da pesquisadora

3.6.4 Considerações sobre a década de 2000

Muitos quilômetros de passeios foram construídos ou reconstruídos no PP, mas sem o devido planejamento. Assim, a desejada e necessária qualificação dos caminhos para o trânsito cotidiano de pedestres ainda não corresponde à expectativa da crescente população de caminhantes, composta por diferentes classes e tipos de pedestres.

Além disso, os passeios de concreto¹⁰⁷ vêm sendo construídos com serviço de má qualidade; duram cerca de dois anos. Isso faz com que a prática de reconstruir passeios seja uma constante nos mesmos lugares, em cada gestão de governo. Com isso, as partes sem passeios continuam sem passeios¹⁰⁸.

A falta de consciência coletiva sobre a realidade do trânsito a pé no PP e sobre a funcionalidade das fitas de passeios retos, atrapalha a aplicação do modelo de passeio reto no contorno das superquadras mais recentes e a preservação do padrão preexistente.

Na falta de uma legislação específica e adequada à realidade físico-espacial do desenho urbano do PP, as áreas livres públicas continuam sendo paulatinamente preenchidas com obras de arquitetura: estacionamento, equipamentos diversos, acesso de garagem e extensão das edificações originais. Assim, o caráter coletivo e os valores humanos intrínsecos da estrutura urbana são desconsiderados. Por isso,

¹⁰⁷ Não se vê que o concreto, depois da água, é a segunda matéria prima mais utilizada no mundo. Por isso as construções mal feitas, de concreto, deve ser vista como uma situação insustentável devido ao desperdício de matéria prima não renovável a curto prazo e prejuízos à natureza e à vida humana.

¹⁰⁸ Esse fato foi objeto de reclamação dos moradores da Asa Norte na imprensa escrita (junho/2008).

ao tempo em que o PP está sendo concluído, seu plano original, objeto de tombamento, vem sendo progressivamente descaracterizado e empobrecido no aspecto mais básico do urbanismo: o caráter da urbanidade.

A gestão pública passou a contar com novos instrumentos legais, dispondo sobre a acessibilidade, sobre o desenvolvimento urbano e trânsito. No entanto, muitos deles se reportam ao contexto das leis nacionais, cuja referência é o modelo de cidade tradicional construída com o padrão de trama ortogonal. Essa referência não atende as especificidades do trânsito no PP e outras cidades do DF.

Na realidade, não existe ainda no país legislação específica para o tratamento do trânsito no modo a pé. Em todas as cidades do país encontramos passeios e calçadas obstruídas por objetos fixos e móveis e por construções, muitas vezes causando impedimento total do trânsito de pedestres. Além disso não há regulamentação que obrigue a manutenção do mesmo nível e inclinação em toda a extensão dos passeios e calçadas, e proíba a obstrução do espaço das calçadas com construções de qualquer tipo, inclusive rampas e degraus. Portanto, os casos omissos no PP refletem a realidade nacional, embora esta seja uma cidade moderna, nova (com apenas quatro décadas) e morfologicamente diferente.

PARTE II

O LUGAR DOS CAMINHOS DE PEDESTRE NO PLANO PILOTO

Livre, o homem tende à pura geometria.
Faz então o que chamamos de ordem.
... à vontade, em segurança
...arquiteta em seu espírito construções baseadas nessa ordem
que lhe é imposta por seu corpo, e ele cria.
...tendemos à mais pura ordem. E isso é a obra de arte.
... criação humana
que nada mais tem dos aspectos da natureza,
mas tem leis em comum com ela.

Le Corbusier (1992:22-23)

No processo da concepção formal das cidades foram desenvolvidos trabalhos que traduzem a preocupação em qualificar o espaço urbano para uso e desfrute do ser humano na condição de pedestre. Contudo, a produção do lugar do pedestre no contexto urbano foi sempre influenciada pela cultura, pela economia e pela tecnologia disponível. No PP, a cidade mais moderna do mundo, assim como nas demais cidades do DF e em boa parte das cidades do Brasil, é recorrente a falta de atenção para com a qualificação do espaço urbano utilizado para o trânsito a pé. Em contrapartida, cresce em todas as cidades a aplicação de artifícios arquitetônicos voltados para a fluidez do trânsito de veículos.

Nesse caso, enquanto as vias são qualificadas para o automóvel, o pedestre fica subordinado às barreiras arquitetônicas consolidadas nos espaços destinados ao pedestre, na maior parte das cidades. Em função disso, novas gerações de habitantes urbanos, por não saberem como agir, crescem aceitando as dificuldades ao trânsito a pé impostas pelos construtores das cidades.

Observando o processo de criação e a evolução do PP, deparamos-nos com ações de qualificação e de desqualificação do espaço livre público utilizado pelos pedestres, tanto para seus deslocamentos, quanto para seu lazer. Portanto, apesar das preocupações técnicas referentes ao trânsito humano, consolidadas no discurso das regras, das normas e das leis, esses instrumentos não são aplicados de maneira desejável, por isso os cuidados necessários não são apreendidos pela sociedade em geral. Embora ao longo da história das cidades sejam encontradas práticas louváveis na arquitetura de espaços urbanos destinados ao trânsito de pedestre, práticas que dificultam esse trânsito também são observadas em toda parte.

No PP, a desconsideração para com o pedestre vem colocando pessoas que necessitam ou que desejam realizar viagens e pequenos deslocamentos a pé em situações de desconforto, de insegurança e de constrangimento.

Neste trabalho, a abordagem do lugar do pedestre no PP foi feita com base no Relatório do Plano Piloto de Brasília (LUCIO COSTA, 1957). Mas o estudo envolveu a reflexão sobre o lugar do pedestre em várias cidades do mundo e os fatos relativos à construção e ao desenvolvimento físico-espacial de Brasília. Considerando a conjuntura dos fatos e os aspectos arquitetônicos envolvidos no fenômeno pesquisado, fez-se uma reflexão abrangente da lógica do trânsito a pé na proposta urbanística do PP, cujas bases são incomuns e completamente distintas de tudo o que se conhece.

A amplitude, a linearidade e a continuidade das principais vias de passagem, propiciando a fluidez do trânsito veicular, tornou-se um dos aspectos mais conhecidos da estrutura urbana do PP. Devido a isso, ele acabou sendo rotulado como uma cidade que privilegia o trânsito veicular, como já dito aqui.

O trabalho desenvolvido nesta Parte II deriva do conhecimento dos problemas e das dificuldades para se andar a pé nesta cidade. Buscou-se conhecer a realidade geográfica e arquitetônica dos caminhos utilizados pelos pedestres em seus deslocamentos cotidianos, tarefa que envolveu a leitura de seu comportamento e a interpretação da realidade físico-espacial das áreas públicas livres, recipientes do trânsito de pedestres. As informações levantadas foram utilizadas na perspectiva do contexto arquitetônico do PP, com vistas a identificar e a apreender o lugar do pedestre nesta diferente cidade.

O objetivo desta parte é caracterizar a estrutura dos caminhos de pedestre criados no PP, à revelia de seu planejamento e da respectiva regulamentação. Para tanto, foi necessário conhecer a realidade do trânsito a pé da cidade, através dos deslocamentos longitudinais e transversais dos pedestres, com enfoque na configuração geométrica e na conformação de caminhos continuamente utilizados por eles.

Para alcançar a configuração proposta, foram observados tanto caminhos formais (passeios de concreto), quanto informais (trilhas de chão e borda de vias automotoras) e mistos. Englobou-se assim a totalidade dos percursos utilizados pelos pedestres nos dois sentidos referidos (longitudinal e transversal), os quais lhes dão acesso direto à todos os setores do PP e propiciam saídas para os equipamentos existentes na sua periferia.

A identificação desses caminhos foi realizada através da pesquisa de campo com observação direta intensiva no decorrer de dois anos, mas conta com as observações do pesquisador durante sua vida¹⁰⁹ em contato com o PP. Para efeito de leitura e análise do espaço arquitetônico do trânsito a pé, foram considerados pedestres as pessoas, de todas as idades e condições físicas, que utilizam o próprio corpo para se locomover na cidade, inclusive aquelas que o fazem com ajuda de

¹⁰⁹ O pesquisador conheceu o PP em fevereiro de 1963, visitou Brasília em 1966, 1968 e 1970 antes de vir morar nesta cidade em agosto de 1973.

equipamentos (bengala, andador, cadeiras de roda), as que conduzem carrinhos de mão e outros¹¹⁰.

Os caminhos de pedestre foram tomados como um componente da configuração da cidade, que representa a infra-estrutura física inerente ao espaço urbano do PP, utilizada para o trânsito a pé. Neste trabalho, o conceito de caminho abrange todo tipo de caminho utilizado pelos pedestres para cumprir uma viagem. Os caminhos de pedestre do PP passam tanto nas fitas de passeio, situadas nas áreas verdes do contorno das superquadra, e nas calçadas situadas entre a via e os edifícios, nas galerias e no interior de edificações, quanto em trilhas de chão encontradas em áreas verdes, terrenos vazios, canteiros centrais de vias duplas, na borda do asfalto e dentro de viadutos.

¹¹⁰ Enquanto não existe ciclovias na cidade o ciclista individual também utiliza essas fitas de passeios e por isso é considerado pedestre.

Capítulo 4

A EXPERIÊNCIA DO TRÂNSITO A PÉ NO PLANO PILOTO

...o lado mais agradável e, sem dúvida,
mais proveitoso da vida da cidade
é a sociedade é o contato humano,
..., é verdadeira uma cidade onde tais coisas são
mais freqüentemente encontradas.

Lewis Mumford (1982:234)

Toda a população das cidades é pedestre em boa parte ou em algum momento da sua vida. As pesquisas revelam que cerca de um terço da população¹¹¹ urbana se locomove a pé, e todas as pessoas que utilizam transporte coletivo realizam parte das viagens a pé. Mesmo as pessoas que se locomovem de automóvel estão sujeitas a completar suas viagens com deslocamentos a pé.

Com isso, é difícil supor o contingente de pedestres que circula diariamente em determinada área, contando-se os habituais e os fortuitos. Enquanto aqueles podem ser estimados, a partir dos equipamentos existentes na área e do afluxo diário médio de pessoas, esses são imprevisíveis, podendo aumentar ou diminuir em relação aos dias da semana e a determinados horários.

Por isso, a opção por uma pesquisa de campo com observação participante durante dois anos foi fundamental para se alcançar os objetivos do trabalho com mais segurança.

4.1 Procedimento metodológico

A cidade é um instrumento de trabalho.
É o domínio do homem sobre a natureza.
É uma criação.

Le Corbusier (1992 : VII)

Para cumprir o objetivo do estudo neste capítulo, o pesquisador colocou-se como experimentador da realidade física e espacial do trânsito a pé na totalidade do PP. Nessa condição, participou, como observador, de situações do tráfego a pé com todos os aspectos arquitetônicos, geográficos, psicológicos, simbólicos e sociais

¹¹¹ No caso das cidades dormitório que concentram população de baixa renda mais da metade da população se locomove a pé.

envolvidos nos percursos e na relação humana com o espaço urbano. Mas, dados os objetivos do trabalho, o estudo limitou-se à presença do caminho. Agindo como pedestre, seguiu diferentes fluxos do tráfego a pé no PP.

Durante a pesquisa, mesclaram-se o olhar técnico e indagador de arquiteto com o olhar e sentimento de pedestre. Com o olhar técnico, foram observados os aspectos arquitetônicos e ambientais dos espaços recipientes dos caminhos mais utilizados nas viagens a pé; foi observada a configuração dos caminhos e a conformação física dos pisos e das paredes urbanas que os delimitam. O olhar de pedestre buscou compreender a lógica dos percursos e apreender as expectativas e necessidades das pessoas que se conduzem cotidianamente no modo a pé, seja por obrigação ou lazer.

O procedimento formal da apreensão e conhecimento da realidade arquitetônica do trânsito a pé no PP foi realizado através da comparação de fotografias e de plantas cadastrais da cidade. Os questionamentos foram seguidos de intensa reflexão e de interpretação. Na reflexão, o pesquisador se ateve à apreensão da estrutura física conformada pelo conjunto de caminhos interligados, que recebem os diferentes fluxos de pedestres que transitam no PP. A interpretação foi realizada com base na comparação do desenho e no pensamento que norteia a construção do PP, com a realidade construída à revelia de instruções específicas para o trânsito de pedestre.

Ao seguir as viagens dos pedestres, o pesquisador procurou compreender o fenômeno da mobilidade a pé no PP, apreendendo, na realidade informal, tanto os aspectos que podem ser utilizados para reverter as atitudes agressivas à natureza desta cidade e a seu projeto piloto, quanto aqueles capazes de refletir as medidas urbanísticas pensadas e planejadas para a realidade do PP.

Vislumbraram-se, para o trânsito de pedestre, as mesmas qualidades universalmente reconhecidas para o trânsito veicular: continuidade, legibilidade e conectividade. Buscou-se ver os caminhos de pedestre com o caráter de vias, já que no PP esses caminhos estão, na maioria das vezes, em espaços autônomos e independentes do sistema de vias automotoras.

A título de reconhecimento da realidade arquitetônica dos principais caminhos percorridos pelos pedestres, foi estabelecido pelo menos um contato direto com todos os espaços (iguais na planta cadastral) desses caminhos de pedestre na totalidade do PP. Através desse contato, foram verificadas as referidas qualidades

reconhecidas para o trânsito veicular, nos caminhos longitudinais e transversais do PP. Concomitantemente, foram observados os caminhos básicos dos percursos para chegar a diferentes estabelecimentos geradores de grandes fluxos horários de pedestre: escolas, supermercados, hospitais, agências bancárias, lojas e serviços básicos, academias de ginástica, templos e locais de trabalho. Nesse contato, foi possível perceber o que leva o pedestre a optar por um ou outro caminho.

Para melhor conhecer a adversidade do trânsito a pé no PP, a observação participante foi realizada de duas maneiras: uma vez, o pesquisador postou-se em movimento e outra vez, ficou como observador parado em pontos estratégicos. Na primeira situação, o pesquisador, agindo como pedestre, acompanhou diferentes fluxos de pedestres para conhecer a extensão, a configuração física e espacial e a lógica do caminho utilizado em diferentes trajetos. Na segunda situação o pesquisador deteve-se a observar o movimento, o comportamento e as características físicas dos pedestres. Para efeito da análise, foram identificadas três classes predominantes e quatro tipos de pedestre.

4.1.1 Delimitação da área e do tempo do estudo

O estudo abrange todo o espaço físico do PP. Seu plano urbanístico foi utilizado como instrumento da pesquisa de campo sobre a estrutura dos caminhos de pedestre na cidade. Essa abordagem foi necessária, porque o objetivo do trabalho é apreender, na forma dessa cidade, o espaço utilizado pelos pedestres para transitar no PP locomovendo-se a pé.

Dado o objetivo do trabalho, buscou-se apreender a lógica do trânsito a pé, observando o caminhar do pedestre nas partes mais urbanizadas do PP. Por isso, a observação intensiva do trânsito de pedestre foi concentrada no setor das SQS 106 -109, 306 - 309, 206 - 209 e 406 - 409; EQS 307/308, 108/109 e 105/106; CLS 107/108, 308/309, 207/208 e 408/409; CRS 506 - 509; SHGS 706 - 713, SEPS 706 -713; SGAS 906-913; SCS/SBS/SAUS e SHS.

As observações intensivas foram aquelas feitas no decorrer de dois anos, repetindo-se nas mesmas horas do dia, nos turnos da manhã, da tarde e da noite e em diferentes dias da semana. Assim, foi possível conhecer tanto a dinâmica do trânsito no modo a pé nas partes mais movimentadas do PP, quanto os problemas e potencialidades de cada caminho. A observação intensiva acompanhando diferentes

fluxos de pedestre ocorreu no período de 7:30 às 20h na Asa Sul Leste e Oeste, durante os anos de 2002 e 2003.¹¹² Oportunamente, foi também observada a configuração dos caminhos de pedestre.

A experiência presencial do trânsito de pedestre nessas partes da Asa Sul deve-se ao fato de serem as partes mais antigas e mais completas do PP. Por isso, é também a parte do PP com maior concentração populacional, com maior diversidade de atividades geradoras de trânsito de pedestres e onde se encontram parte dos serviços pioneiros¹¹³. Compreendido os principais motivos das viagens a pé nessas partes da Asa Sul, a mesma observação foi realizada nas demais partes, especialmente semelhantes, na Asa Norte: na faixa transversal que abrange a região do CEUB até a região da UnB e nos setores centrais.

4.2 A Experiência Presencial do Trânsito de Pedestre

...existe uma relação entre os fatos urbanos estruturais da cidade e a fundamentação de um projeto e de um esquema...

Aldo Rossi, 2001

Na pesquisa de campo, considerou-se o conhecimento prévio da cidade e do objeto de estudo. Mas a pesquisa ocorreu de forma espontânea, seguindo diferentes fluxos de pedestre e observando os motivos da viagem. Através desse contato direto com a cidade, foram observados os motivos da concentração de pedestres em determinados caminhos. E foi detectada a predominância do mesmo tipo de pedestre em determinados horários e dias da semana nos mesmos caminhos, apesar da coexistência de diferentes tipos de pedestre em toda a cidade.

Nos primeiros contatos com a cidade, foram observados os diferentes fluxos de pedestre e depois, os tipos de pedestre. Verificou-se que na totalidade do PP encontra-se do pedestre mais pobre ao mais rico, isto é, do trabalhador ao desocupado, do mendigo a personalidades públicas. Nas áreas residenciais, foi presenciado significativo contato familiar entre vizinhos e pessoas conhecidas, formação de grupos de conversa e a existência de pontos de encontro. O que caracteriza uma vivência comum nas cidades interioranas.

¹¹² Essa nomenclatura de Asa Sul Leste e Asa Sul Oeste, idem Asa Norte Leste e Asa Norte Oeste, foi utilizada pela Novacap nos anos 60. Foi retomada aqui, com sugestão das siglas ASL, ASW, ANL e ANW, por uma questão de praticidade.

Boa parte dos moradores realiza caminhada e viagens a pé no quadrante¹¹⁴ da sua residência: Asa Norte Leste, Asa Norte Oeste, Asa Sul Leste ou Asa Sul Oeste. Muitos circulam a pé nas duas partes da Asa Norte ou da Asa Sul, por causa de escolas, trabalho, comércio e serviços¹¹⁵. Alguns moradores realizam caminhada e passeios apenas no contorno da quadra em que residem ou do conjunto de quadras situadas no mesmo espaço. Outros migram para as quadras com melhores passeios e equipamentos públicos. Babás e pessoas adultas que acompanham crianças e pessoas idosas também migram de uma quadra a outra, para encontrar conhecidos ou parar em parquinhos e praças¹¹⁶ mais equipados.

Em toda a cidade, há também os pontos de parada de profissionais que atendem clientes cativos: jogo do bicho, venda de coisas, prestação de serviços autônomos e de pessoas que se encontram para o jogo de tabuleiro, jogo de palito e outros. Esses pontos também geram fluxos de pedestre. Mas essa classificação não interessa aos objetivos do trabalho; serve apenas para mostrar a diversidade do trânsito a pé no PP, como o de qualquer metrópole e centro urbano misto.

Na experiência presencial, foram seguidos diferentes fluxos de pedestre. Assim foram detectados os caminhos mais utilizados por cada tipo de pedestre para se deslocar no sentido longitudinal e transversal do PP. Nessa experiência, verificou-se que boa parte dos pedestres tende a seguir em frente e a realizar o percurso mais curto para ir de um paradeiro a outro. Por isso, segue na mesma direção, desconsiderando as qualidades físicas, espaciais e ambientais do caminho. Mas alguns procuram caminhos qualificados com piso, sombreamento e aparatos de segurança para atravessar as vias automotoras.

No trânsito a pé no PP, coexistem vários tipos de pedestre, mas em determinados momentos e caminhos, prevalece um só tipo. No interior das superquadras, predomina o deslocamento de moradores e prestadores de serviço de um espaço a outro e do interior para a periferia, isto é, para os passeios que contornam a superquadra. Por sua vez, os trabalhadores chegam da periferia para o interior, seguindo o trajeto mais direto até o serviço. Nesse caso, caminham tanto

¹¹³ São pioneiras as atividades que estão no mesmo endereço desde a origem da cidade.

¹¹⁴ Termo adotado em referência às quatro partes do PP separadas pelas vias eixo centrais.

¹¹⁵ Na categoria de serviços e pontos de encontro encontra-se inclusive os pontos de jogo do bicho, que existem na cidade desde a sua origem e atrai clientes da região em que está.

¹¹⁶ O parquinho da SQS 309, situado junto da fita de passeio, e a praça da Igrejinha, são os principais pontos de concentração de pessoas na Asa Sul. Em todo o PP há morador que migra para as quadras com melhores parquinhos e melhor manutenção do calçamento.

pelo asfalto quanto pelas trilhas¹¹⁷. Observa-se então que é rara a presença de pedestres de passagem no interior das superquadras. O trânsito de pedestres no setor das superquadras ocorre predominantemente nas fitas de passeios retos que as contorna. Entretanto, nas SQNs completas, que não contam com as fitas de passeio em seu contorno e onde há muitos terrenos vazios, foram vistos pedestres atravessando essas superquadras caminhando em trilhas de chão ou no asfalto.

Avalia-se, então, que, por um lado, a diversidade no arranjo espacial das edificações no interior das quadras e a consolidação de barreiras arquitetônicas, dificulta a fluidez do trânsito de pedestre e inibe o livre trânsito do pedestre de passagem. Por outro lado, a ausência das fitas de passeio no contorno das superquadras e a obstrução dos espaços livres situados entre o comércio local e as superquadras, leva o pedestre cotidiano a criar percursos que passam no interior dessas quadras. Portanto, a inexistência da ordem, que impõe a legibilidade e a continuidade dos passeios, leva o percurso de pedestre tanto para o interior das quadras quanto para as fitas de passeios contínuos do contorno das superquadras. Verifica-se que a legibilidade e a ordem induz o fluxo do pedestre observando que inclusive o morador que precisa ir a outra quadra parte direto para os passeios periféricos, contínuos, evitando o trajeto fragmentado dos caminhos internos. São poucas as superquadras que possibilitam a travessia direta passando pelo interior.

A continuidade do trânsito interno nas quadras funcionais centrais e do trânsito de passagem no contorno das quadras residenciais do PP vem sendo perturbada pela descontinuidade da urbanização e pela falta de formalização do caminhamento a pé na totalidade do PP.

Através da experiência presencial dos caminhos de pedestre em todo o PP identifica-se a coexistência de vários caminhos que atendem dois fluxos de pedestres seguindo em sentidos distintos: leste-oeste e norte-sul. A origem, o destino e o motivo da viagem da população de cada fluxo é o que, predominantemente, caracteriza a diferença e determina o caráter dos dois diferentes fluxos. E nisso reside a determinação dos trajetos comuns a diferentes grupos de pessoas. A partir dessa observação, foram determinadas três classes e quatro tipos de pedestres.

¹¹⁷ Continua sendo tratada como trilhas consolidadas com placas de concreto ou com estreitos passeios de concreto. Esses caminhos alternativos não são mantidos pela administração pública.

4.2.1 Classes de pedestre

A utilidade dessa classificação é identificar os espaços da cidade que são utilizados por pedestres, em função do espaço da circunscrição da viagem. Foram identificadas três classes de pedestre: o do quadrante, o do PP e o de fora do PP. Essas classes partem de pontos diferentes e criam fluxos distintos, no sentido longitudinal e transversal, mas em uma parte das viagens todos compartilham os mesmos caminhos. Essa classificação considera a impossibilidade de ser taxativo em relação à mobilidade humana, pois uma mesma pessoa pode ser pedestre de diferentes tipos na volta do dia. Essa classificação visa facilitar a apreensão dos fluxos de pedestres e o reconhecimento dos trajetos que realizam, na totalidade do PP, em viagens por diferentes motivos.

Cada classe de pedestre é responsável pela mobilidade a pé em diferentes partes do PP. Elas surgiram da observação dos fluxos de pedestres em toda essa cidade. Na prática, a separação dos fluxos não existe como regra. Essa diferenciação é utilizada aqui como opção para identificar o uso e desfrute da cidade de diferentes maneiras.

Classe de pedestre do quadrante

O pedestre do quadrante é aquele que reside ou está hospedado em uma das quatro partes do PP, separadas pelos dois eixos centrais (o quadrante) e realiza viagens a pé, predominantemente na parte em que reside ou se encontra. O principal fluxo de pedestre do quadrante é formado pelas pessoas ou grupos de pessoas que realizam caminhadas e *cooper* sistematicamente em diferentes horas do dia; pelas crianças, jovens e adultos que vão a pé para o colégio ou escolas complementares (natação, esportes, línguas, dança, música, catequese, academias e outras atividades); pelas pessoas que trabalham próximo de casa; pelas pessoas (aposentadas ou que não dirige) que realizam diferentes tarefas a pé e saem de casa em horário ritualístico; pelos grupos de pessoas que partem dos hotéis e vai a pé até o local de um evento de trabalho e aos setores adjacentes ao hotel. Mas inclui também os grupos de pessoas e as famílias que caminham nos finais de semana e realizam viagens e passeios a pé na parte da cidade em que reside.

A classe de pedestre do quadrante é a mais diversificada, porque é composta por pessoas de todas as idades e condições de mobilidade¹¹⁸. Independentemente do motivo da viagem, esses pedestres tendem a andar nas fitas de passeio dispostas ao longo das vias L1, W1, W2 e W4, que conformam os caminhos mais contínuos e agradáveis do PP, e também os mais distantes da poluição sonora e atmosférica e mais junto da natureza.

Essa classe é a principal responsável pela presença constante de pessoas transitando a pé nos setores adjacentes aos setores residenciais, numa distância máxima de 2Km. Nesse contingente, incluem-se os estudantes e as pessoas que acessam os estabelecimentos do comércio e os serviços adjacentes à moradia através de viagens a pé.

As viagens no interior das quadras residenciais são realizadas praticamente para sair da quadra ou acessar equipamentos e serviços locais. As calçadas da frente das lojas dos CLs são utilizadas, predominantemente, pelos usuários dos serviços de cada setor. O pedestre de passagem utiliza as fitas de passeio dispostas entre esse setor e o setor residencial, mas utiliza todas as passagens entre os blocos dos setores mistos de comércio e serviços para conectar-se com as quadras vizinhas.

Para acessar os equipamento dos setores centrais, a exemplo dos *shoppings*, o pedestre do quadrante realiza a maior parte da viagem seguindo pelas fitas de passeio junto das vias L1, W1, L2, W2 e W4. Além das qualidades já mencionadas, os caminhos ao longo dessas vias os mais desimpedidos em toda à extensão do PP, quando não contam com obstruções móveis: veículos, deposição de lixo ou entulho, quiosques e vasos com plantas.

Classe de pedestre do PP

O pedestre do PP reside em uma parte do PP e é utilitário de serviços prestados em outra parte da cidade. Essa classe utiliza, principalmente, o transporte coletivo, mas também realiza viagens transversais e longitudinais para ir de um quadrante a outro e acessar equipamentos relativamente próximos. Nesse caso

¹¹⁸ Com essa definição busca-se abranger todas as pessoas que se locomovem a pé, independente da capacidade de se locomover de forma rápida, lenta ou com o auxílio de equipamentos ou acompanhante.

utiliza as passagens subterrâneas do Eixão, ou pela superfície dessa via. Também utiliza as faixas de pedestre do Eixo Monumental, caminham ao longo das vias L2 e W3, passando sob os viadutos ou atravessam essa via pela superfície.

Os usuários do transporte coletivo utilizam, predominantemente, os ônibus que circulam pelas vias L2, vias W3 e por ambas L2/W3. Quando esse pedestre realiza uma ida e volta ao ponto de ônibus distante da moradia, uma parte da sua viagem é igual à do pedestre do quadrante e outra parte é comum a todas as classes de pedestre.

O pedestre do PP, que realiza viagens transversais e longitudinais cotidianas indo de um quadrante a outro é, predominantemente, aquele que vai para o trabalho, escolas ou aos setores de comércio e serviços situados no mesmo alinhamento da sua moradia ou outro paradeiro.

Nessa classe de pedestres, encontram-se trabalhadores, estudantes, pessoas que não dirigem e pessoas aposentadas que optam por realizar diferentes tarefas através locomovendo-se a pé. Também se encontram os turistas que optam por conhecer a cidade a pé e aqueles que realizam viagens mistas, a pé e de ônibus, para conhecer e usar os equipamentos do PP.

Classe de pedestre de fora

O pedestre de fora não reside no PP, mas é usuário cotidiano de serviços da cidade. Utiliza transporte coletivo (ônibus ou metrô) e completa o deslocamento necessário para chegar ao destino almejado locomovendo-se a pé.

Nessa classe de pedestre, encontram-se, sobretudo: trabalhadores do setor terciário, estudantes, empregados dos condomínios, das residências e dos escritórios particulares, trabalhadores autônomos, as pessoas usuárias dos serviços públicos e privados do PP e os visitantes .

Nessa classe de pedestres, encontra-se a maior parte dos usuários do metrô e das linhas de ônibus que passam pelas Vias Eixo L e Eixo W. Como boa parte dessas linhas de ônibus passa apenas no Eixo L ou no Eixo W, os pedestres ficam subordinados à travessia do Eixão para chegar ao destino da viagem no lado oposto ao da descida. Nessa classe, encontra-se o maior número de pedestres rápidos. São eles que sujeitam-se a atravessar o Eixão, pela superfície, nas horas de *rush*.

4.2.2 Tipos predominantes de pedestre

Os quatro tipos de pedestre foram identificados em função do motivo das viagens a pé. A intenção dessa classificação foi facilitar o reconhecimento da rotina dos pedestres cotidianos e prever as expectativas das pessoas que se locomovem a pé nas fitas de passeio do contorno das quadras residenciais e no contorno ou através de todas as quadras funcionais do PP. Com essa classificação, buscou-se caracterizar os pedestres dos fluxos longitudinais e transversais do PP.

Essa classificação é importante, porque facilita a apreensão dos percursos, das necessidades e das dificuldades do caminhante. No entanto, na prática, em determinados lugares, o trânsito de pessoas que realiza longas viagens a pé se mistura ao trânsito de pessoas que se locomovem de automóvel, estaciona o carro e realiza viagem a pé para chegar a um destino qualquer.

Tipo 1 - Pedestre rápido

É aquele que realiza o mesmo percurso de ida e volta cotidianamente. O principal motivo das viagens é ir para o trabalho ou para o colégio. O pedestre rápido cumpre horário, por isso anda apressado ou procura os caminhos mais curtos e diretos, independente de serem pavimentados ou de chão, sinalizados ou sem artifícios de segurança.

Por fazer parte de grupos de pessoas que segue horário, caminha apressadamente e forma pequenas aglomerações, tentando atravessar uma via da cidade. São predominantemente adultos, jovens ou adolescentes. Realizam viagens de compromisso obrigatório, independente do clima e do trânsito corrente nas vias da cidade (Figura 4.1)



Figura 4.1: **Exemplos de pedestres rápidos**

(E) Trabalhadores atravessando o Eixão pela superfície em frente ao SBS;

(M) Estudantes realizando a conexão Via W3 - SHCGN 707- SEPN;

(D) Via W4 N: Estudantes atravessando a via, fora do semáforo, e estudantes chegando no Colégio.

Fonte: Fotografias da pesquisadora

Na observação do trânsito de diferentes grupos de pedestre rápido, verificou-se que esse tipo de pedestre pode ser o principal criador dos desvios e de percursos alternativos, constituindo as trilhas de chão por toda parte. Também é quem mais realiza conexões em locais imprevistos e sem provimento de continuidade para o trânsito a pé. Isso ocorre porque procuram realizar o trajeto mais curto entre um paradeiro e outro.

Esse tipo de pedestre é principalmente usuário de transporte coletivo. Se for um pedestre do PP suas viagens a pé envolvem o percurso da moradia ao ponto de ônibus e o percurso do ponto de ônibus ao destino da viagem. O pedestre de fora realiza apenas o segundo percurso. Portanto as principais viagens a pé são transversais.

Tipo 2 - Pedestre esportivo

Esse tipo de pedestre realiza caminhada ou *cooper*, sozinho ou em grupo, no quadrante em que reside. Essas atividades são vistas como prática esportiva voltada para o cuidado com a saúde. Boa parte dos pedestres esportistas são pessoas adultas; são ritualistas e realizam o mesmo percurso cotidianamente, no mesmo horário. Muitos caminham antes de ir para o trabalho; outros, no decorrer do dia. Alguns evitam dias chuvosos; outros aproveitam a viagem para realizar tarefas eventuais. (Figura 4.2)



Figura 4.2: **Exemplos de Pedestres esportivos**
(E) no passeio da SQS 300 / Via W1 Sul, (D) junto da Via W2 N na EQN 300
Fonte: Fotografias da pesquisadora

O principal percurso utilizado por esse tipo de pedestre são aqueles conformados por caminhos longitudinais, junto da moradia, em cada quadrante do

PP. Compõe esses caminhos os trechos de passeios dispostos no contorno das superquadras e quadras 700, ao longo das vias L1, L2, W1, W2 e W4. Em todo o PP, o pedestre esportivo escolhe o percurso mais contínuo, próximo da moradia, para realizar suas caminhadas ou passeios. No entanto foi verificada a predominância do fluxo de caminhantes nos passeios situados ao longo das vias L1 e W1. Em cada quadrante o pedestres esportista opta pelo percurso melhor qualificado do setor em que reside.

Ao longo das vias L1 e W1, há duas opções de percurso: o das quadras 200 e das quadras 400 e o das quadras 100 e das 300. Alguns pedestres escolhem o percurso mais contínuo e o melhor qualificado, outros, mantendo-se na mesma direção, passa tanto por passeios pavimentados quanto por trilhas de terra. Nesses caminhos, opta pela extensão da caminhada que corresponde a cerca de 6Km.

Muitos pedestres esportistas realizam parte das caminhadas nos parques: Parque da cidade (Asa Sul) e Parque Olhos D'água (413/414 Norte), onde continuam o *cooper*¹¹⁹ ou participam de outras atividades físicas: Yoga, *Liang Gong*, *Tai-Chi-Chua*, *Unibiótica*. Alguns vão de bicicleta, passando pelos caminhos percorridos pelos pedestres e pelo asfalto.

Alguns hóspedes, tanto do SHN quanto do SHS, também saem a pé e vão caminhar ou praticar exercícios¹²⁰ no Parque da Cidade, antes ou depois de suas atividades de trabalho nesta cidade.

Tipo 3 - Pedestre de ritual livre

São as pessoas que caminham passeando, em trajetos mais curtos e de forma mais lenta. Esse tipo de pedestre possui rotina flexível. O ritual da caminhada pode estar associado à intenção de tomar ar e sol, de andar com animais de estimação, de passear com crianças, de ver gente ou de ir ao comércio e serviços das quadras adjacentes à da moradia.

Nesse contexto, encontram-se predominantemente pedestre do quadrante; pessoas de todas as idades e categorias comuns a um setor residencial. Inclui

¹¹⁹ O termo *cooper* é usado em referência à prática de corridas e de caminhadas de mais de 6Km.

¹²⁰ A pesquisadora participa das práticas de ginástica no Parque da Cidade desde os anos 90 e ali teve contato com visitantes a trabalho em Brasília. O Liang Gong é uma prática diária que existe em praças públicas de várias cidades do Brasil e do mundo. Os praticantes que viajam muito conhecem a

peças com mobilidade reduzida (idosas, convalescentes, cadeirantes e crianças), pessoas passeando com bebês ou com animais de estimação, empregados acompanhando pessoas de menor mobilidade, pessoas indo ao comércio e serviços adjacentes à moradia e pessoas em período de tempo livre: crianças e adultos, famílias e pais caminhando com filhos, ou seja, todas as pessoas que realizam viagens a pé na parte da cidade em que reside por diferentes motivos (Figura 4.3).



Figura 4.3: **Exemplos de Pedestres de ritual livre**

(E) Pedestres no passeio Oeste da SQS 300;

(M) Passeio com bebê, no passeio transversal da SQS 300;

(D) Volta do supermercado e passeio com cães, no passeio oeste da SQS 300.

Fonte: Fotografias da pesquisadora

Esse tipo de pedestre realiza diferentes tarefas através de viagens a pé no setor em que reside. São pessoas cautelosas que tendem a evitar o contato com as vias de trânsito rápido e circulam nos caminhos contínuos e independentes do trânsito veicular.

Nesse tipo, incluem-se os pedestres que caminham apenas nos passeios que contornam as superquadras contíguas, a exemplo de algumas babás e pessoas idosas. Eles interagem entre si, conhecem a vizinhança e costumam parar em pontos específicos para conversar, ver passantes e encontrar pessoas conhecidas.

Tipo 4 - Pedestre trabalhando

São todas as pessoas que trabalham circulando a pé: vendedores ambulantes, entregadores de compras e carteiros. Boa parte dos vendedores ambulantes conduz carrinhos de mão, a exemplo dos vendedores de pipoca, sucos, sorvetes, picolé, churros, pamonha e outros. Alguns utilizam tabuleiros, a exemplo dos baleiros e vendedores de bijuterias; outros carregam suas mercadorias em

agenda de cada cidade e costumam manter a prática na cidade em que está. Após conhecer pessoas de fora na prática, passou a observar que outros hóspedes usam o Parque para se exercitar.

mochilas, com rodízio ou em sacolas e caixas sobre carregadores de mala. Os entregadores de compras de supermercado conduzem o carrinho do próprio supermercado. Os entregadores de correspondência usam transporte improvisado: mochilas com rodízio ou carregadores de mala com caixas de PVC. Alguns entregadores de farmácia, água mineral e *fast-food* utilizam bicicletas e trafegam nos passeios de pedestre (Figura 4.4).



Figura 4.4: **Exemplos de pedestres trabalhando**

(E) Entregador de compras de supermercado, passeio transversal da SQS 300; (M) Babás conduzindo carrinhos de bebê no passeio Oeste da SQS 300; (D) Vendedor de quentinha no SCS
 Fonte: Fotografias da pesquisadora

Os pedestres trabalhadores do setor de habitações coletivas trafegam nas fitas de passeio do contorno das quadras. Os vendedores ambulantes possuem diversos pontos fixos na cidade. Suas paradas acompanham o movimento dos pedestres. Por isso, ora estão na porta de escolas, ora nos pontos de ônibus, ora junto de pontos comerciais ou de prestação de serviços, como templos, teatros, cinema. Muitos circulam pelas calçadas dos CL e da via W3. Aqueles que utilizam carrinhos acoplados a bicicletas realizam parte das viagens no asfalto e outra parte nos passeios isolados.

Há, ainda, os vendedores de mercadoria que circulam em um único setor da cidade e os que fazem ponto nos semáforos. Esse tipo é encontrado em todas as partes da cidade, tanto nos setores residenciais quanto nos setores centrais do PP. Nesse grupo, encontram-se os vendedores de frutas, jornais, sacos alvejados, os pedintes que se passam por vendedores de balas e canetas, e os entregadores de panfletos de propaganda. Portanto, significativa população de pedestres de fora que passam o dia no PP.

4.3 Considerações finais do Capítulo 4

A experimentação presencial permitiu conhecer a dinâmica do trânsito a pé na totalidade do PP. Acompanhando as viagens de diferentes tipos de pessoas que transitam a pé, foi possível conhecer a realidade físico-espacial de todos os caminhos percorridos por diferentes fluxos de pedestre, assim como hábitos, atitudes e dificuldades dos diferentes tipos de pedestres.

Apreendida a lógica do trânsito a pé, passou-se a observar a conformação físico-espacial dos principais caminhos percorridos pelos pedestres e as conexões realizadas através desses caminhos. Verificou-se que em todo o PP, os grandes fluxos de pedestre caminham nas fitas de passeios contínuos do contorno das quadras, nas passagens preestabelecidas entre os blocos dos setores específicos e nos passeios mais diretos das quadras 700 para conectar os equipamentos das quadras 700/900 e 900.

Mesmo onde não foram construídas as fitas de passeios, o pedestre rotineiro, tende a realizar deslocamentos mais diretos, mantendo-se na mesma direção nesses espaços preconhecidos. Com esse comportamento, os pedestres efetivaram os caminhos importantes para atravessar o PP no sentido longitudinal e transversal. Reconhecendo esse fato, pode-se dizer que, na falta de planejamento do trânsito a pé na totalidade do PP, o pedestre estabeleceu os caminhos de que necessita para atravessar essa cidade a pé com base na memorização da geometria da cidade.

Assim sendo, entende-se que os pedestres contribuíram com a consolidação da rede de caminhos do tráfego a pé nos espaços livres públicos iguais de todo o PP. A eleição e a definição desses caminhos ocorreram com base no conhecimento cognitivo inerente ao homem. Com a prática de seguir na linha reta para se deslocar de um lugar a outro, o pedestre do PP estabeleceu uma rede de caminhos ordenados, contínuos e legíveis, que coincide com a orientação dos dois eixos básicos que deram origem e regem a estrutura dessa cidade. Por isso, entende-se que o desenvolvimento dos caminhos de pedestres no PP nasce do princípio formal da cidade e da conexão desse princípio com a história das cidades.

Isso posto, verifica-se que o conjunto dos caminhos de pedestre no PP configura uma malha ortogonal e consubstancia um sistema de caminhos para transitar a pé totalmente independente da estrutura do sistema de vias automotoras

do plano urbanístico de Lucio Costa (1957). A conformação físico-espacial dessa malha foi objeto de estudo e análise no capítulo seguinte.

Embora fosse observado o volume de passantes, os pontos de concentração e os motivos das viagens de pedestres, não foi realizada nenhuma tabulação, porque, em se tratando de uma cidade em desenvolvimento, entende-se que essa contagem traria pouca contribuição aos objetivos buscados.

Também foram relevados os problemas e dificuldades causadas ao livre trânsito de pedestre por diferentes atuações da sociedade civil e do poder público, dada a reconhecida falta de instrumentos legais para instruir, orientar e regulamentar a construção dos passeios, a disposição de artifícios de segurança, a correta construção de passeios e artifícios de segurança e acessibilidade e a preservação das áreas públicas livres utilizadas (necessárias) para o trânsito de pedestre em todo o PP.

Capítulo 5

A MALHA DOS CAMINHOS DE PEDESTRE NO PLANO PILOTO

A cidade se revelou não simplesmente um meio de expressar em termos concretos a ampliação do poder sagrado e secular, mas... ampliou também todas as dimensões da vida.

Lewis Mumford, 1982:39

O estudo realizado aqui trata da apreensão da estrutura dos caminhos de pedestre consolidada no PP, pela população de usuários dos espaços livres e das atividades existentes nesta cidade; uma cidade planejada que vem se desenvolvendo à revelia de planejamento e da criação oficial do sistema de caminhos de pedestre como infra-estrutura básica para o trânsito a pé.

Após observar os diferentes aspectos do caminhar de pedestre na totalidade do PP, passou-se para a leitura e interpretação da estrutura físico-espacial dos caminhos contínuos, utilizados como trajetos longitudinais e transversais para atravessar a cidade. Essa leitura iniciou-se com a demarcação dos caminhos de pedestre na planta geral do PP.

Esses caminhos foram eleitos em função da continuidade, tomada como fator qualitativo responsável pela efetivação dos trajetos mais importantes para atravessar o PP no sentido longitudinal e transversal.

Feita essa demarcação, observou-se que o conjunto desses caminhos conforma uma malha ortogonal simétrica, sobreposta ao traçado urbano do PP, sem interferir na morfologia preexistente da cidade. Buscou-se o reconhecimento da estrutura conformada pelo conjunto dos caminhos de pedestre no PP, através da configuração formal, ou seja, do desenho.

A partir da visualização dessa estrutura, passou-se para a compreensão dos problemas e para a apreensão das potencialidades do desenho urbanístico do PP em relação ao trânsito a pé.

O estudo realizado nos levou a deduzir que o lugar do pedestre no PP é o lugar das “tramas autônomas para o trânsito a pé” que Lucio Costa menciona no Relatório do Plano Piloto de Brasília (1957). Essas tramas não comparecem no projeto final da cidade e caíram no esquecimento, como se não existissem.

5.1 Conectividade e continuidade nos caminhos de pedestre

Os interesses do homem como indivíduo nem sempre coincidem com os interesses desse mesmo homem como ser coletivo; cabe então ao urbanista procurar resolver, na medida do possível, esta contradição fundamental.

Lucio Costa (1986: 94)

O PP é uma cidade muito pequena, que mede cerca de 12Km por 1800m¹²¹. A gleba que ocupa é relativamente plana, e a cidade foi implantada no alinhamento das curvas de nível do terreno, o que facilita os deslocamentos no sentido norte/sul. Esses aspectos topográficos facilitam a necessidade ou opção de percorrer toda a cidade a pé. Contudo, apesar da proximidade divisível no horizonte, tanto na extensão longitudinal quanto na extensão transversal, o desenvolvimento do trânsito a pé na totalidade do PP é prejudicado pela carência de infra-estrutura básica.

Neste trabalho entende-se que a ausência dessa infra-estrutura deve-se à falta de definição do lugar do pedestre na planta geral da cidade. Uma condição básica para trabalhar os conceitos de conectividade e continuidade como fatores determinantes da disposição dos passeios para o trânsito geral a pé.

A ausência de passeios e a falta de manutenção dos passeios e calçadas existentes não impedem as pessoas de realizarem as viagens necessárias ou desejadas a pé. As pessoas que realizam viagens a pé se sujeitam a caminhar por terrenos vazios, pela borda das pistas e dentro de viadutos para continuar um percurso iniciado em caminhos definidos mantendo-se na mesma direção. Outras caminham no canteiro central das vias que cruzam o Eixo Rodoviário ou o Eixo Monumental em nível diferente. Seguindo viagens longitudinais e transversais, sem mudar de direção, o pedestre do PP acabou inventando percursos mesmo onde a conectividade e a continuidade são prejudicadas pela arquitetura da cidade. Assim, transitam no espaço destinado aos veículos, apesar das barreiras arquitetônicas, submetendo-se a situações desconfortáveis, constrangedoras e inseguras.

Para verificar a conectividade e a continuidade nos caminhos de pedestre do PP buscou-se identificar a mobilidade a pé nos quatro quadrantes, aqui identificados

¹²¹ A dimensão longitudinal do PP foi tirada no velocímetro do carro em viagens realizadas na extensão do Eixo Rodoviário e das Vias L2 e W3 a partir do centro do Eixo Monumental até a extremidade da Asa Sul e corresponde a: 6 Km, 7,50 Km e 5, 50Km. A dimensão transversal foi tirada da planta geral.

como: Asa Norte-Leste, Asa Norte-Oeste, Asa Sul-Leste e Asa Sul-Oeste. A partir desta divisão o estudo analisa a realidade do trânsito de pedestre nesta cidade quádrupla considerando os motivos das viagens e os diferentes fluxos de pedestres.

A divisão desses quadrantes é uma condição criada na morfologia do PP pelas duas vias eixo centrais. A configuração e o caráter rodoviário dessas vias coíbem o livre trânsito de pedestre entre as partes que os ladeia. Essas vias são como dois rios (de carros) que separam a cidades em quatro partes e fazem com que a conexão entre essas partes se subordine a artifícios arquitetônicos: passagem em nível diferente.

Na experimentação do trânsito a pé, foi observado que os moradores das superquadras realizam viagens internas apenas para acessar os equipamentos locais ou os passeios do contorno das quadras. O pedestre do quadrante realiza deslocamentos conformando pequenos círculos, isto é, passando pelos caminhos longitudinais e transversais para acessar os serviços adjacentes à moradia ou realizar caminhadas no quadrante em que reside. Os pedestres vindos de outros setores ou de fora do PP realizam viagens no sentido transversal. O pedestre do PP, que é usuário de transporte coletivo, realiza percursos transversais de ligação entre as quadras 400 e 600 ou entre as quadras 500 e 900. O pedestre de fora faz esse mesmo percurso ou o percurso que vai do Eixo Rodoviário até qualquer quadra no extremo leste ou oeste do PP. No presente estudo, foi caracterizada a conformação desses percursos tendo como base a continuidade e a conexão a pé.

Para melhor visualizar o domínio dos diferentes fluxos de pedestre no PP foi elaborado um desenho esquemático onde buscou-se identificar, grosso modo, as principais conexões realizadas pelas três classes e pelos quatro tipos de pedestres na totalidade do PP. Esse desenho demonstra que o trânsito de pedestre no PP acontece predominantemente nas fitas de passeios de concreto que contornam as superquadras, as quadras 700 e as quadras funcionais centrais. Embora associados à origem e ao motivo das viagens, os diferentes fluxos de pedestres no PP passam pelo mesmo espaço físico na cidade inteira. A síntese dessas viagens é demonstrada no desenho que se segue (Figura 5.1).

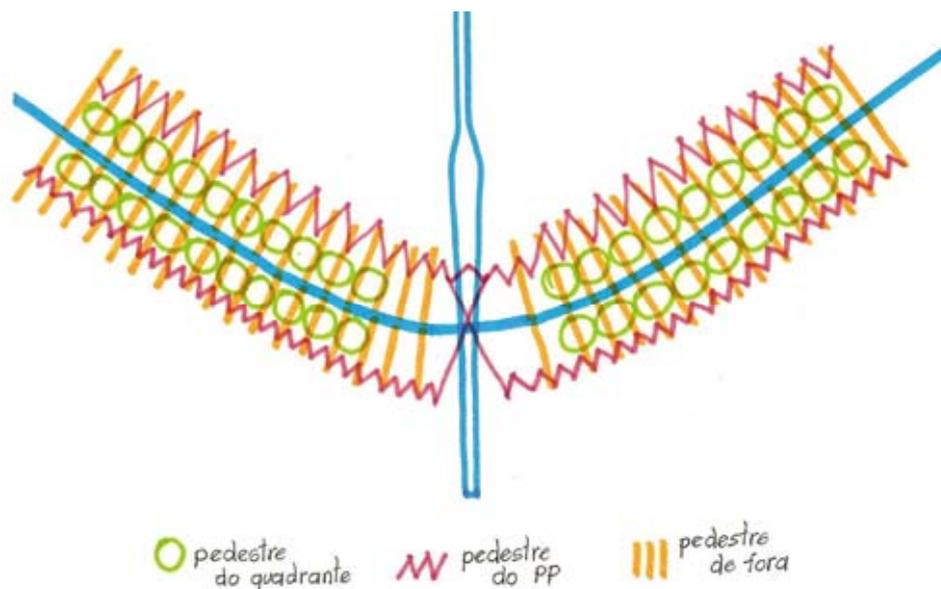


Figura 5.1: **Esquema de domínio dos fluxos de pedestre nas quatro partes do PP**
 Fonte: Acervo da pesquisadora

A apreensão da lógica do caminhar a pé no PP favorece a compreensão da estrutura do trânsito a pé que se consolidou nesta cidade. Esse conhecimento facilita a visualização dos espaços com problema de conectividade para garantir a continuidade do trânsito a pé.

Na experiência presencial¹²², foi observada a tendência do pedestre do quadrante, sobretudo daquele que não dirige, de resolver todas as tarefas concernentes a sua vida, na parte da cidade em que reside. A vida local em cada quadrante é bastante facilitada pela presença de equipamentos básicos, públicos e privados, que tornam cada quadrante autônomo em relação à saúde, educação, comércio e serviços. Cada um deles possui um hospital regional, um posto de saúde público, setor de clínicas particulares, agência de correios, delegacia e escolas públicas e privadas de todos os níveis. Nos últimos anos, essas partes vêm recebendo filiais dos principais estabelecimentos de serviços e comércio tradicionais e novos no PP, a exemplo de supermercados, agências bancárias, clínicas, escolas de idiomas, instituições de dança e de música, restaurantes, lanchonetes, lojas, serviços básicos e os serviços que se tornaram importantes no cotidiano urbano na atualidade: academias de ginástica, centros de yoga e artes marciais, agências lotéricas, copiadoras, cine foto, vídeo-locadora, *pet shop* e serviços de informática. Essas quatro partes possuem também grande diversidade de serviços religiosos e

¹²² A pesquisadora realizou todos os percursos com travessia assegurada por artifícios arquitetônicos. No horário de pico matutino, observou e conversou com pedestres que atravessam o Eixão.

de profissionais autônomos. Essa oferta influencia a opção de moradia de boa parte da população.

Observa-se, então, que tanto o poder público quanto a iniciativa privada vêm contribuindo para que cada um desses quadrantes torne-se referência para os moradores. Portanto, embora de modo inadvertido, o desenvolvimento dessas partes tende a contribuir para que o pedestre do quadrante possa resolver boa parte das suas necessidades e tarefas rotineiras na área em que reside, com viagens a pé.

No concernente às facilidades e dificuldades de fruição do trânsito no modo a pé no PP, verificou-se que a disposição das faixas de pedestre é o principal fator de conectividade, porque assegura a continuidade dos percursos privilegiando a travessia de pedestres ou temporizando o cruzamento de pedestres e veículos. No entanto a conectividade ainda não é tratada como um aspecto básico para propiciar a continuidade do trânsito a pé, pois não ocorre como regra em todos os espaços iguais da cidade inteira.

Após verificar a facilidade de deslocamento longitudinal e transversal, inclusive com privilégio para o trânsito a pé, em cada quadrante, passou-se a observar como se dá a conexão entre as quatro partes e entre os diferentes setores do PP. Verificou-se que apesar da proximidade, a conexão direta entre os quatro quadrantes do PP é arquitetonicamente limitada. A plataforma da Rodoviária é o principal equipamento de ligação no sentido longitudinal. Contudo, tanto ali quanto nas vias L2 e W3, que possuem passeios junto da via veicular que passa sob o Eixo Monumental, a conexão do lado sul com o lado norte é dificultosa e indireta, devido à complexidade dos entroncamentos das referidas vias veiculares com as vias conectadas com o Eixo Monumental.

As conexões no sentido transversal obrigam boa parte dos pedestres a se deslocar do caminho em que está para acessar as passagens subterrâneas ao Eixão, dispostas a cada duas superquadras, no final da segunda. Essas passagens subterrâneas são o que existe para propiciar a conexão do lado leste com o lado oeste do PP, mas não garantem a continuidade de todos os percursos transversais. Elas não existem em todas as quadras e as passagens da Asa Sul não propiciam o trânsito universal, por isso não atendem as expectativas dos pedestres. As galerias das estações do metrô vão, no futuro, propiciar a opção mais eqüidistante, mais universal e melhor qualificada para atender essa travessia. Porém, nem assim será garantida a conexão direta de todos os trajetos da malha dos caminhos de pedestre

no PP. Um quarto dos percursos transversais continuará próximo das passagens subterrâneas antigas, mas outra quarta parte ficará distante de qualquer passagem subterrânea.

A travessia do Eixão a pé é o problema mais focado (na mídia), dada a insegurança. A disposição das linhas de ônibus apenas de um lado do Eixão é o que leva muitos pedestres do tipo rápido, da classe de pedestres de fora, a realizar a perigosa travessia dessa via pela superfície, nos horários de trânsito intenso. Mas esse não é o único percurso que gera constrangimento ao pedestre e críticas ao traçado urbanístico do PP.

O constrangimento para caminhar a pé na totalidade do PP é provocado pela descontinuidade de boa parte dos caminhos de pedestre, sobretudo daqueles situados nos setores funcionais centrais. A dificuldade de conexão entre os setores funcionais adjacentes no mesmo quadrante coloca toda a diversidade de pedestres desses setores em situação de desconforto e constrangimento, seja para tomar o transporte público ou privado que fica em garagens ou estacionado nas quadras, seja para ir a pé de um setor a outro adjacente.

Entende-se que os problemas no trânsito de pedestres no PP decorrem da indefinição do lugar do pedestre nesta cidade, o que repercute na ausência de posturas para assegurar e promover a qualificação dos caminhos necessários para o caminhar dos pedestres. Os problemas arquitetônicos são passíveis de solução técnica e regulamentação na totalidade do PP, mas dependem do planejamento das interferências necessárias. Portanto, a condição mínima para qualquer procedimento é o reconhecimento, por parte do Poder Público, do lugar do pedestre na totalidade do PP.

5.2 Leitura e Interpretação dos Caminhos de Pedestre no PP

A cidade é um ambiente de uso coletivo,
cujo acesso por meio dos sistemas de transporte
deve ser dividido democraticamente .

ANTP, 1997

A leitura e a interpretação da estrutura dos caminhos de pedestre no PP foi feita através da planta geral, com a demarcação de todos os caminhos contínuos

transversais e longitudinais. Na leitura da representação, buscou-se apreender e traduzir a lógica do trânsito a pé na extensão de todo o PP, independentemente da provisão de passeios ou qualquer artifício arquitetônico para o caminhar de pedestres.

Verifica-se que o desenho resultante dessa demarcação traduz a estrutura da (milénar) malha ortogonal. A identificação dessa malha facilitou a compreensão da lógica formal do conjunto de caminhos utilizados pelos pedestres para percorrer o PP, cuja objetividade foi confirmada pela observação de diferentes conexões básicas, realizadas pelos pedestres. Embora alguns desses usem todos os espaços livres do PP para se deslocar de um lugar a outro, os caminhos qualificados com passeio são procurados e seguidos pela maioria. Por isso, buscou-se demarcar, na planta geral do PP, os caminhos que passam por passeios e atravessam a cidade, ou seja, que permitem o caminhar do pedestre na mesma direção para ir de um lado a outro da cidade.

A realidade da utilização desses caminhos está associada à ligação entre os pontos de origem e destino das viagens a pé e ao tipo e classe de pedestres. Boa parte da origem das viagens são os pontos de ônibus. O pedestre que usa transporte coletivo para chegar ao PP ou ir para outro quadrante tem como destino básico os locais de trabalho e os centros de ensino, mas também os hospitais públicos, templos e os centros de compras e serviços.

Na demarcação dos caminhos básicos utilizados pelo grosso do trânsito a pé, foi desconsiderada a duplicidade de passeios no mesmo espaço urbano, as irregularidades na implantação dos passeios e o excesso de informalidade na atitude dos pedestres que cria trilhas transversais caracterizando atalhos.

Tendo em vista o objetivo (arquitetônico) deste trabalho, optou-se pela demarcação dos caminhos factíveis com a realidade do planejamento urbano e com a solução técnica, uma vez verificado que o conjunto dos caminhos de pedestre no PP configura uma malha independente da estrutura do plano urbanístico dessa cidade.

No setor de habitações coletivas e individuais do PP o traçado dos caminhos de pedestre coincide com o traçado do quadrado (virtual) que demarca o limite das superquadras e quadras 700. Como esse caminhar de pedestres não foi planejado e desenhado, alguns dos percursos que atravessam as quadras 400 e as quadras 700 ficaram desalinhados e por isso pouco visíveis. (Figura 5.2).

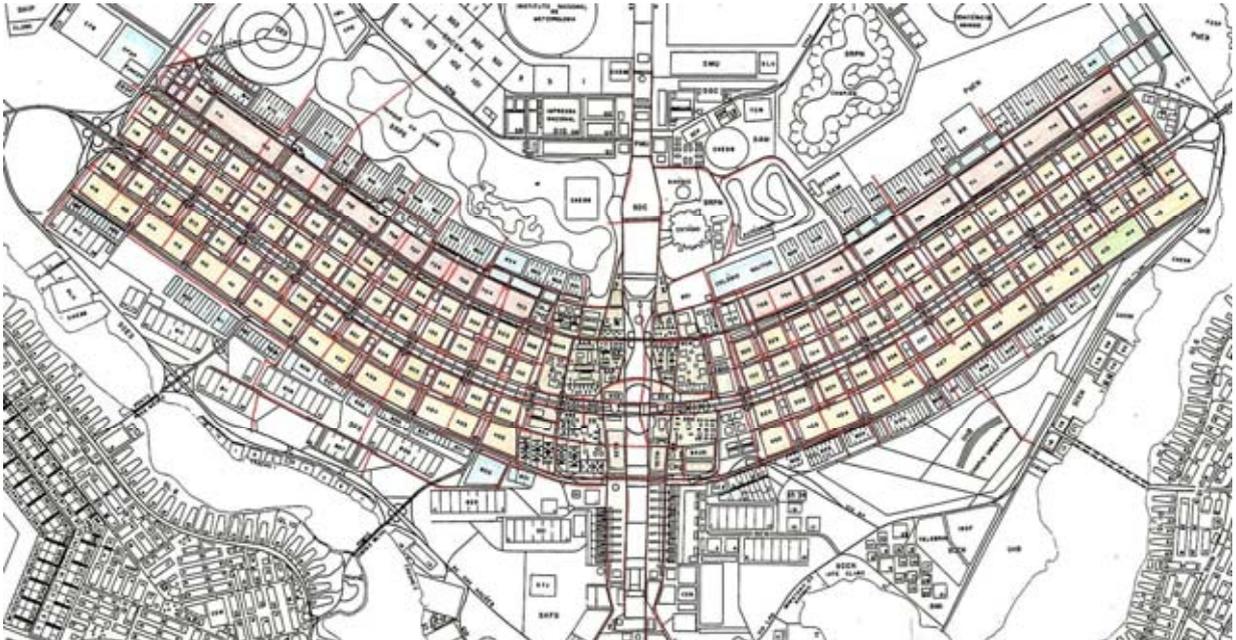


Figura 5.2: **Demarcação dos principais caminhos de pedestres em todo o PP** (vermelho)
 Fonte: Planta geral do PP (Codeplan), adaptada pela pesquisadora

Na experiência presencial, verificou-se que nos setores residenciais os caminhos percorridos pelos pedestres do PP passam predominantemente pelas fitas de passeios de concreto construídas no contorno das superquadras e das quadras 700. Onde essas fitas de passeios não foram construídas, por força do hábito, os pedestres caminham em trilhas de chão ou na borda do asfalto. Essa fita de passeio do contorno das quadras residenciais existe em toda a Asa Sul, embora em muitas partes tenham se acabado ou foram destruídas pela interferência da sociedade. Diferentemente, na Asa Norte, essa fita de passeios inexistente no contorno de várias superquadras, em quase toda a extensão leste das quadras 700 e das quadras 900. Nas quadras 600, tanto da Asa Norte quanto da Asa Sul, o caminho de pedestres ao longo da via L2 é dificultado porque não existe continuidade nas fitas de passeios, faltam passeios e existe invasão de área pública alterando o caminhar a pé.

Nos setores residenciais da Asa Sul, as fitas de passeios são mais ordenadas e visíveis em toda a extensão da cidade. Boa parte dos passeios são sombreados por árvores altas de copa rarefeita, o que deixa passar luz sobre os passeios. Essas fitas de passeio não foram construídas em várias superquadras e entrequadras da Asa Norte, mesmo onde as superquadras estão completas. Por isso ali não existem vários caminhos transversais e não há nenhum caminho longitudinal completo, com passeio de concreto

Tanto na Asa Norte quanto na Asa Sul, no entorno de algumas superquadras com construções mais recentes foram construídos passeios mais estreitos, com trechos desencontrados, com degraus e com piso incompatível com o trânsito de pedestre rápido e daqueles com equipamentos (carrinhos e cadeiras de roda, andador, bengala, muletas e outros). Em algumas quadras, boa parte desses passeios está encoberta por vegetação, o que os torna escondidos.

Nos setores centrais, também faltam muitos passeios ou parte dos caminhos, para propiciar a continuidade dos trajetos de um lado a outro desses setores e para promover a conexão de um setor com os setores adjacentes. Além disso, há muitos caminhos obstruídos por artifícios arquitetônicos: taludes, pilares, caixas de inspeção aflorando, fossos e diversos tipos de construções indevidas.

Fluxos de diferentes tipos de pedestre (turistas, empresários, empregados, negociantes, executivos, profissionais liberais, e outros cidadãos) percorrem cotidianamente os caminhos internos e externos dos setores funcionais centrais, tanto da Asa Sul quanto da Asa Norte. Na maior parte dos percursos, os pedestres passam por constrangimentos e desconfortos, devido à falta de legibilidade dos caminhos.

As trilhas existem por toda parte. Muitas encontram-se no espaço físico, onde deveria haver fitas de passeios. Nesse caso, respondem pela continuidade dos caminhos transversais e longitudinais apreendidos pelo pedestre. Muitas trilhas atravessam uma ou várias quadras e respondem pela continuidade dos percursos que atravessam o PP.

As trilhas transversais que atravessam terrenos baldios e aquelas tidas como atalho foram desconsideradas na demarcação na planta do PP. A presença de muitas trilhas, bem como do andar no asfalto, é conseqüência do não pensar no caminhamento do pedestre no planejamento da cidade.

Visando, por um lado, acentuar a necessidade de correção de hábitos viciosos e, por outro, a necessidade de reconhecimento da lógica do trânsito a pé e a expectativa de solução, foram considerados e demarcados na planta geral do PP os caminhos situados em localizações desfavoráveis, porque são inseguras e impróprias. Nesse caso, incluem-se os caminhos ao longo das Vias Eixo L e Eixo W e as travessias dos dois Eixos centrais.

Apesar de reconhecido o risco de se atravessar as vias dos eixos centrais a pé, o desenho dos caminhos de pedestre buscou traduzir a realidade do trânsito a

pé no PP contemplando a expectativa de atravessar a cidade. Por isso, os caminhos que passam direto por essas vias foram demarcados, independente da existência de provimento oficial para a travessia dos pedestres. A intenção foi representar a expectativa do pedestre e a realidade do trânsito a pé no PP.

Na pesquisa de campo, foi observado que muitos pedestres iniciam sua viagem a pé, a partir dos terminais de transporte coletivo situados nessas vias. Tendo em vista a busca da sistematização dos caminhos, a expectativa de viagem dos pedestres foi transportada para o ponto de consenso, ou seja, para a trama que configura a conexão direta com o destino almejado. Portanto, o desenho dos caminhos na planta geral do PP reflete a continuidade natural (mental) dos caminhos percorridos a pé.

Na experiência presencial, foram observados fatores associados a aspectos lúdicos, estéticos, ambientais, sociais, de orientação e de presença de pessoas e atividades que envolvem o pedestre e norteiam seu trajeto. Esses aspectos não foram aprofundados neste trabalho, mas influenciaram as análises realizadas. O reconhecimento dos caminhos demarcados na planta geral do PP baseou-se na continuidade, o aspecto tomado como o fator básico de qualificação dos trajetos de pedestres nessa diferente cidade, e na conectividade.

A continuidade foi tomada como o aspecto básico para o estabelecimento dos percursos, porque diz respeito à rotina dos pedestres rápidos, que são maioria e visam à conexão direta no deslocamento de um lugar a outro por necessidade. Esse tipo de pedestre cria fluxos volumosos nos horários de entrada e de saída de suas atividades; são os principais responsáveis pela consolidação dos percursos. São também criadores de trilhas com o objetivo de encurtar a viagem e de contornar obstáculos, pois a distância está associada ao tempo gasto no deslocamento.

O fator continuidade é visto como um aspecto formal útil, tanto para nortear o reconhecimento da estrutura dos caminhos de pedestres, quanto para qualificar a estrutura física dos caminhos utilizados pelos pedestres nos trajetos rotineiros. Por isso, é adotado como parâmetro mínimo de qualificação para a interpretação da lógica do trânsito a pé e na leitura da geometria do espaço físico utilizado, necessário e potencializado pelo trânsito a pé nessa diferente cidade.

Com esse fator, avalia-se a propriedade dos caminhos para propiciar um trajeto contínuo de um extremo a outro do espaço em que está. Essa continuidade vem do ordenamento e favorece a legibilidade dos caminhos, ou seja, a apreensão

da configuração espacial do conjunto desses caminhos na cidade. Nesse conceito de continuidade, está implícita, também, a idéia de conectividade entre as partes dos caminhos interrompidos por vias automotoras. As faixas de pedestre e as passagens subterrâneas ou travessias em nível são vistas como elementos de conexão desejável, importante para garantir a continuidade do pedestre nos trajetos que realiza. Portanto, entende-se que a continuidade e a conexão são os aspectos mais desejados e esperados nos caminhos de pedestre. A eficiência desses dois fatores acaba sendo interpretada como fluidez, segurança e conforto no trajeto.

Na abordagem individualizada dos diferentes caminhos percorridos por todos os tipos de pedestre, esse dois fatores foram utilizados para traduzir a qualidade mínima que caracteriza esses caminhos. Nesse contexto, considera-se os seguintes fatores básicos de qualificação das vias veiculares: continuidade e conexão.

5.2.1 Tipologia dos caminhos da malha do pedestre no PP

Aqui são relacionados todos os tipos de caminhos longitudinais e transversais do PP, segundo a localização. O objetivo dessa apresentação é caracterizar os diferentes caminhos utilizados pelos pedestres em viagens que atravessam o PP. Nessa classificação será demonstrado que embora o traçado da malha dos caminhos de pedestre sugira uma leitura linear, sua realidade mostra grande variabilidade arquitetônica.

Os caminhos identificados aqui pertencem à estrutura da malha dos caminhos de pedestre representada na planta geral do PP. A maioria dos caminhos dos setores residenciais passa pelas fitas de passeios de concreto que contornam as superquadras e as entrequadras, cruzando o meio do gramado. Mas nos setores centrais, os caminhos passam por grandes áreas cimentadas, por galerias frontais e transversais aos edifícios, por passagens subterrâneas e pela borda de vias. E os diferentes percursos incluem escadarias, passeios junto de taludes, passagem em viadutos e passeios junto da guia. Por isso, ali há caminhos contínuos e legíveis e caminhos desordenados, truncados, escondidos e cheios de barreiras arquitetônicas, além daqueles obstruídos com deposição de lixo e entulho. A variabilidade na configuração urbanística de cada setor funcional específico torna os caminhos de pedestres diversificados e o lugar do pedestre ilegível.

Na classificação desses caminhos foram destacadas as características arquitetônicas e os aspectos positivos e negativos de cada tipo. Os aspectos relacionados com falta de manutenção e com pequenos distúrbios, como a disposição de equipamentos públicos, quiosques e objetos no caminho de pedestre, não foram analisados, devido ao caráter de temporalidade e de fácil solução desses problemas. Enfocou-se o sentido, o valor e a importância desses caminhos buscando identificar dados significativos para demonstrar o lugar do pedestre no PP.

Embora os caminhos de pedestre do setor residencial do PP sejam autônomos e independentes das vias veiculares, nos setores centrais há caminhos junto das vias automotoras. No entanto esses caminhos ainda não são vistos e tratados como necessários ao trânsito no modo a pé; por isso, entende-se que são arquitetônica e administrativamente menosprezados no contexto urbano do PP.

Na relação que se segue os tipos de caminhos de pedestre no PP são apresentados do centro para a periferia, a partir das vias dos eixos centrais e conforme a forma: longitudinal ou transversal. Algumas partes dos caminhos é ilustrada através de amostragem fotográfica, sem pretender esgotar a caracterização dos problemas e potencialidades de cada caminho, mas destacar aspectos relevantes.

Caminhos Longitudinais (CL)

Os caminhos longitudinais permitem percorrer toda a extensão do PP no sentido norte/sul, que é a extensão mais longa da cidade. Mas não foram previstos nem criados em toda essa extensão; foram criados apenas na extensão residencial da Asa Sul e em partes da Asa Norte. Todos os caminhos longitudinais são paralelos às vias longitudinais do PP, e encontram-se de ambos os lados dessas vias. A maior parte desses caminhos segue o mesmo curso das vias veiculares, mas ocupam espaços separados e independentes. A outra parte está colada ao meio fio de trechos de vias locais. Onde há duplicidade de passeios, foi considerado caminho de pedestre o passeio principal, mais largo, situado no centro das áreas verdes.

1º CL: é o caminho situado ao longo das vias Eixo L e Eixo W, junto das superquadras 200 e 100. Através desse caminho a conexão direta da Asa Sul com a Asa Norte feita nos amplos passeios no extremo leste e oeste da plataforma da

Rodoviária. Além da referida conexão eles fazem dessa plataforma um ponto turístico, funcionando como mirante do Eixo Monumental.

O caminho nessa posição é interrompido a cada duas superquadras, por causa do complexo viário das tesourinhas na entrada de cada Setor de Comércio Local (SCL). O pedestre rápido não vai até o CL para realizar a travessia na faixa com semáforo; ele segue em frente, atravessa a via local de ligação, o gramado e passa pela borda do viaduto para continuar a viagem até a superquadra seguinte. Entende-se que boa parte dos pedestres que transitam nesse lugar visam acessar as passagens subterrâneas sob o Eixão, situadas no extremo das superquadras ímpares.

O trânsito de pedestres nesse caminho é variável. Nos setores centrais é mais intenso na conexão do Setor Hospitalar Sul (SHS) com o Setor Comercial Sul (SCS) e das duas partes do SBS. No setor residencial está vinculado ao acesso aos meios de transporte coletivo e galerias subterrâneas ao Eixão. O principal objetivo dessas viagens é acessar os terminais de transporte coletivo, inclusive aqueles que partem da rodoviária. Na Asa Norte, o viaduto de ligação das partes Leste e Oeste da Via N3 ainda não foi construído, por isso nesse trecho o pedestre caminha em trilhas de chão ou na borda das Eixo L e Eixo W. (Figura 5.3)

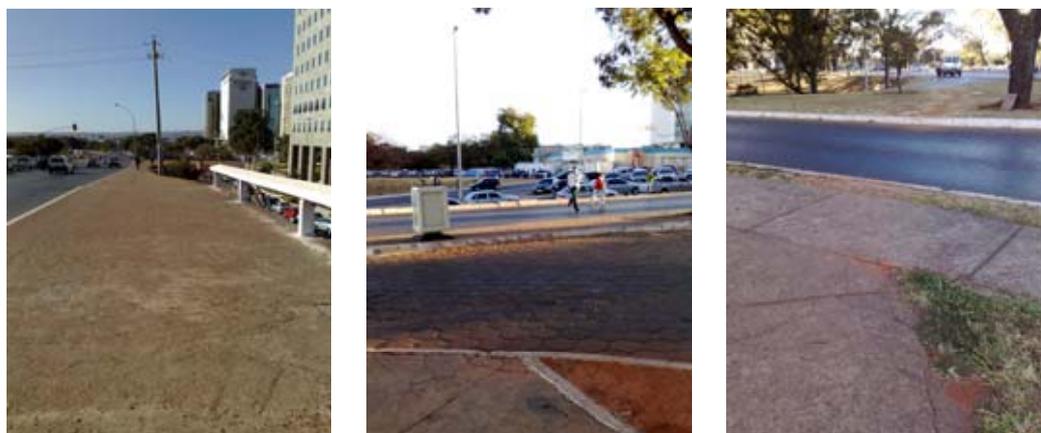


Figura 5.3.: **Partes do 1º CL - Exemplos de conexões**

(E) Plataforma da Rodoviária sobre Via N2; (M) Pedestre atravessando a Via S2;

(D) Trilha na conexão das superquadras 100 através do Eixo W

Fonte: Fotografias da pesquisadora

Além do passeio da plataforma da rodoviária não foi prevista nenhuma solução arquitetônica para a conexão direta dos setores funcionais centrais entre si e com os setores residenciais. O pedestre caminha na borda superior dos viadutos,

na área verde e nos estacionamentos e atravessam vias movimentadas para realizar as conexões desejadas mantendo-se na mesma direção.

Na área das entrequadras fechadas a continuidade desse caminho de pedestre é interrompida por vias de acesso a estacionamentos e por construções e equipamentos situados nas ilhas calçadas que ficam entre essas passagens. A continuidade do trânsito de pedestre é prejudicada e dificultada na ultrapassagem dessas ilhas, que abriga os pontos de ônibus e estações do metrô, por falta de delimitação do passeio e por falta de sinalização na entrada e saída dos estacionamentos de modo privilegiar o trânsito a pé.

2º CL: constituído pelas fitas de passeios situadas ao longo das vias L1, junto das superquadras 200 e 400 e ao longo das vias W1, junto das superquadras 100 e 300. É o caminho central de cada quadrante, o mais íntimo dos setores de habitação coletiva e o mais resguardado da poluição sonora e atmosférica. É o mais contínuo e o mais qualificado e apropriado para o trânsito universal a pé em todo o PP. Enquanto a via veicular do centro desses quadrantes é interrompida, constituindo dois trechos na Asa Norte e três na Asa Sul, os caminhos de pedestre permitem viagens contínuas na extensão total de cada quadrante (Figura 5.4).



Figura 5.4: **Partes do 2º CL - Exemplos de fitas de passeio**

(E) Fita de passeio padrão, já alterado com borda no canteiro do bloco;

(D) Interferência na continuidade/conexão com ondulação na entrada das superquadras.

Fonte: Fotografias da pesquisadora

Esse é o caminho mais utilizado pelo pedestre esportista e pelo pedestre de ritual livre, dada a continuidade, apesar das ondulações (irregulares) na frente dos caminhos, nas entradas das quadras, e da ausência de faixa de pedestre no CL para privilegiar a continuidade do trânsito a pé na mesma direção. A segurança e o privilégio do pedestre é garantida se ele optar por cumprir sua viagem, realizando parte do trajeto nas quadras 100 e parte nas quadras 300 ou nas quadras 200 e 400. Assim, pode desfrutar da faixa de pedestre sem semáforo dispostas nas Vias locais.

Esse caminho existe no modelo padrão, em toda a extensão da Asa Sul-oeste. Na Asa Sul-leste também existe, mas há trechos com passeios mais estreitos. Não existe o passeio padrão em toda a extensão da Asa Norte. Em algumas partes, não há fita de passeios, e em outras, eles existem com forma e dimensões diferenciadas. Em algumas partes, os caminhos contêm degraus, mudança de direção e pisos incompatíveis com o trânsito de passagem. Nesses casos o pedestre caminha por trilhas de chão.

3º CL: situado no lado oeste das superquadras 300, possui a mesma conformação física e espacial do 2ºCL. É o caminho mais utilizado pelo pedestre do quadrante que vai ao supermercado a pé, de bicicleta e com carrinhos. Mas também é utilizado por pedestres esportistas e por pedestres trabalhando. As fitas de passeio são resguardadas da poluição sonora e ambiental. O caminho é contínuo, porque passa direto na frente das superquadras fechadas; é mais animado, devido à presença do comércio da Via W2.

A continuidade do caminhar a pé é deturpada e prejudicada na área das ilhas do SCL com supermercados, devido a obstrução da passagem por barreiras arquitetônicas: rampas, escadas, acessos de veículos, desníveis, muretas, canteiros. Não há faixa de pedestre em todas as conexões das superquadras com essas ilhas do SCL.

4º CL: situado ao longo da Via L2, junto das superquadras 400, o padrão formal desse caminho é o mesmo do 3º CL. Esse poderia ser o caminho de maior continuidade em todo o PP, porque no setor 400, não há entrequadra fechada. Mas os passeios desse caminho não seguem o mesmo padrão em toda a extensão das Asas Norte e Sul. Em algumas quadras o passeio mais largo é o que passa mais próximo da via veicular, no qual se localiza o ponto de ônibus. A presença desse ponto interrompe a continuidade do percurso. Em outras só existe um passeio estreito e descontínuo.

Esse caminho é utilizado por todos os tipos de pedestre, sobretudo estudantes e trabalhadores e também pelo tipo esportista que caminha no contorno de duas superquadras. (Figura 5.5).



Figura 5.5: **Partes do 4º CL - Passeio nas quadras 400 junto da L2 SUL e L2 Norte**
 (E) SQS 400 interrompida pelo ponto de ônibus; (D) Passeio na SQN 405
 Fonte: Fotografias da pesquisadora

O principal obstáculo à continuidade desse caminho é a invasão de área pública nas ilhas do SCLS e SCLN (nos fundos) e a inexistência de faixa de pedestre nas entradas e saídas desses setores. Em algumas dessas ilhas, o passeio não foi construído, e o espaço do passeio encontra-se obstruído por construções, em outras o caminhar de pedestre é respeitado e qualificado.

5ºCL: esse caminho encontra-se junto das quadras 500; quadras comerciais de uso misto criadas entre duas vias: via W3 e via W2. Essas vias foram criadas no acréscimo feito ao plano original de Lucio Costa; separam o setor de habitações coletivas (superquadras) do setor de habitações unifamiliares (quadras 700). O caminho de pedestre fica na calçada construída junto dos blocos do setor 500, criados para abrigar o comércio e serviços gerais na fase de desenvolvimento do PP; portanto, no espaço que separa a via dos edifícios, seguindo o padrão da cidade tradicional.

O setor CRS foi originalmente concebido com edifícios padronizados com fachada voltada para a via W3 e acesso de serviço voltado para a via W2. Posteriormente esse padrão foi alterado e as novas construções passaram a contar com lojas com passagem direta (como galeria) pelo seu interior e blocos com acesso pelas duas vias. Surgiram também muitas lojas pequenas com frente para uma ou outra via.

Na Via W3 Norte, foi aplicado outro desenho e outros usos. As quadras 500 foram destinadas ao uso institucional, com edifícios isolados. O comércio e serviços mistos correspondentes ao setor CRS, foi criado ao lado das quadra 700. O CRN foi criado para abrigar edifícios isolados e diferenciados. Mas esses mantiveram a vista e o acesso principal dos edifícios voltados para a via W3.

As calçadas das quadras 500, voltadas para a via W3 Sul, são sombreadas apenas na parte da manhã. O sol as cobre totalmente, bem como a fachada das lojas no período da tarde. A insolação em excesso e a poluição sonora e atmosférica tornam esse caminho pouco convidativo. Apesar disso, o trânsito de pedestres é constante por causa da diversidade de serviços e conexões que esse setor abriga. Nas quadras 500 norte o passeio é irregular e descontínuo. (Figura: 5. 6)



Figura: 5.6 **Partes do 5º CL- Passeio/calçadas nas quadras 500**
(E) Tipologia das quadras 500 Sul; (D) trecho das quadras 500 Norte

Fonte: Fotografias da pesquisadora

A intensidade do trânsito de pedestres verificado na via W2 demonstra que o conceito de rua de serviço, que pressupõe a idéia de lugar impróprio para pedestres, já não corresponde à realidade observada. Entende-se que a desconsideração do pedestre neste setor faz com que a via W2 assuma o caráter de via mista¹²³ interiorana, onde carros, caminhões, carroça, carrinhos, motos, bicicletas e pedestres de todos os tipos e categorias disputam a pista.

No setor CRS as construções invadiram a calçada original, de 5m sob marquise, conforme o padrão da via W3, deixando menos de um metro de passeio para o trânsito de pedestre próximo às lojas. No CRN apenas onde a arquitetura dos edifícios considerou o acesso através da Via W2 foram construídas calçadas niveladas entre os edifícios e a via, contudo a construção não é padronizada.

A invasão dos passeios e a desconsideração ao trânsito de pedestre nas quadras CRS e CRN, junto à Via W2, desconsideram as potencialidade desse caminho, as quais estão sendo desperdiçadas, tanto na Asa Sul quanto na Asa Norte. Não leva em conta as vantagens ambientais desse espaço urbano:

¹²³ A avaliação de Emanuela (13 anos): “Mamãe, não sei porque você cisma de passar nesse lugar, nem parece que estamos em Brasília...” demonstra o conceito do brasiliense em relação à via W2.

sombreamento da calçada, no período da tarde, pelos edifícios; afastamento da poluição sonora e atmosférica, possibilidade de estacionamento na frente do comércio e presença de ilhas de estacionamento¹²⁴ entre cada duas superquadras. As invasões criam um espaço hostil para o pedestre e constrangedor para possíveis clientes. Os empresários do setor não percebem que o incremento da clientela está intimamente associado à qualificação do espaço de circulação a pé, à receptividade do pedestre. (Figura: 5. 7)



Figura 5.7: Partes do 5º CL - Caminho do pedestre na Via W2 Sul e Norte
(E) Estrutura padrão W2 Sul; (C) aspectos construtivos atuais na W2 Sul e (D) Norte
Fonte: Fotografias da pesquisadora

Ao longo do comércio, no setor CRS ainda existem calçadas de 5m de largura sob marquise onde o padrão arquitetônico dos edifícios foi alterado. Mas a continuidade do caminhamento de pedestres é obstruída pela disposição de objetos móveis e, recentemente, por estreitas rampas externas de acesso às lojas.

6º CL: situado ao longo da via L2, no lado das quadras 600, esse caminho é mais restrito aos usuários dos equipamentos locais que utilizam transporte coletivo: estudantes e trabalhadores. A dimensão da área livre pública entre a via e os lotes do setor 600 é irregular. Em algumas partes é ampla e abriga estacionamentos externos aos lotes. Em outras partes a cerca dos equipamentos chega até a calçada, ou exclui o espaço desta.

No setor 600 existem muitos lotes vazios, por isso faltam passeios em boa parte desse setor. Os passeios mais antigos foram construídos no meio da área verde e passam na frente dos pontos de ônibus. O trânsito de pedestre passa por

¹²⁴ A única exceção está na CRS 307/308, onde o terreno da Escola Parque abrange espaço da W2.

fitas de passeio de concreto isoladas, por calçadas coladas ao meio fio, pelo asfalto e por trilhas de chão. (Figura 5.8)



Figura 5.8: **Partes do 6º CL - Caminho de pedestre nas quadras 600 Norte e Sul**

(E) Padrão original na L2 Sul e (D) lugar onde o passeio inexistia na L2 Norte

Fonte: Fotografias da pesquisadora

Apesar disso a continuidade dos caminhos de pedestre em toda a extensão desse setor só é prejudicada no cruzamento das vias que dão acesso às pontes do lago. A conexão direta da Asa Sul com a Asa Norte fica subordinada ao caminhar ao longo da via L2 passando sob o Eixo Monumental. Nesse caso existem passeios colados nas duas pistas dessa via no trecho situado sob os viadutos; mas as conexões para o trânsito de pedestre não são sinalizadas.

7º CL: esse caminho, encontra-se ao longo das quadras 700 na Via W3, com configurações diferentes na Asa Sul e na Asa Norte. Na Asa Sul alguns blocos de casas geminadas situam-se paralelo à via W3 e o caminho de pedestre foi originalmente construído com fitas de passeio no padrão isolado e afastado da via. Na Asa Norte não existem casas ao longo da via W3 e sim blocos comerciais com ampla galeria na frente (Figura 5.9).



Figura 5.9: **Partes do 7º CL - Caminho ao longo da via W3 junto das quadras 700**

(E) Quadras 700 Sul; (D) Quadras 700 Norte

Fonte: Fotografias da pesquisadora

Boa parte da área verde originalmente disposta entre a via e as casas do setor 700 Sul foi invadida pelos moradores; o espaço restante foi pavimentado e tomado como estacionamento. Além disso, a construção das calçadas por parte dos proprietários desconsidera os padrões mínimos de qualificação para o trânsito de pedestre: nivelamento, revestimento e declividade.

Embora construído segundo o mesmo padrão arquitetônico o nivelamento do piso da galeria não ocorreu nas quadras 700 da Asa Norte, o que dificulta o livre trânsito de pedestres. Na Asa Norte foram criadas duas alas de edifícios de uso misto, com galerias, e uma via de serviço. Por isso, ali existe um caminho de pedestre ao longo da via W3, passando pelas galerias do comércio, e três caminhos internos, paralelos a esse, sendo o terceiro aquele que separa o setor residencial do setor comercial. Esses caminhos da Asa Norte encontram-se totalmente desfigurados; refletem a falta de urbanização, fiscalização e regulamentação.

O caminhar a pé pelo 7º CL é dificultado tanto pelo desnivelamento do piso quanto pela obstrução do caminho por exposição de mercadoria e fechamento da galeria, onde há bares e restaurantes. A construção dispersa no espaço e no tempo, atrasou a urbanização do setor. A presença de muitos terrenos vazios gerou usos inadequados, de invasão de área pública. O desordenamento na disposição de quiosques e mobiliário urbano nas ilhas das entrequadras comerciais também contribui com a obstrução do trânsito a pé em toda a extensão da via W3.

O espaço das praças previstas na Asa Norte nunca foi urbanizado, sendo utilizado como estacionamento e lugar de prestação de serviços de mecânica de veículos. A pluralidade de barreiras arquitetônicas impossibilita a continuidade e o livre trânsito de pedestres em toda a extensão desse caminho. Por isso, as lojas do setor se especializaram em mercadoria e serviços automotivos.

Paralelo a este 7º CL da Asa Norte existe um caminho situado entre os blocos mistos e as quadras residenciais. Esse caminho não foi contemplado com passeios de concreto em todas as quadras 700 Norte. No entanto trata-se do caminho mais contínuo e o mais qualificado para o trânsito universal a pé nesse setor. Além de propiciar o passeio dos moradores esse caminho é muito importante e necessário para retirar o pedestre esportivo e de ritual livre do asfalto e do incômodo da parada em cada via local de acesso ao interior das quadras.

A conexão direta a pé dos caminhos da via W3 Sul e Norte vem sendo realizada de dois modos: a) nos passeios criados na parte rebaixada dessa via que

passa sob o Eixo Monumental e b) através do setor hoteleiro. Mas não há dispositivos de segurança para a continuidade do caminhar a pé em nenhuma das opções. As faixas de pedestres dispostas no eixo Monumental não atendem a expectativa do pedestre que deseja seguir viagem longitudinal sem mudar de direção.

8º CL: situado de ambos os lados e ao longo da Via W4, os caminhos desse setor foram originalmente criados com o padrão de passeios isolados. Mas esse tipo de passeio, no meio da área verde, prevaleceu apenas no setor das quadras residenciais e onde existem instituições públicas antigas nas quadras mistas do SEPS (Figura 5.10).



Figura 5.10: **Partes do 8º CL - Características formais do caminho**
 (E) Padrão de passeio ao longo das quadras 700; (C) Conexão das quadras 700 Sul;
 (D) Desaparecimento e obstrução do caminho de pedestre no SEPS / W4
 Fonte: Fotografias da pesquisadora

Nas quadras 700 mais antigas da Asa Sul não existe privilégio para a continuidade do caminhar a pé na conexão das quadras residenciais. No outro lado da via, no setor do SEPS, foi permitida a verticalização dos edifícios, mas não se considerou a necessidade de se manterem os caminhos de pedestre e de prover estacionamentos para a clientela. Por isso, os caminhos de pedestre estão desaparecendo.

Os caminhos de pedestre ao longo do SEPS, quadras 700/900 da via W4 Sul, são importantes e necessários porque propiciam a continuidade longitudinal do caminhar de pedestre de um equipamento a outro. Esse setor concentra escolas específicas, atendimentos clínicos e serviços geradores de fluxo constante de pedestre de todos os tipos. Por isso, os passeios devem ser contínuos e qualificados para o trânsito universal de pedestres. Esse setor abrange também pedestres (sobretudo estudantes) usuários do setor 900, com atividades complementares no setor 700/900: cursos de idiomas, natação, ginástica, dança e terapias, além de alimentação e serviços.

O desenho do setor 700 Sul e Norte é diferente. O caminho de pedestre ao longo das quadras 700 Norte é muito recortado por vias locais de acesso ao interior das quadras. Isso cria desconforto e dificuldade no trânsito universal a pé porque não há rebaixamento do meio fio em toda a extensão do caminho.

A maior parte dos terrenos do SEPN ainda está livre. Junto do principal edifício de grande porte desse setor, o UNICEUB, boa parte da área destinada a passeios está sendo utilizada como estacionamento. O pedestre, inclusive o que é motorista, fica sujeito a caminhar no meio dos carros.

9º CL: é o último caminho longitudinal do PP e o único com trechos truncados, devido ao desenho diferenciado do setor 700/900 e 900 junto da via W5. O padrão original dos passeios de ambos os lados dessa via é o mesmo do caminho anterior, mas também encontra-se alterado e com impedimentos ao livre trânsito de pedestres. (Figura 5.11).



Figura 5.11: **Partes do 9º CL- Exemplos de obstrução do caminho ao longo da Via W5 Sul**
Fonte: Fotografias da pesquisadora

Os equipamentos desse setor são geradores de grande fluxo de pedestres vindos da Via W3. No entanto o trânsito de pedestres ao longo da via W5 é menosprezado. Desconsidera-se que os passeios da via W5 recebem o grosso do trânsito de estudantes e das multidões que freqüentam as igrejas situadas no setor 900, bem como que os pedestres das quadras 900 necessitam percorrer algum trecho dos caminhos dessa via antes de chegar às conexões com as vias anteriores ou mesmo para tomar o veículo estacionado ao longo dessa via W5. A desconsideração do pedestre ao longo dos SEPS é notada na presença de estacionamentos, na redução da dimensão dos passeios e em sua obstrução. O caminhamento de pedestre é prejudicado em boa parte dessa via, mas ali ainda há muitos passeios qualificados.

As vias L1, W1, W4 e W5 são contínuas apenas no setor residencial do quadrante em que estão. O trecho norte não se conecta com o trecho sul. A Via W5 possui um desenho recortado com trechos retos, e o caminho de pedestre segue esse desenho. Porém, o caminhar de pedestre pode ocorrer nos caminhos retos situados no espaço das vias anteriores. Embora essas vias não cheguem ao Eixo Monumental, há espaços para o pedestre ir da Asa Norte para a Asa Sul, ou vice-versa, mantendo-se na mesma direção, passando nas áreas livres ou através dos edifícios dos setores centrais. No alinhamento da via W4 já existe faixa de pedestre no Eixo Monumental para propiciar a conexão da Asa Sul com a Asa Norte, conseqüentemente, a continuidade da viagem a pé na extensão do PP. Mas além dessas faixas o passeio existente não contempla a expectativa de atravessar a cidade. Na direção das demais vias a continuidade do trânsito a pé ainda não foi contemplada.

Caminhos Transversais (CT)

Os caminhos transversais permitem percorrer toda a extensão do PP, situada entre as quadras 600 e 900. Alguns caminhos continuam além dessas quadras. Na relação de caminhos transversais, há alguns subordinados ao sistema viário e outros totalmente independentes do sistema viário.

1º CT: o primeiro caminho transversal encontra-se no Eixo Monumental, ao longo de duas grandes vias separadas por amplo canteiro central. Esse caminho envolve quatro fitas de passeios, os quais são realmente necessários na ocorrência de eventos e para propiciar o passeio turístico. Os primeiros passeios construídos na área do Eixo Monumental ficaram afastados do meio fio: Praça do Cruzeiro e Praça do Buriti. Posteriormente o passeio do Teatro Nacional, do Ginásio de Esportes e do Memorial JK foram feitos no meio do gramado. Na Esplanada dos Ministérios e em alguns trechos dos setores centrais foram feitos passeios na borda das vias.

No canteiro central da parte oeste do Eixo Monumental, predominam espaços e edifícios públicos. Mas nenhum passeio foi construído para propiciar a continuidade do trânsito de pedestre em toda a extensão dessa via ou sugerir o acesso a pé aos equipamentos geradores de fluxos: ginásio de esporte, centro de convenções, teatro, praças públicas, museus, mirante, templos e projetos arquitetônicos de interesse público.

Os passeios do contorno das praças e monumentos não estão ligados ao restante do PP. Isso demonstra que os passeios ao longo do Eixo Monumental não são previstos para se chegar a pé aos equipamentos ali presente, e nem para que os usuários dos ônibus que circulam nessa via possam se deslocar de um paradeiro a outro, ou para quem utiliza os meios de transporte que chegam apenas até a Rodoviária e precisa completar suas viagens caminhando ao longo dessa via.

Os passeios na Esplanada dos Ministérios propiciam o caminhamento a pé apenas até a Rodoviária. O projeto mais recente desse Eixo, o Centro de Convenções (2002), propôs uma calçada colada no meio fio, relegando o padrão urbanístico da cidade (Figura 5.12).



Figura 5.12: **Parte do 1º CT – Eixo Monumental**
Exemplo de Calçada junto da via contrariando expectativas e padrão original
Fonte: Jornal Comunidade

2º CT: Esse é um caminho transversal interno e restrito aos usuários e trabalhadores dos setores hoteleiros. Trata-se de um caminho descontínuo, com escadas e mudança de direção, e pouco visível, mas importante porque aproxima o usuário de muitas coisas de seu interesse. Esse caminho facilita o acesso do setor hoteleiro à explanada dos Ministério através dos setores de diversão e de cultura, isto é, por meio de um percurso independente, diversificado e distante das vias veiculares, que associa a viagem ao prazer de ver a cidade.

Essa idéia foi extraída do imaginário de Lucio Costa no Relatório do Plano Piloto (1957), a qual não foi tratada no planejamento urbanístico dos setores centrais. Esse caminho ainda é possível, precisa ser incrementado e sinalizado para o desfrute do turista.

3º CT: é um caminho no padrão tradicional, porque boa parte dos passeios situam-se colados nas vias S2 ou N2 e delimitado por construções ou emparedado por taludes. Esse caminho permite a ligação da Via W5 com a Via L2 e além delas. É o caminho mais direto para ir dos setores centrais à Esplanada dos Ministérios ou ao parque da cidade e além desses setores extremos do PP. (Figura 5.13).



Figura 5.13 **Partes do 3º CT- Via N2 (E) e S2 (D)**
Fonte: Fotografias da pesquisadora

O trânsito de pedestres nesse caminho é diversificado e incomum, em relação aos demais caminhos do PP. Aí passam homens de negócio, turistas, trabalhadores de todos os níveis; pedestres de todas as categorias mendigos. Isso é explicado, porque essas vias dão acesso a hotéis de diferentes categorias, a centros de compra, a centros de escritórios, a instituições financeiras nacionais e internacionais, a agências bancárias, empresas e instituições públicas e privadas, centros culturais, restaurantes, terminais de transporte coletivo e outros serviços. São utilizados tanto por trabalhadores dos setores centrais quanto por hóspedes dos setores hoteleiros, executivos e turistas, em viagens a pé até os setores adjacentes para conhecer ou participar de eventos e atividades lúdicas. Portanto esses passeios são intensamente utilizados tanto para viagens descontraídas quanto por pedestres rápidos e trabalhando.

Além dos principais centros de compras do PP (Brasília Shopping, Pátio Brasil e CNB), ao longo dessas vias, encontram-se também os principais centros culturais do PP: Teatro Nacional, Museu Nacional e os Ministérios. Apesar disso, no âmbito

da administração pública e do planejamento urbano, a característica dos passeios dispostos ao longo dessas vias demonstra que sua potencialidade como caminho de pedestre ainda não foi descoberta.

A exemplo da via W2, as vias N2 e S2 são tidas como vias de serviço. Os passeios dispostos entre o leito dessas vias e os taludes ou edificações são estreitos, desnivelados e obstruídos por colunas dos viadutos, por placas de sinalização, por deposição de lixo e equipamentos. Nas quadras dos hotéis, existem calçadas estreitas e sem atrativo, criadas como acabamento das edificações e sem prever o trânsito de pedestres.

A valorização do caminhar de pedestre nessas vias é necessária e importante para evitar ou minimizar o trânsito a pé no 4º CT. O reconhecimento desse trânsito foi observado na disposição de escadas em vários taludes, mas não há sinalização da presença dessas escadas. A estrutura do caminho não é legível para todos os interessados.

4º CT: esse é o segundo caminho de pedestre que passa pelo centro dos setores funcionais, conforme previu Lucio Costa. Mas a continuidade do percurso central mantém-se desarticulada, sendo até deturpada. Tanto no SCS e no SBS, quanto no SCN e no SBN, a continuidade do percurso central é prejudicada pela falta de planejamento da continuidade no deslocamento a pé e da integração dos setores centrais do PP através de viagens no modo a pé. (Figura 5.14).

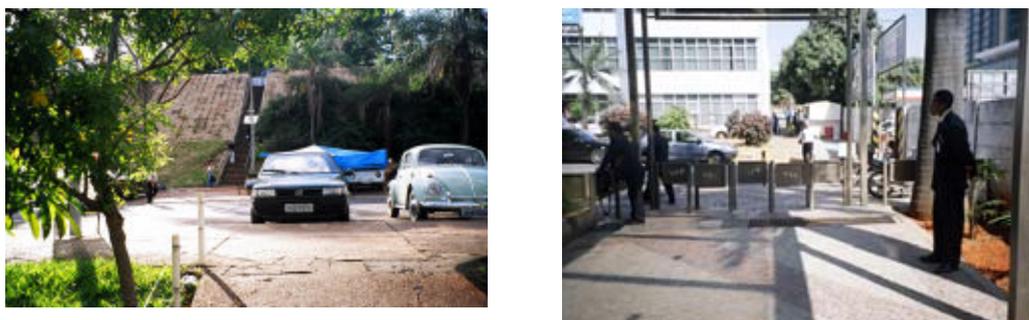


Figura 5.14 **Partes do 4º CT - Artíficos arquitetônicos no caminho de pedestre**
Escadaria no talude do SBS (E); construções e obstáculos no SCN (D)
Fonte: Fotografias da pesquisadora

Os projetos desses setores centrais sofreram várias alterações durante a construção dos edifícios. A continuidade do trânsito de pedestre foi desconsiderada e deturpada. Embora concentre edifícios e atividades geradores de grande fluxo de

pedestres, o conforto e a segurança do trânsito universal de pedestres continua sendo desconsiderada mesmo onde todos os edifícios já foram construídos. A parte A do SCS está completa, mas a galeria central que contempla o caminhar do pedestre pelo centro desse setor continua incompleta. Na parte B do SCS-B, a calçada contínua prevista como piso comum interligando todas as suas quadras não foi construída. Esse setor encontra-se dividido em três partes separadas por duas vias de acesso ao subsolo, com altura de dois pavimentos. A multidão de usuários e de trabalhadores da quadra/bloco do meio se atropela na irregular calçada do contorno desse bloco comercial ao dirigir-se para a via W3.

Apesar da descontinuidade do caminhar a pé no interior do SCS-A e B a conexão com o SBS e SAUS, no lado leste do Eixo Rodoviário é direta, porque feita através de galeria subterrânea. Mas essa galeria já não atende a expectativa de todos os pedestres que precisam ir de um lado a outro para tomar o transporte coletivo, pois o caminho interno é tomado por mobiliário.

O caminho central do SCN consta do desenho do projeto aplicado; mas esse setor ainda não foi objeto de urbanização. O passeio central ainda não foi planejado nem construído. O espaço previsto para o caminhar a pé vem sendo paulatinamente deturpado pelas construções isoladas. A conexão direta com o SBN depende da construção da galeria subterrânea sob o Eixão e da complementação das obras do SAUN.

5º CT: esse caminho situa-se na extensão da via que separa o SCN/SBN/SAUN do SRTVN/SMHN/SAUN e o SCS/SBS/SAUS do SRTVS/SMHS/SAUS. Esse caminho abrange um dos acessos diretos a dois grandes centros comerciais com lojas e salas, e a conexão com o 3º CT através dos edifícios desses centros comerciais. Ao longo desse 5º CT o pedestre encontra o percurso mais curto e direto até a estação do metrô.

Dada a descontinuidade do passeio no contorno do SCS-B, uma multidão de pedestres se atropela na saída do trabalho e caminha pelo asfalto ao longo dessa via no trecho situado nesse setor. No SCS-A o pedestre segue diferentes percursos, passando tanto pela borda da quadra ou do setor quanto pelo passeio, calçada ou gramado do canteiro central. Essa última opção é utilizada como solução para realizar a conexão (direta) entre os lados leste e oeste do Eixão. Trata-se de um trajeto inventado pelos pedestres, num percurso que não pode existir, porque inclui a travessia de viaduto caminhando pelo asfalto.(Figura 5.15).



Figura 5.15: **Partes do 5º CT - Áreas de caminhamento no uso cotidiano**
 (E) Acúmulo de pedestre no cruzamento da saída da garagem subterrânea; (D) Caminhamento de pedestre no viaduto do Eixão
 Fonte: Fotografias da pesquisadora

Tecnicamente, a travessia do Eixão, passando sob o viaduto, é proibida para o pedestre e não há a possibilidade de se ter passeio ali, sem alterar a dimensão do leito carroçável. A viagem do pedestre nesse caminho inicia-se no canteiro central do lado leste ou oeste da Via S3, mas esse canteiro termina antes do viaduto. Os pedestres passam pelo viaduto caminhando na beirada do asfalto e continuam seu trajeto pelo canteiro central do lado oposto do Eixão, no gramado do lado leste e na calçada do lado oeste

Na Via N3, ainda não há conexão direta do lado leste com o lado oeste do PP. O trânsito de pedestre é ocasional e ocorre nos passeios junto ao meio fio, situados na periferia do SCN e SMHN. O canteiro central da Via N3 está gramado. O fluxo de pedestres nessa via é reduzido, porque os setores adjacentes ainda estão incompletos. O trânsito local de pedestres distribui-se nos passeios laterais ou na área verde junto da via, pois o passeio não existe em toda a extensão das vias.

6º CT: esse caminho situa-se ao longo da primeira via transversal da Asa Sul e da Asa Norte com comércio local e superquadras. Trata-se de um caminho misto que separa o último setor de serviços e as primeiras superquadras. Esse caminho vai da via L2 até a via W5, mas se desdobra com dois desenhos. Na Asa Sul existe apenas a quadra 201 de comércio local; na Asa Norte existem a 101 e a 201. O caminho de pedestre passa por fitas de passeio, padrão no trecho localizado junto das superquadras. No lado oposto segue configurações diferenciadas, situando-se ora junto do meio fio ora no centro da área verde. Nas quadras 700, o passeio fica colado ou próximo da via. A via veicular, por sua vez, é interrompida na via L1, não chega até a via L2.

Na Asa Sul esse é o caminho de acesso dos maiores hospitais do DF (Hospital de Base do DF e Hospital Sarah Kubitschek) e do SAUS, um dos setores de grande concentração de trabalhadores. Na Asa Norte, o principal acesso do Hospital Regional da Asa Norte (HRAN) é feito através do 4º CT. Os terrenos do SAUN e de boa parte do SMHN e do SRTVN estão vazios, mas há significativo trânsito de pedestres entre o setor 700 e o setor das superquadras. Existe faixa de pedestres na via W3, na frente do canteiro central da via local, mas não existe passeio; o pedestre caminha no chão.

7º CT: esse é o caminho mais comum, repete-se 60 vezes no setor residencial do PP. Esse caminho atravessa todo o setor residencial norte ou sul situado entre as quadras 600 e 900 do PP. Alguns caminhos desse tipo permitem a continuidade da viagem a pé até o Lago ou até os Setores Noroeste e Sudoeste.

Esse caminho é padronizado e similar no contorno das superquadras, em todo o PP; por isso é bastante legível. Na Asa Sul a fita de passeios que passa no contorno das entrequadras fechadas continua no setor das quadras 703 a 708 até a via W4. Nas quadras mais antigas, não há essa concordância direta dos passeios porque ali não existe a entrequadra e a via que separa as quadras não coincide com a via que passa nas entrequadras do CL. Por isso, o caminhar de pedestre segue ora nos passeios da área verde, ora pelo leito das vias locais.

Na Asa Norte, apenas nas superquadras inteiramente construídas até os anos 70, esse caminho foi feito no padrão original da Asa Sul. Ali foi observada a presença, a ausência e a alteração do padrão construtivo desse caminho em diferentes partes. (Figura 5.16)



Figura 5.16 **Partes do 7º CT - Fitas de passeio junto das superquadras**
 (E) SQN 100/300- passeio fora do padrão/faixa de pedestre/ ausência do passeio e obstrução
 (M) Passeio padrão na SQS 300 - (D) Passeio invadido por vegetação na SQN 300

Fonte: Fotografias da pesquisadora

A ausência da fita de passeio no contorno das superquadras da Asa Norte atrapalha o livre trânsito de pedestre. Boa parte da área a eles destinada foi

obstruída ou absorvida pelos moradores. Desnorteado os pedestres (trabalhadores e estudantes) usuários de transporte coletivo caminham no interior das superquadras, nas galerias do CL ou no leito das vias.

A descrição e as imagens apresentadas nessa relação dos principais caminhos de pedestres do PP dão uma idéia do caráter arquitetônico (positivo e negativo) do caminhar a pé nesta cidade. Permite identificar as contradições e as potencialidades do traçado urbanístico a cidade, em relação ao trânsito no modo a pé; identifica as construções com espírito moderno e aquelas que contradizem o ideário da configuração físico-espacial prevista por Lucio Costa para a nova capital do país. Traz à luz informações básicas para a leitura e a reflexão sobre a realidade dos caminhos de pedestre e do trânsito a pé no PP. Mostra que o PP possui uma estrutura ordenada, que favorece o trânsito a pé, mas vem se concretizando como uma cidade absurda, porque desconsidera o pedestre e a continuidade do trânsito a pé na cidade inteira. As imagens mostram o crescente desvirtuamento das intenções do projeto original através da arquitetura inspirada em atitudes arcaicas, incompatíveis com o caráter moderno previsto no projeto original do PP.

Na interpretação da lógica do trânsito a pé, observa-se que, mesmo com o aspecto livre e aberto do contexto urbano do PP, o caminhar dos pedestres segue uma ordem. Portanto, apesar da desconsideração no provimento dos caminhos de pedestre na totalidade do PP, e apesar das atuações contraditórias ao espírito moderno do plano urbanístico original, tanto nas edificações quanto na urbanização, é possível vislumbrar o lugar do pedestre, com o caráter moderno previsto por Lucio Costa, nesta diferente cidade.

5. 3 A malha dos caminhos de pedestre no PPB

É a rede de caminhos para peões
que transforma a cidade numa estrutura transitável ...
conferem à cidade a sua dimensão humana.

Cullen, 1971: 56.

Na leitura do espaço do contexto urbanístico do PP que é utilizado pelo pedestre nas viagens cotidianas que atravessam setores inteiros dessa cidade, busca-se a base didática que conduz à visualização da malha ortogonal dos caminhos de pedestre nessa cidade.

A visualização do lugar dos caminhos de pedestre na planta geral do PP nos reporta ao traçado da milenar malha ortogonal, utilizada no planejamento de assentamentos humanos em todas as épocas e culturas da vida humana coletiva.

Na análise da estrutura físico-espacial dos caminhos de pedestre no PP e em sua realidade arquitetônica, observa-se que a curvatura do eixo central não prejudica a apreensão da malha ortogonal, configurada pelos caminhos de pedestre. Isso porque o traçado urbanístico do PP é relativamente simétrico¹²⁵ e as superquadras estão alinhadas. As diferenças de medida das diferentes quadras são acumuladas nas áreas verdes. A ordem e a simetria predominante na estrutura do PP favorecem a continuidade das fitas de passeios dispostas nas áreas verdes, pois essas fitas de passeio são autônomas, isto é, são separadas e independentes das edificações e do sistema viário do PP. O que prejudica o perfeito ordenamento dessa malha, na prática, é o fato de ela não ter sido planejada e prevista no projeto executivo do PP.

A estrutura da malha dos caminhos de pedestre no PP é totalmente diferente e independente da estrutura do sistema viário. Na leitura do seu desenho a partir de cada superquadra, é possível reconhecer a unidade celular que conforma essa malha. A visualização dessa unidade facilita a compreensão de que é o conjunto de fitas de passeios que contorna cada superquadra que rege o traçado da malha dos caminhos de pedestre no PP. O conjunto de passeios, no contorno de uma superquadra, configura o desenho semelhante ao símbolo #, conforme pode ser visto nas plantas gerais de cada superquadra, produzidas até os anos 70. A construção das fitas de passeio não foi regulamentada como padrão, mas sua construção com o mesmo desenho, repetindo-se no contorno da maior parte das superquadras do PP, demonstra a sua presença como um componente elementar do desenho urbano do PP, guardadas as proporções.

O reconhecimento dessa unidade celular permite identificar, na estrutura da malha dos caminhos e pedestre que está sendo estudada, a estrutura formal que corresponde ao pensamento de Lucio Costa quando diz que o trânsito de pedestres ocorreria em espaço autônomo e separado do trânsito veicular. Diante desse pensamento, entende-se que essa unidade celular reflete o ideário de Lucio Costa e seu desenho configura a base formal da estrutura dos caminhos de pedestre no PP.

¹²⁵ Para efeito dessa leitura, foram desconsideradas as pequenas diferenças relacionadas com a curvatura da planta da cidade, porque seu desenho é simétrico. A diferença não afeta o estudo.

Assim, essa unidade celular pode ser vista como o ponto de partida para a compreensão da lógica formal da malha dos caminhos de pedestre no PP. Portanto, o ponto de partida para ver e entender onde é o lugar do pedestre nessa diferente cidade (Figura 5.17)



Figura 5.17: **Cruzamento das fitas de passeio longitudinal e transversal nas superquadras**
Fonte: Fotografia da pesquisadora

No Capítulo 3, foi mostrado que uma das primeiras plantas gerais do PP (TAFURI, 1979) as superquadras foram demarcadas com um quadrado duplo. Pode-se imaginar que surgiu ali um esboço da idéia¹²⁶ de representar um anel de passeios no contorno das superquadras? Independente dos fatos, feitos e desfazimentos, o que conta, na atualidade, é que esse anel concretizou-se na unidade celular na forma de # cujo conjunto conforma a estrutura dos caminhos de pedestre em boa parte do PP.

A configuração físico-espacial dessa unidade celular tem suas bases na estrutura das cidades modernas, que coloca os passeios no meio das áreas verdes frontais das quadras e setores edificadas; afastados do meio fio e das edificações ou cercas dos lotes. Se a delimitação das superquadras tivessem sido desenhadas na forma do símbolo # na planta geral “PPB em desenvolvimento em 1960” (TAFURI, 1979), no lugar dos quadrados simples, estaria resolvido ali o lugar do pedestre no PP. Mas na época e na conjuntura da implantação da cidade, ninguém pensava no pedestre. E, posteriormente, a planta geral do PP não foi melhor estudada para incluir o lugar do pedestre.

¹²⁶ Cfe. Leitão (2003), o paradeiro e a autoria do desenho dessa planta são desconhecidos.

A visualização da estrutura da malha dos caminhos de pedestre na totalidade do PP, com base na pesquisa empírica, favorece a compreensão de que, seguindo em frente e mantendo-se na mesma direção, pode-se atravessar a cidade locomovendo-se a pé. Por isso, fica patente que o desenho dessa malha ortogonal foi facilmente apreendido pelos pedestres porque sua geometria está vinculada à memória de uma situação vivida em outras cidades e à cognição própria do ser humano.

Apreendida a estrutura da malha dos caminhos de pedestre, do *layer* do pedestre, e da estrutura do sistema viário, do *layer* do automóvel, descobre-se que o PP é uma cidade que oferece mais opções de percursos para o trânsito de pedestre do que para o trânsito de automóvel (Figura 5.18).

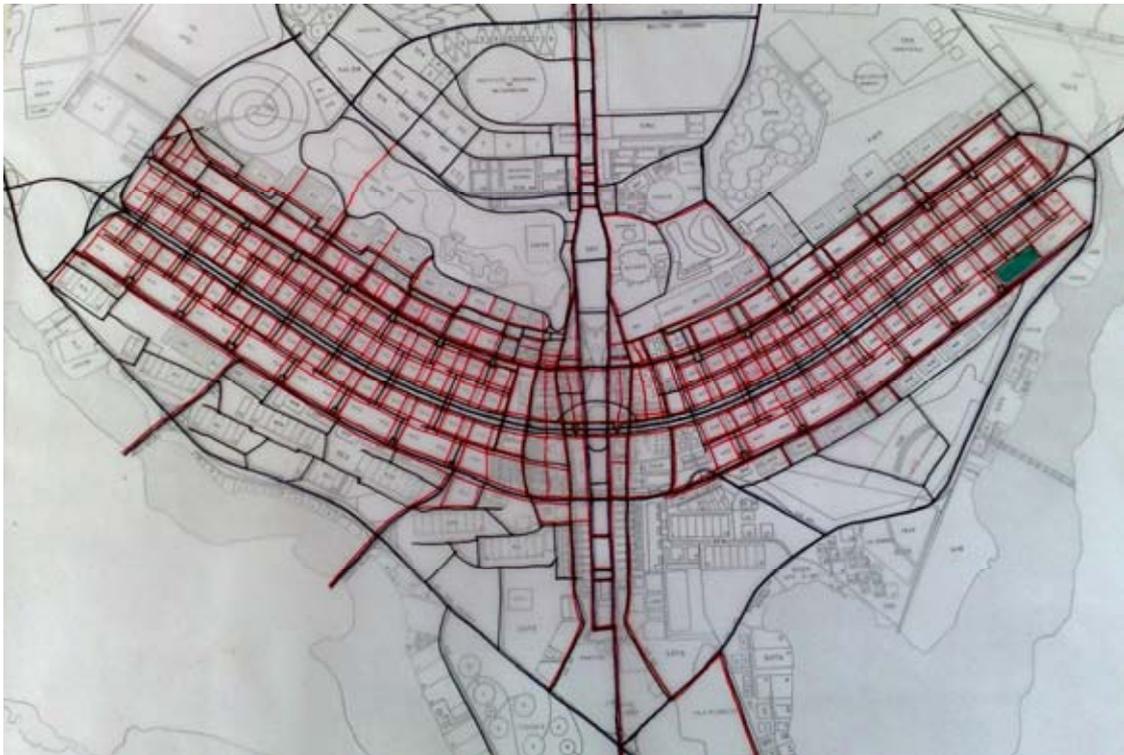


Figura 5.18: **Malha dos caminhos de pedestre (vermelho) e sistema viário (preto)**
 Fonte: Desenho da pesquisadora a partir da planta geral da Codeplan, 1982.

Falta consolidar essa estrutura dos caminhos de pedestre na totalidade do PP com passeios e sinalização dos lugares onde realizar travessias seguras. Podem ser criados percursos específicos para visitação turística, lazer, cultura, compras, e outros. Diferentemente das cidades do padrão tradicional, no PP a defini o do lugar do pedestre   que vai nortear o planejamento dos usos do solo. A defini o da estrutura dos caminhos de pedestre   importante para consolidar o ideário de Lucio Costa e garantir a sustentabilidade física da cidade por ele idealizada.

5.3.1 Potencialidades da morfologia do PP para o trânsito a pé

O fato de constituir uma estrutura física totalmente independente e separada da estrutura das vias automotoras é o valor primordial da malha dos caminhos de pedestre no PP. Essa condição propicia a vantagem de poder caminhar distante das vias automotoras, dos gases, ruídos, calor e sujeira das ruas; caminhar junto à natureza, na sombra de árvores, tendo a visão de todo o conjunto edificado ao longo dos passeios e também usufruir, simultaneamente, da cidade e do parque¹²⁷ em que ela está inserida; do convívio com a vizinhança e do desfrute da diversidade urbana junto da moradia; além das possibilidades de ter o lazer, o trabalho e serviços básicos junto da moradia ou muito próximo dela. E, nesse contato com a cidade, o pedestre assiste (participando) a diversidade arbórea nas quatro estações do ano.

A vantagem inédita e própria do PP está no fato de a estrutura dessa malha propiciar trajetos contínuos e mais curtos para o pedestre, em relação ao trajeto de veículos para chegar a todos os lugares. O sistema viário do PP obriga o carro a dar muitas voltas para chegar a qualquer lugar. Mesmo quando realiza boa parte do deslocamento nas vias longitudinais contínuas, a entrada em qualquer setor específico da cidade é indireta, feita através de uma série de retornos. Em contrapartida as conexões a pé são predominantemente diretas. Além de dispor de percursos diretos e mais curtos a estrutura do trânsito a pé conta com mais opções de percurso enquanto a estrutura do trânsito veicular dispõe de apenas uma para realizar o mesmo deslocamento transversal. (Figura 5.19).

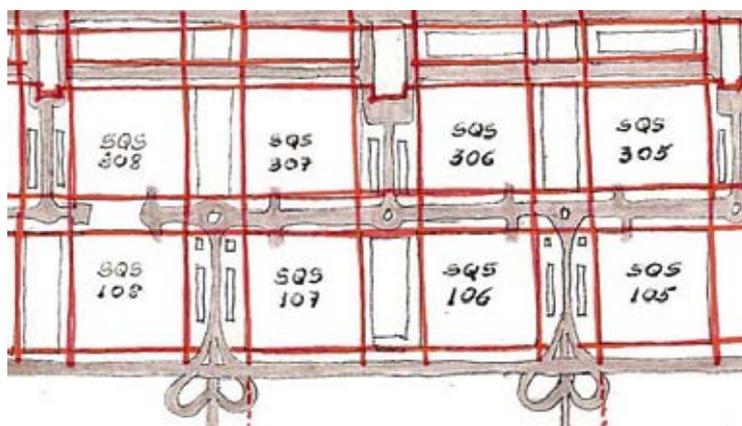


Figura 5.19: Detalhe da malha do pedestre e da malha do automóvel no Setor de superquadras
Fonte: Desenho da pesquisadora

¹²⁷ A diversidade e intensidade arbórea e a presença de centenas de espécies da fauna do cerrado favorecem a conceituação do PP como uma cidade parque, conforme imaginara Lucio Costa (1957) .

A travessia direta do PP no sentido transversal no modo motorizado é restrita aos setores centrais. Ao passo que o caminhar a pé é (ou pode ser) contínuo e direto em toda essa cidade. Apesar de ainda não existir a qualificação dos espaços para o trânsito a pé em boa parte do PP, o pedestre realiza viagens diretas por toda parte, passando por espaços livres públicos.

Não se trata exatamente de uma vantagem para o trânsito a pé no PP, mas a existência da segunda fita de passeios longitudinais autônomos, ao longo das vias da cidade favorece o trânsito de pedestres trabalhando com carrinhos e bicicletas. Isso contribui para o desimpedimento das fitas de passeios centrais para o livre trânsito de pedestres sem equipamento. A presença dos dois passeios possibilita aos moradores e usuários desfrutarem livremente da cidade como passante, como esportista, trabalhando ou na condição de ritual livre.

A disposição das faixas de pedestre sem semáforo nas vias L1 e W1, W4 e W5 e junto das ilhas de comércio do CLS e CLN e das quadras mistas do setor 700 Norte contribuíram para o fortalecimento da continuidade do trânsito longitudinal no modo a pé. Mas esse privilégio, reconhecido pela disposição das elevações no trecho das faixas de pedestre das vias locais, não está presente em todos os espaços iguais do PP. Isso dificulta a leitura e utilização do desenho da malha dos caminhos de pedestre e impede que a sociedade identifique, leia e compreenda o lugar do pedestre nesta cidade.

A conexão universal a pé do lado leste com o lado oeste, isto é, a travessia do Eixão, tornou-se melhor com as galerias das estações de metrô. A localização e a arquitetura dessas galerias, somadas à redistribuição dos terminais de ônibus, podem tornar equânime e disciplinado o trânsito de pedestres nessa via. Solução similar é de se esperar no Eixo Monumental, para promover a conexão direta no sentido norte/sul na parte leste e na parte oeste do PP.

A tipologia arquitetônica do setor de comércio e serviço das vias W3 Norte e W3 Sul tornou-se obsoleta, porque não corresponde às necessidades e potencialidades desses setores; mas a decadência desse setor deve ser associada ao fato de não atender as necessidades e expectativas dos pedestres. Uma vez vistos como setores em situação caótica, sabe-se que a solução dos problemas passa pela revisão arquitetônica do setor na totalidade formal: estética e funcional. Do ponto de vista da funcionalidade afeita ao trânsito a pé, entende-se que esses

dois setores são potencialmente adequados à efetivação da rua, do contexto da cidade tradicional com atividades mistas, diurnas e noturnas, dada a facilidade do acesso veicular e a presença de calçadas contínuas ao longo de todo o setor.

5.4 Considerações finais do Capítulo 5

Este gigantesco desperdício
- a desorganização do fenômeno urbano –
constitui uma das cargas mais esmagadoras
da sociedade moderna.

...
Uma ocupação racional do território
permitiria que sua população
trabalhasse duas vezes menos.

Le Corbusier, 1971: 11

Apesar de não ter sido pensada e planejada, a estrutura dos caminhos de pedestre no PP se estabeleceu no contexto da cidade no período de sua construção. Mas a falta do planejamento do lugar dos caminhos de pedestre na cidade inteira e de regulamentação através do desenho fez com que algumas descontinuidades criadas na fase da implantação do PP tornassem irreversíveis, como por exemplo: 1º) a disposição das passagens subterrâneas sob o Eixão; 2º) a inexistência de passeios nos viadutos; 3º) a elevação do piso térreo das edificações; 4º) a alteração da continuidade dos caminhos no interior das quadras centrais funcionais.

Parte das dificuldades relacionadas podem ser resolvidas a partir: 1º) da consolidação do caminhamento de pedestre nos setores centrais, através dos edifícios de modo a permitir a conexão da via L2 à via W5; 2º) do provimento de travessias sinalizadas e qualificadas para o pedestre no Eixo Monumental, em nível e subterrânea; 3º) do provimento das conexões dos setores centrais adjacentes, no sentido transversal; 4º) da conexão do SHN e SHS com os setores que os sucedem a Leste, até à Explanada dos Ministérios; 5º) da desobstrução do trânsito em todas as passagens nos setores mistos das quadras 500 e 700 Norte e Sul e dos CLs.

Também podem ser resolvidas aquelas relacionadas com a conexão direta através de faixas de pedestre e complementação de pisos, que incluem: 1º) a disposição de faixas de pedestre em todas as partes iguais do PP; 2º) a construção de fitas de passeios em todas as partes iguais do PP; 3º) a conclusão da superfície de calçadas nos setores centrais; 4º) o nivelamento de calçadas e passeio; 5º) a disposição de faixa de pedestre elevada nas entradas de superquadras, quadras

residenciais; 6º) a preservação da continuidade no passeio independente do acesso de garagens; e outros.

Portanto, boa parte das discontinuidades nos caminhos de pedestre de todo o PP ainda pode ser resolvida através do planejamento e do desenho arquitetônico, visando ao direito de acesso universal a todas as partes da cidade, não apenas a determinados equipamentos; um desenho que, ao mesmo tempo, consolida os caminhos de pedestre no PP e os artifícios arquitetônicos, capaz de assegurar a continuidade no trânsito a pé na cidade e, sobretudo, traduzir a realidade do plano urbanístico do PP.

As imagens apresentadas nesta parte devem ser vistas como uma contribuição à reflexão e fragmentos da análise realizada. Dada a escala do trabalho, não houve a intenção de esgotar a caracterização de cada tipo de caminho através das imagens, mas sim, de mostrar alguns dos aspectos positivos e negativos mais importantes da realidade do trânsito a pé no PP e chamar a atenção sobre a evolução, irrefletida, da arquitetura do espaço urbano desta cidade.

O fato de o trânsito a pé no PP não ser estudado na cidade inteira favorece a deturpação dos caminhos de pedestre com obras que prejudicam a continuidade do trânsito a pé. A ausência de planos, de normas, de regulamentação e de estudo sobre o trânsito a pé e sobre a produção dos caminhos de pedestre no PP torna-se uma potencialidade no momento em que boa parte dos passeios existentes carece de manutenção e a paisagem da cidade começa a contar com novos modos de transporte e com expectativas de valorização urbanística. Assim a regulamentação do lugar do pedestre no PP inteiro, partirá do nível zero enquanto a produção dos caminhos de pedestre dará continuidade a um processo já iniciado. No caso específico do PP, isso reverte toda a problemática da situação presente.

Os passeios tomados como vias de pedestre deverão ter, no mínimo, largura padronizada, bordas livres, leito totalmente livre de equipamentos públicos (postes, lixeiras, e outros) e canteiros, rampa inteira na largura do passeio, faixa de pedestre nas conexões e vir a ter inclusive sinalização de endereçamento visível para o pedestre. Assim, ao atender a expectativa do trânsito a pé e a totalidade dos tipos de pedestre existente no PP serão automaticamente eficientes e seguros, além de contribuir com a melhor visualidade da cidade por todos atinge-se a desejada urbanidade, facilita-se o caráter de preservação e efetiva-se um dos aspectos mais modernos desta cidade: a separação do trânsito de pedestres do de veículos.

CONCLUSÃO

... a cidade é um artefato extremamente complexo, feito de uma alta densidade de relações sociais, de sinergias, multifuncional, com grande capacidade de inovação, de adaptação. No entanto... é importante ter em conta que o processo de urbanização que a humanidade em seu conjunto vive... é, ao mesmo tempo, gerador de elementos de cidade e destruidor de cidade.

Jordi Borja, 2001.

Os caminhos para o trânsito de pessoas, veículos e mercadorias fazem parte da estrutura das cidades desde a sua origem. Representam uma condição funcional mas está relacionada com o caráter social e econômico das cidades.

Este trabalho foi realizado com base nessa consideração e na preocupação com a desconsideração do trânsito a pé no PP. O estudo buscou compreender o que caracteriza essa desconsideração e acaba encontrando no PP a melhor condição físico-espacial para o caminhar de pedestre; uma condição única dessa cidade que a torna espacialmente mais qualificada para o trânsito a pé. Deduz-se que o fato de o homem reter na memória coletiva o desenho da cidade tradicional, onde o trânsito de pedestre, veículos e mercadorias ocorre no mesmo espaço físico, dificultou a visualização e o desenvolvimento do espaço exclusivo do pedestre no PP.

A história do Plano Piloto de Brasília (PP) começou com a escolha do projeto de Lucio Costa para a construção da Nova Capital do Brasil, no concurso organizado pela NOVACAP em 1957. Eleito presidente em 1955, Juscelino Kubtschek incluiu a construção de Brasília e a transferência da capital do Brasil para o Planalto Central no seu audacioso plano de metas. Lucio Costa, um dos arquitetos mais renomados do país, embora de luto, foi induzido a participar do Concurso Nacional do Plano Piloto da Nova Capital do Brasil. Foi o vencedor, com uma proposta singela e aparentemente simples, traçada a mão livre.

O trabalho de Lucio Costa contava com uma planta geral, croquis setoriais e memorial descritivo. Embora apresentada de modo despretensioso, a proposta era clara e consistente; continha as informações básicas necessárias à compreensão do projeto, de maneira tecnicamente pensada, sem rigidez. O júri elegeu a proposta de Lucio Costa como a única que servia para construir a nova capital; a única que atendia as necessidades e a determinação do governo federal de construir e transferir a capital federal para o Planalto Central no período exíguo de três anos.

Lucio Costa concebeu uma cidade com estrutura linear, adaptada à topografia do terreno. Definiu sua forma e estabeleceu diretrizes para seu funcionamento, com padrões urbanísticos para a consolidação de cada parte e setores específicos: residencial e de serviços, além do sistema viário. O plano sugeria uma cidade finita, pois concebida como uma unidade, uma entidade única.

Embora tivesse planejado a forma e definido a composição arquitetônica e urbanística da cidade inteira, no preâmbulo do relatório Lucio Costa referiu-se ao seu

trabalho como uma idéia, uma solução. Em nenhum momento, nesse relatório, ele diz estar apresentando um plano ou uma proposta acabada. Destacou que apresentava uma idéia quase pronta, minuciosamente pensada e estruturada, mas que necessitava ser desenvolvida, demonstrando consciência do processo arquitetônico. Demonstrou desprovimento para desenvolver o projeto executivo, propondo-se a participar desse desenvolvimento apenas como consultor. Hoje, conhecendo melhor Lucio Costa, entende-se que essa postura era própria do seu jeito de trabalhar, sem apego ao detalhamento.

Na criação do PP Lucio Costa tirou partido da inclinação do terreno para caracterizar aspectos importantes, a exemplo da desejável monumentalidade. Adaptou a estrutura da cidade à topografia do terreno visando facilitar a aplicação das redes de infra-estrutura na cidade inteira¹²⁸. Dado o apuro técnico da proposta de Lucio Costa, objetividade e clareza das diretrizes estabelecidas, o trabalho original, Relatório do Plano Piloto de Brasília, possibilitou a implantação e a construção do PP de forma simultânea ao desenvolvimento do projeto final. Obviamente, em conseqüência da pressa e de alterações durante a criação e implantação do projeto, no contexto urbanístico da cidade construída, encontram-se discordâncias de alinhamento impraticáveis num projeto bem pensado e acabado.

A estrutura físico-espacial proposta por Lucio Costa criou um padrão urbanístico inovador, sem igual ou similar, em todo o mundo. Por isso se diz que o PP é uma cidade inventada por Lucio Costa. Diante da genialidade e singularidade do conjunto urbanístico, as imprecisões no contexto geral do projeto não impediram que Brasília se tornasse um marco de referência mundial do urbanismo moderno, fato que contribuiu com a consolidação de instâncias de preservação antes de o projeto da cidade ser totalmente concluído.

Com apenas duas décadas de existência, Brasília foi inscrita no livro de Tombo Histórico do Iphan e na Lista do Patrimônio Mundial da UNESCO.

Para compreender o problema do trânsito a pé e entender o que faz pensar que o PP seja uma cidade feita para o automóvel e imprópria para o pedestre, (como disse na introdução), foi feita uma análise do relatório de Lucio Costa em paralelo com a observação da realidade do caminhar a pé na cidade construída. Simultaneamente, partindo da prática para a teoria, buscou-se o conhecimento das

¹²⁸ As principais vias de trânsito foram assentadas no alinhamento das curvas de nível, o abastecimento de água e a coleta de águas pluviais e águas servidas ocorre em queda livre.

idéias que envolvem a produção do lugar do pedestre no contexto urbano nos registros históricos sobre a evolução histórica do PP, sobre o pensamento de Lucio Costa e sobre a evolução das cidades em geral e do urbanismo moderno.

No relatório, Lucio Costa disse que o trânsito de pedestre ocorreria em espaço separado e independentemente do espaço do automóvel; e traçou diretrizes para o trânsito veicular e de pedestre nos setores centrais e no setor residencial. Mas diz também que todo o solo livre seria destinado ao livre trânsito de pedestres.

Compreende-se que a presença dessas duas opções dificultou o entendimento e a consolidação dos caminhos para o trânsito a pé na totalidade do PP. Apesar de não ter sido previsto por Lucio Costa, nem desenhado em sua planta geral definitiva, a partir dos anos 60, foram construídos passeios de concreto no contorno das superquadras e quadras residenciais completas do PP. Mas a construção desses passeios deu-se de forma descontínua no tempo e no espaço, porque acompanhava a construção edilícia, também elaborada nesses moldes. Apesar da descontinuidade na construção ao longo dos tempos, as fitas de passeio implantadas significaram uma provisão para o caminhar de pedestres na cidade inteira. Mesmo assim, nada foi feito para legitimar o trânsito independente e autônomo de pedestre na totalidade do PP.

Levando em conta apenas o aspecto formal, volta-se a mais de dois milênios na história da arquitetura, para se verificar a evolução do lugar do pedestre no contexto urbano. As cidades planejadas surgiram de um raciocínio lógico que previa a consolidação de um espaço de circulação geral e um espaço de uso privado.

Originalmente, o planejamento de assentamentos humanos aplicou o conhecimento da matemática e da geometria para criar parcelamentos, prevendo a equidade na distribuição de terras e no acesso às propriedades. Surge assim a estrutura da malha ortogonal como método de estruturação do espaço urbano mais usado no mundo, devido à eficiência e à rapidez na criação de cidades ordenadas e a sua flexibilidade, diante da necessidade de expansão. A estrutura (milénar) dessa malha ortogonal estabeleceu o espaço das ruas e dos quarteirões da forma que conhecemos na cidade tradicional. Ao longo dos tempos, as dimensões dos espaços comuns e privados, das ruas e dos quarteirões variaram para atender expectativas culturais e o *modus vivendi* de cada povo.

A estrutura da malha ortogonal pode ser vista na cidade medieval, na cidade radial e em todas as cidades do mundo, inclusive nas teorias da cidade moderna.

Verifica-se que a lógica formal e funcional de seu desenho foi captada pela memória coletiva e tornou-se regra para a criação de todo tipo de assentamento urbano. Essa lógica permaneceu no planejamento urbano e fez com que o trânsito, em todas as cidades do mundo, planejadas ou espontâneas, fosse formalmente regido pelo traçado cartesiano das vias dispostas em dois sentidos.

O desenho da malha ortogonal estabeleceu o quarteirão e a rua como componentes elementares da estrutura urbana. Em síntese, a estrutura da malha ortogonal consolidou, no tempo e no espaço, o padrão de trânsito nas cidades.

Ao longo dos tempos, a configuração urbana passou pela especulação da forma e da disposição das edificações, seguindo padrões culturais, a evolução tecnológica e a solução de questões socioeconômicas, políticas e ambientais. As questões técnicas provocaram a transfiguração total ou parcial do contexto urbano de todas as cidades do mundo e continuam influenciando a solução dos conflitos urbanos. Mas, mesmo com a inclusão do trânsito classificado segundo suas modalidades (a partir do século XIX), a estrutura do traçado urbano manteve a configuração original da malha ortogonal.

A sistematização do conhecimento adquirido na pesquisa bibliográfica permitiu o alinhamento das preocupações humanas com a produção do espaço para o caminhar humano, buscando conhecer a evolução da qualificação do lugar do pedestre nas cidades. Assim, vê-se que, na morfologia urbana globalizada e perpetuada com o traçado da malha ortogonal, o trânsito de pedestres e de veículos continuou compartilhando o mesmo espaço na maior parte do contexto urbano. Por isso, o provimento do lugar do pedestre subordina-se às regras estabelecidas para o trânsito motorizado e para as edificações. Observa-se que, historicamente, o cuidado exclusivo com o pedestre nos centros urbanos é normalmente restrito, sendo aplicado apenas em algumas partes das cidades. Além disso, verifica-se que o cuidado com o pedestre é visto, predominantemente, no contexto das cidades consolidadas. Esse cuidado costuma ser traduzido nos planos de reforma urbana, a título de solução de problemas relacionados com conflitos no trânsito e gestão urbana. Nessa prática, surgiu a idéia do passeio como espaço específico para o trânsito de pedestre nas cidades.

A idéia do PP nasceu na época em que as preocupações universais com a estrutura urbana já haviam consolidado teorias que preconizavam a densidade urbana, o isolamento das construções, o zoneamento funcional, a hierarquização do

trânsito motorizado, a separação do trânsito a pé do trânsito motorizado e o contato com a natureza.

O PP foi concebido por inteiro, como uma unidade finita, uma entidade única. Lucio Costa adotou, em seu desenho, boa parte do repertório de artifícios arquitetônicos conhecidos no resto do mundo, priorizando o cruzamento indireto e evitando o cruzamento direto das vias automotoras. Mas não estabeleceu o lugar do caminhar a pé na cidade inteira. Traçou diretrizes para o trânsito de pedestre apenas nas áreas centrais. Na maior parte da cidade, nos setores residenciais, sugeriu que o trânsito de pedestres seria livre. Enquanto a estrutura do sistema viário do PP faz desta cidade mais diferente do mundo, sem igual ou similar, o trânsito no modo a pé não se consolidou como uma estrutura legível, por falta de sistematização de sua infra-estrutura urbana na cidade inteira.

No contato direto com o PP, na condição de pedestre, acompanhando onde e como ocorre o trânsito de pedestres nesta cidade, observa-se que os caminhos percorridos pelos pedestres conformam uma estrutura contínua, propiciando o trânsito a pé na totalidade de seu contexto urbano. Esses caminhos situam-se, predominantemente, nas áreas públicas livres mas passam também ao longo de vias ou atravessam edificações. A maior parte dos percursos ocorre em espaços autônomos, separados e independentes do espaço dos veículos, mas, de certa forma, o trânsito a pé acontece paralelo ao trânsito veicular.

Verifica-se que a estrutura dos caminhos de pedestre configura uma malha ortogonal, enquanto que a estrutura das vias veiculares conta com tramos contínuos e tramos desencontrados. Por isso, os percursos a pé no PP são mais curtos e diretos do que os percursos motorizados. Além disso, no sentido transversal, há mais opções de caminhar a pé do que para o trânsito veicular.

Nesse contato direto com a cidade encontra-se a cidade-parque, prevista por Lucio Costa, onde o pedestre tem contato direto com a natureza e circula sem entrar em contato com vias veiculares. E também a cidade mercado, onde o pedestre realiza pequenas viagens junto dos edifícios de comércio e serviços, sem entrar em contato com a natureza. Embora o lugar do pedestre não tenha sido explorado no projeto da cidade, o plano original de Lucio Costa contempla a respectiva lógica, pois criou espaços para que o caminhar a pé pudesse consolidar expectativas modernas, no que se refere a sua ocorrência em espaço separado do trânsito

veicular, desfrutando-se das vantagens da qualidade ambiental, e expectativas normais da cidade mercado.

O PP foi implantado em três anos, com base em desenhos precários. A planta geral foi desenvolvida ao tempo em que a cidade era implantada e continuou sendo desenvolvida e alterada ao longo dos tempos, mas não se pode dizer que tenha sido concluída. Continua contando com o desenho de apenas dois componentes: as vias, caracterizando o lugar dos veículos, e os terrenos, caracterizando o lugar das edificações.

Na planta geral do PP, a área das superquadras permaneceu demarcada com uma série de quadrados (simbólicos), repetindo a solução original de Lucio Costa. A cidade evoluiu e passou a contar com passeios no contorno da área das superquadras e em outras partes. Esses passeios tornaram-se parte dos caminhos percorridos por diferentes tipos de pedestres, moradores ou apenas trabalhadores ou usuários desta cidade. Porém, nunca foram oficialmente reconhecidos como um componente elementar do contexto urbanístico do PP, como a infra-estrutura do trânsito a pé.

Dada a conjuntura política, social e econômica que envolveu a construção e a efetivação de Brasília como a nova capital do país, seu desenvolvimento e preservação representa a consolidação da vontade de seus idealizadores, através da determinação daqueles que sabem pensar e ver além dos horizontes.

É compreensível que, no início, não tivesse havido tempo para detalhamento dos projetos urbanísticos do PP. Mas na atualidade, não se concebe que essa planta geral continue sendo alterada e deturpada, porque nada foi feito para consolidar os espaços público livres, recipientes do trânsito de pedestres.

Por causa dessa indefinição, os espaços públicos livres, que abrigam passeios ou trilhas de chão e configuram a estrutura dos caminhos utilizados para o trânsito a pé, vêm sendo paulatina e irresponsavelmente obstruídos por artefatos arquitetônicos. Nessa prática, os espaços públicos livres necessários para o trânsito a pé estão sendo utilizados por terceiros e descaracterizados. Isso, além de criar dificuldades, problemas e limitações para o trânsito universal no modo a pé, dificultar a legibilidade do lugar do pedestre, desestabilizar o desenvolvimento do trânsito a pé e atrapalhar o desenvolvimento socioeconômico da cidade. Portanto, deturpar sua própria razão de ser reforçando o caos, ao invés da urbanidade.

Graças à simplicidade inerente ao projeto de Lucio Costa, e à complexidade do seu contexto urbanístico, o PP desenvolveu-se consolidando boa parte do imaginário de seu criador. Embora não tivesse sido detalhado o projeto aplicado favoreceu o desenvolvimento da cidade multifacetária onde seus moradores e usuários desfrutam do caminhar a pé em espaço autônomo e separado do espaço veicular, mantendo-se a um só tempo, em contato direto com a moradia, com a natureza, com as atividades de comércio, com os serviços comuns ao cotidiano das pessoas e com os diferentes modos de transporte.

Embora outra característica do projeto permita que as pessoas entrem e saiam de casa sem ver ou encontrar os vizinhos, na pesquisa de campo foi observada a convivência entre vizinhos que possuem tempo livre para o ócio e práticas esportivas ou que realizam viagens a pé, para ir ao trabalho ou para outras atividades em setores adjacentes a suas moradias. Alguns moradores interagem, visualmente, com pedestres vindos de outras partes da cidade, pelo hábito de apreciar o movimento dos passantes assentados na frente dos edifícios que habitam ou nas praças locais. Boa parte dos passeios do PP propiciam o desenvolvimento de viagens a pé, por diferentes motivos: o convívio social, o acesso a atividades e o deleite da paisagem, entre outros. Por isso, o projeto do PP pode ser visto como o fechamento de uma etapa de idealização da configuração sócio-espacial das cidades, que prevê a consolidação de cidades para o pedestre.

Apesar dos elogios e glorificações ao plano urbanístico de Lucio Costa, o PP sempre foi alvo de críticas contumazes por causa das dificuldades causadas ao trânsito a pé. Passadas cinco décadas da sua criação, o trânsito de pedestres na totalidade do PP cresce de forma ordenada, apesar da carência de qualificação, de legibilidade, de reconhecimento da estrutura físico-espacial dos caminhos utilizados pelos pedestres e da consolidação de barreiras arquitetônicas nos percursos, impedindo e prejudicando o caminhar universal a pé por toda parte.

Os problemas¹²⁹ causados ao livre trânsito de pedestre na cidade mais moderna do mundo refletem tanto a desconsideração do ato de andar a pé como modo de transporte, quanto o pouco apreço ao pedestre. Mas, sobretudo, a falta de apreensão do lugar do pedestre nesta diferente cidade, pela sociedade civil e

¹²⁹ Foram desconsiderados os problemas de manutenção, construção de passeios e obstrução de passagem com a disposição de objetos móveis dada a facilidade de reversão e adequação.

pública, ou seja, a visualização dos caminhos que possibilitam a travessia da cidade inteira no sentido longitudinal e transversal.

Apesar de Lucio Costa ter previsto a separação do trânsito de pedestre do trânsito veicular no PP, o lugar dos caminhos de pedestre não foi estabelecido na planta geral, nem mesmo após ser incluído no contexto desta cidade. A implantação do projeto contou apenas com planos gerais que orientavam a disposição do sistema de vias veiculares e dos terrenos, como é de praxe nos projetos simplificados e pouco estudados, que não almejam o estado da arte. Mas no decorrer dos primeiros anos foi visto e consolidado o lugar do pedestre no contexto de boa parte da cidade.

Na cidade tradicional os passeios são construídos como componente suplementar, ou seja, como um componente de acabamento na estrutura urbana que qualifica o caminhar a pé. Boa parte dos passeios são construídos pela iniciativa privada e isso ocorre apenas após a construção no lote. No caso específico do PP os passeios que configuram os caminhos de pedestre encontram-se em área pública livre, de domínio do Estado, e boa parte deles não está associada a edifícios nem ao sistema viário. Por isso sua definição e construção compete ao poder público, ao Estado. A não inclusão do lugar do caminhar a pé na planta geral do PP, vem dificultando a apreensão e produção do lugar do pedestre no PP, e permitindo a depreciação e deturpação do projeto original.

A compreensão do lugar do pedestre pressupõe a visão das fitas de passeios que configuram a estrutura dos caminhos de pedestre como um componente elementar, isto é, como um elemento do projeto urbanístico; por conseguinte, como um componente estrutural da planta geral do PP.

Diante das constatações, conclui-se que:

a) Embora o desenho do PP seja universalmente reconhecido como uma invenção de Lucio Costa, o seu contexto urbanístico contempla conceitos e expectativas humanas desenvolvidas ao longo da história da arquitetura e urbanismo que se tornaram presentes na memória coletiva como regra.

b) O conjunto urbanístico do PP foi construído com base na idéia original (sugestão) de Lucio Costa, traduzida no projeto executivo da cidade de maneira incompleta, porque considera apenas o lugar das edificações, dos veículos e das áreas verdes. O lugar do pedestre não foi previsto na totalidade da cidade como um sistema de vias para o trânsito no modo a pé.

c) O fato de o projeto urbanístico do PP não contemplar as tramas autônomas para o trânsito a pé dificultou a apreensão e a compreensão do lugar dos caminhos de pedestre nesta diferente cidade. Por sua vez isso gerou a continuada distorção no desenvolvimento edilício, em prejuízo do caminhar de pedestre na cidade inteira, prejudicando a apreensão e a definição dos caminhos de pedestre como um componente elementar do desenho da cidade. O fato de a planta geral não representar todos os componentes elementares do ideário do autor demonstra que o projeto do PP não foi técnica e arquitetonicamente terminado.

d) Na cidade tradicional, o ato de andar a pé como modo de transporte ocorre naturalmente, o percurso é legível para qualquer pessoa, seja moradora ou forasteira. No caso específico e único do PP (em todo o mundo) a desconsideração da construção dos caminhos de pedestre dificulta a continuidade do caminhar e coloca o pedestre em situação de risco e constrangimento.

e) A indefinição dos caminhos de pedestre no PP dificulta também a preservação do plano urbanístico original. A desconsideração do pedestre na dinâmica da vida urbana facilita a invasão de áreas livres públicas destinadas ao livre trânsito a pé. Por sua vez a descaracterização do critério urbanístico do PP altera e prejudica os aspectos socioeconômicos do espaço urbano proposto.

f) A descontinuidade na construção das fitas de passeios que qualificam os caminhos de pedestre na totalidade do PP não impediu o pedestre de, seguindo em frente, reconhecer o seu lugar no contexto urbanístico desta diferente cidade com base na cognição da morfologia da cidade tradicional, regida pela estrutura da malha ortogonal.

g) As dificuldades de Lucio Costa para defender o PP podem ser relacionadas com o fato de ele não ter atuado profissionalmente como arquiteto na construção de Brasília. O distanciamento do projeto e da obra dificultou o amadurecimento e detalhamento das idéias propostas, sobretudo a novidade da separação do trânsito de pedestres do de automóvel inerente a sua proposta; uma novidade no processo urbanístico de uma cidade inteira.

Compartilhando com vários autores a compreensão de que o ato de andar a pé é o comportamento mais básico e universal do ser humano, o mais comum a todas as classes de pessoas, e a idéia de que todas as pessoas são pedestres em algum momento de suas vidas, entende-se que a definição do lugar do pedestre no PP é uma necessidade básica e urgente. Isso, inclusive, é fundamental para garantir a preservação do conjunto urbanístico de Brasília, reconhecido como Patrimônio da Humanidade.

Observando que a estrutura do plano urbanístico de qualquer cidade torna-se um desenho permanente, difícil de ser alterado, conclui-se que a consolidação da malha dos caminhos de pedestre no PP representa: a prerrogativa básica para a manutenção e preservação do projeto original; um meio de facilitar a segurança e o desempenho da cidade parque, imaginada por Lucio Costa, que é o PP. Muitos fatores contribuíram para a dificuldade de se ver o lugar do pedestre nesta cidade; mas a implantação da cidade respeitando a proposta de Lucio Costa contribuiu facilitou a sua efetivação pela lógica do caminhar do pedestre.

Acredito (plagiando Eco) que Lucio Costa iria gostar de saber que o pedestre cotidiano estabeleceu as tramas autônomas que torna possível o caminhar a pé em toda a extensão do PP, observando a estrutura da cidade, e consolidando o ideal do trânsito a pé separado do trânsito veicular. Em nome dos pedestres concluo, segura de estar contribuindo com insumo para o reconhecimento da realidade do trânsito a pé no PP e para a necessária providência, por parte da sociedade civil e pública, que o pedestre cotidiano descobriu o lugar das tramas autônomas que torna o PP uma cidade feita para o pedestre.

Historicamente o traçado urbano das cidades determina o lugar de todas as redes de infra-estrutura, isto é, os canais de circulação de tudo que se movimenta na cidade. Nele encontra-se a população humana, motorizada ou a pé, que representa a própria razão de ser, a vida das cidades. Por isso, a arquitetura edilícia das cidades pode ser totalmente alterada ao longo dos tempos. Porém, embora possa ser reformulada, a estrutura urbanística tende a permanecer original. Ainda não chegamos aos tempos da cidade sem pedestre ao ar livre. Portanto, em toda e qualquer cidade, o trânsito de pedestres cresce na proporção em que a cidade se desenvolve, aumentando a oferta de serviços e atividades. Cabe aos técnicos que trabalham com a estrutura urbana prover a eficiência do trânsito no modo a pé com o mesmo cuidado que cuida do trânsito no modo motorizado.

Reconhecendo o lugar do pedestre, o PP virá a ser a primeira cidade-parque do mundo, e a primeira a privilegiar o trânsito a pé separado do trânsito veicular na cidade inteira, contrariando idéias opostas.

O impossível tornou-se possível:
conseguiu-se a separação do pedestre e do automóvel...

Le Corbusier (1976:49)

BIBLIOGRAFIA

O direito de ir e vir

Carlos Drummond de Andrade

Vamos trabalhar
pela afirmação (ou reafirmação)
da existência do pedestre,
a mais antiga qualificação humana do mundo.
Da existência e dos direitos
que lhe são próprios, tão simples, tão naturais,
e que se condensam num só:
o direito de andar, de ir e vir,
previsto em todas as constituições...
o mais humilde e o mais desprezado
de todos os direitos do homem.
Com licença: queremos passar.

(Crônica escrita quando tomou conhecimento da criação da ABRASPE, 1981.)
(in Fórum de Transporte, www.abraspe.com.br)

- ABNT. Associação Brasileira de Normas Técnicas. NBR 9050
- ALVA, Eduardo Neira. **Metrópolis (In) sustentáveis**. Rio de Janeiro: Relume Dumará, 1997.
- ANDERSON, Stanford (ed.). **Calles**. Problemas de estructura y diseño. Barcelona: Gustavo Gili, 1981.
- ANTP. Associação Nacional de Transportes Públicos. **Transporte humano - cidades com qualidade de vida**. PIRES, Ailton B.; VASCONCELLOS, Eduardo A.; SILVA, Ayrton C. (Coord.) São Paulo: ANTP, 1997.
- ARAUJO, Georgia Penna de; BRAGA, Marilita Grecco de Camargo. **Medidas de desempenho de infra-estrutura para pedestres**. Estudos de caso: travessas semaforizadas na cidade de São Paulo. Revista dos Transportes Públicos – ANTP nº 86, Ano 22 – 2000.
- ArPDF, CODEPLAN, DePHA-Brasília. **Brasília cidade que inventei: Relatório do Plano Piloto de Brasília**. Brasília: GDF, 1981.
- AYMONINO, C. **Orígenes y desarrollo de la ciudad moderna**. Barcelona: Gustavo Gili, 1971.
- BARBOSA, Heloisa Maria. Prioridade para pedestres – Código de trânsito Brasileiro e moderação do trânsito. **Revista da ANTP nº 95**. Brasil: 2002.
- BARCELLOS, Vicente Quintella. **A clientela escolar no conceito de unidade de vizinhança: a experiência do Plano Piloto de Brasília**. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). Brasília, 1993. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília.
- BENEVOLO, Leonardo. **História da arquitetura moderna**. São Paulo: Perspectiva, 1976.
- BENEVOLO, Leonardo. **Diseño de la ciudad - 2, el arte y la ciudad antigua**. Barcelona: GG, 1982.
- BENEVOLO, Leonardo. **Projetar a cidade moderna**. Lisboa: Presença, 1987.
- BICCA, Paulo. Brasília: mitos e realidades. In: **Brasília ideologia e realidade / espaço urbano em questão**. São Paulo: Projeto, 1985.
- BOTELHO, Francisco Villa Uihôa Botelho. **As viagens a pé na região metropolitana de São Paulo – Um estudo da mobilidade dos pedestres**. Dissertação (Mestrado). Brasília: ENC/FT/ UnB, 1996.
- BOAGA, Giorgio. **Diseño de tráfico y forma urbana**. Perspectivas: Barcelona: GG, Colección Arquitectura, 1972.
- BOESIGER, Willy. **Le Corbusier**. Barcelona: Gustavo Gili, 1976.

BRAGA, Andréa da Costa; FALCÃO, Fernando A. R. **Guia de Urbanismo, Arquitetura e Arte de Brasília**. Brasília: Fund. Athos Bulcão, 1997.

BRASIL. Lei n.º 853, de 24/10/89. Dispõe sobre apoio às pessoas portadoras de deficiência. DOU. Disponível em:<www.presidencia.gov.br> Acesso em: 20 mai 2007.

BRASIL. Decreto-Lei n.º 914 de 06/09/93. Institui a Política Nacional para a Integração de pessoas portadoras de deficiência. Disponível em: <www.presidencia.gov.br> Acesso em: 20 mai 2007.

BRASIL. Lei n.º 10.098 de 19/12/00. Estabelece norma e critérios para acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência. DO/RFB. Disponível em: <www.presidencia.gov.br> Acesso em: 20 mai 2007.

BRASIL. Código Civil Brasileiro.

BUSTOS ROMERO, Marta Adriana. **A arquitetura bioclimática do espaço público**. Brasília: UnB, 2001.

CARPINTERO, Antônio Carlos. **Brasília: prática e teoria urbanística no Brasil, 1956-1998**. São Paulo: FAU/USP, 1998.

CERDÀ, Ildefons. **Cerdà Ciudad y Tterritorio**, Una visión de futuro. Barcelona: Electa, 1996.

CESAR, Luiz Pedro Melo. **Visões de Mundo e Modelos de Paisagismo: ecossistemas urbanos e utilização de espaços livres em Brasília**. Tese (Doutorado em Desenvolvimento Sustentável). Brasília, FAU/UnB - 2003.

CESAR, Luiz Pedro de Melo; CIDADE, Lúcia Cony Faria. **Ideologia, visões de mundo e práticas socioambientais no paisagismo**. Sociedade e Estado. Brasília, v.18, n.1/2, jan/dez 2003.

CIUFFINI, Fabio Maria. **Perceive, conceive, achieve. The sustainable city, a European Tetralogy-part III**. Transport and public spaces: the connective tissue of the sustainable city. European foundation for the improvement of living and working conditions. Ireland, 1995.

CODEPLAN. Companhia de Planejamento do Distrito Federal. **Pesquisa Domiciliar Transporte**. 2002. Brasília: Codeplan, 2002.

COELHO NETTO, J. Teixeira. **A construção do sentido na arquitetura**. São Paulo: Perspectiva, 1999.

COSTA, Lucio. Considerações em torno do Plano-Piloto de Brasília. **I Seminário de Estudos dos Problemas urbanos de Brasília**. Anais. Brasília: Senado Federal, 1974.

COSTA, Lucio. **Lúcio Costa: registro de uma vivência**. São Paulo: Empresa das Artes e UnB, 1995.

COSTA, Lucio. O urbanista defende sua capital. **Revista Acrópole** n.375/376 Julho/Agosto 1970, p. 7, 8.

COSTA, Maria Elisa; LIMA, Adeildo Viegas. **Brasília 57-85: do plano-piloto ao Plano Piloto**. Brasília: TERRACAP, 1985.

CORSINI, José Maria Ordeig. **Diseño urbano y pensamiento contemporáneo**. Barcelona: Monsa [s.d].

CULLEN, Gordon. **Paisagem urbana**. São Paulo: Martins Fontes, 1971.

DENATRAM. Departamento Nacional de Trânsito. **Manual de segurança de pedestres**. Coleção Serviços de engenharia, Brasília: Ministério da Justiça, 1988.

DEL RIO, Vicente. **Introdução ao desenho urbano no processo de planejamento**. São Paulo: Pini, 1980

DEL RIO, Vicente; DUARTE Cristiane Rose; RHEINGANTZ, Paulo Afonso (Org.) **Projeto do lugar: colaboração entre psicologia, arquitetura e urbanismo**. Rio de Janeiro: Contra Capa Livraria / PROARQ, 2002.

DUTTON, John A. **New American urbanism, Re-forming the Suburban Metropolis**. Milano: SKIRA, 2000.

EBTU. **Pedestres**. Série Cadernos Técnicos. Brasília, 1984.

ELLIS, Willian C. **La estructura de las calles**. Barcelona: Gustavo Gili, 1981.

FERRARA, Lucrecia D'Alessio. **Do desenho ao design: um percurso semiótico?** Rio de Janeiro: Galaxia, n. 7, 2004.

FERRARI, Célson. **Curso de planejamento municipal integrado**. Urbanismo. São Paulo: Pioneira, 1977.

FERREIRA, Ronald Belo. **Metodologia para avaliação do desempenho de vias urbanas: o caso da avenida W3 Sul**. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) Brasília, FAU/UnB, 2002.

FITTIPALDI, Rosemarie Dornelles. **Espaços comerciais de Brasília e a questão das irregularidades: estudo de caso dos setores CRN e CLRN**. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). Brasília, FAU/UnB - 2002.

FRANCO, Maria de Assunção R. **Desenho ambiental: uma introdução à arquitetura da paisagem com o paradigma ecológico**. São Paulo: Annablume: Fapesp, 1996.

GOROVITZ, Matheus. **Brasília uma questão de escala**. São Paulo: Projeto, 1985.

GOROVITZ, Matheus. **Os riscos do projeto: contribuição à análise do juízo estético na arquitetura**. São Paulo: Estúdio Nobel, Brasília: UnB, 1993.

GOROVITZ, Matheus. **Da educação do juízo de gosto e a formação do arquiteto**. Brasília: Textos da Pós, FAU/UnB, 1998.

GOROVITZ, Matheus. Os riscos da modernidade. São Paulo: **Revista Projeto Design**, Fevereiro, 2000.

HERTZBERGER, Herman. **Lições de Arquitetura**. São Paulo: Martins Fontes, 1999.

HIRSCH, S. CARL. **Cities are people**. New York: Viking Press, 1968.

HOLANDA, Frederico. A morfologia interna da capital. In: **Brasília, ideologia e realidade/Espaço urbano em questão**. São Paulo: Projeto, 1985.

HOLANDA, Frederico. **O espaço de exceção**. Tese (Doutorado). Londres, 1997.

HOLANDA, Frederico; KOHLSDORF, Gunter. Arquitetura como situação Relacional. **Seminário Nacional O Estudo da História da Formação do Arquiteto**. Anais. São Paulo: FAUSP/FAPESP, 1995

ITE. Institute of Transportation Engineers. **Design and safety of pedestrian facilities**. Washington, 1998.

IPDF- Instituto de Planejamento Territorial e Urbano do Distrito Federal. **Plano Diretor de Ordenamento Territorial : PDOT- Documento de referência**. Brasília, IPDF, 1996.

JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**. São Paulo: Martins Fontes, 2000.

JUCÁ, Jane Monte. **Espaço e sociabilização**; o desenho representado, a rua no contexto urbano e sua importância espaço-social. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) Brasília, FAU/UnB - 1995.

KOHLSDORF, Maria Elaine. As imagens de Brasília. In: **Brasília ideologia e realidade/Espaço urbano em questão**. São Paulo: Projeto, 1985.

KOHLSDORF, Maria Elaine. **Ensaio sobre o pensamento urbanístico**. Brasília, mimeo, 1996.

KOHLSDORF, Maria Elaine. **A apreensão da forma da cidade**. Brasília: UnB, 1997.

KRIER, Rob. **El espacio urbano, Proyectos de Stuttgart**. Barcelona:Gustavo Gili, 1981.

LE CORBUSIER. **Planejamento urbano**. São Paulo: Perspectiva, 1971.

LE CORBUSIER. **Por uma Arquitetura**. São Paulo: Perspectiva, Coleção Estudos nº 27, 1973.

LE CORBUSIER. **Os três estabelecimentos humanos**. São Paulo: Perspectiva, 1976.

- LE CORBUSIER. **Urbanismo**. São Paulo: Martins Fontes, 1992.
- LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. São Paulo: Ed. Documentos LTDA, 1969.
- LEITÃO, Francisco das Chagas. **Do risco à cidade, as plantas urbanísticas de Brasília, 1957-1964**. Dissertação (Mestrado) Brasília, FAU/UnB, 2003.
- LEITE, Adriana Figueira. **O lugar: duas Acepções Geográficas**. Anuário do Instituto de Geociencia, UFRJ, volume 21, 1998.
- LERNER, Jaime. Humanização das cidades. **Seminário de estudos dos problemas urbanos de Brasília**. Brasília: Senado Federal, 1974.
- LERNER, Jaime. **Acupuntura urbana**. Rio de Janeiro: Record, 2003.
- LEWIS, David. La ciudad: Problemas de diseño y estructura. **Architects' year book XII**. Barcelona: Gustavo Gili, 1973.
- LYNCH, Kevin. **La imagen de la ciudad**. Buenos Aires: Infinito, 1976.
- MACEDO, Silvio Soares. Os espaços livres de edificação e o desenho da paisagem urbana. **Seminário sobre desenho urbano no Brasil**. Brasília: UnB/ Dep. Arquitetura e Urbanismo /CNPq/ FINEP/PINI, 1986.
- MACEDO, Silvio Soares. **Desenho Urbano e Paisagem Verticalizada – Modelos em questão**. SEDUR. Brasília: UnB-FAU / GDF- SDU, 1991.
- MACHADO, Lia Zanotta; MAGALHÃES, Themis Quezado. Imagens do espaço: imagens da vida. In: **Brasília ideologia e realidade/Espaço urbano em questão (191-214)**. São Paulo: Projeto, 1985.
- MARTIN L.; MARCH L.; ECHENIQUE M. **La estructura del espacio urbano**. Barcelona: Gustavo Gilli, 1975.
- MARX, Murillo. **Cidades brasileiras**. São Paulo: USP, 1998.
- MUMFORD, Lewis. **A cidade na história: suas origens, desenvolvimento e perspectivas**. São Paulo: Martins Fontes, 1982.
- NAPURI, Renée Sanchez. **Adequação de sistemas de transporte público urbano a diferentes tipos de pessoas portadoras de necessidades especiais**. Dissertação (Mestrado) Brasília, ENC/FT- TU/ UnB, 2001.
- NCPC. National Capital Planning Commission. **The national capital urban design and security plan**. Washington, 2002.
- NEIRA ALVA, Eduardo. **Metrópolis (in) sustentáveis**. Rio de Janeiro: Relume Dumará, 1997.
- NOBRE, Maria da Penh Pereira; COFANI, Vanderlei; PULLIN, Humberto. O pedestre, a cidadania e o novo Código de Trânsito Brasileiro. **Revista da ANTP, nº 94**. Brasil: 2002.

NUNES, Mônica. **Interferência de variáveis ambientais na percepção e comportamento do pedestre em sua opção de percurso**; um estudo na área central de Brasília. Dissertação. (Mestrado). Brasília: MTU/UnB, 1991.

PAVARINO FILHO, R.V. **Análise do espaço de circulação de pedestres nos deslocamentos complementares a viagens em transporte coletivo**. Dissertação (Mestrado). Brasília: MTU: UnB, 1996.

PAVIANI, Aldo. A metrópole terciária. In: **Brasília, ideologia e realidade / Espaço urbano em questão**. São Paulo: Projeto, 1985.

PEPONIS, John. **Espaço, cultura e desenho urbano no modernismo tardio e além dele**. USA, 1989. Tradução de Holanda, UnB. Brasília, 2002

PEREIRA, Miguel. **Arquitetura e os caminhos de sua explicação**. São Paulo: Projeto, 1984.

PESCI, Rubén. La Plata, la arquitectura Del urbanismo (1882 hasta la actualidad). In: **Arquitectura Panamericana, nº1** Ciudades de América. Chile, 1992.

PREFEITURA da cidade do Rio de Janeiro. **Rio Cidade**: o urbanismo de volta às ruas. Rio de Janeiro: Mauad, 1999.

PRINZ, Dieter. **Urbanismo I**, Projeto urbano. Lisboa: Presença, 1980.

QUEIROZ, Claudio José Pinheiro Villar de. **Paisagem Poderosa e preexistências**. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). Brasília, FAU/UnB, 1991.

REIS, Carlos Madson. **Brasília**: espaço, patrimônio e gestão urbana. Dissertação. (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). Brasília, FAU/UnB, 2001.

REZENDE, Fernando; LIMA, Ricardo (Org.). **Rio – São Paulo cidades mundiais**: desafios e oportunidades. Brasília: IPEA, 1999.

RICHARDSON, Roberto J. *et al.* **Pesquisa social Métodos e Técnicas**. 3 ed. São Paulo: Atlas, 1999.

ROSSI, Aldo. **A arquitetura da cidade**. São Paulo: Martins Fontes, 2001.

SANTOS, Carlos Nelson Ferreira dos. **Quando a rua vira casa: a apropriação de espaços de uso coletivo em um centro de bairro**. Rio de Janeiro, Instituto Brasileiro de Administração Municipal, FINEP/IBAM: Projeto, 1985.

SANTOS, Milton. **Metamorfose do espaço habitado**. São Paulo: Hucitec, 1978.

SICA, Paolo. **La imagen de la ciudad de Esparta a Las Vegas**. Barcelona: Gustavo Gilli, 1977.

SEDUH/GDF. W3. Dossiê do Concurso. Brasília: GDF, 2002.

SENADO FEDERAL, Comissão do DF. **I Seminário de estudos dos problemas de Brasília**. Brasília: Senado Federal, 1974.

SILVA, Tarcília L. da; MARTINS, Jeová Dias; FREIRAS, Kaiser. **Brasília e os limites do Planejamento Moderno**. ANPUR, Belo Horizonte: 1993. Anais 5, v. 1

SPIRN, Anne W. **O jardim de granito**: a natureza no desenho da cidade. São Paulo: Edusp, 1995.

SPREIREGEN, Paul D.. **Compendio de arquitetura urbana**. Barcelona: GG, 1973.

TURKIENICZ, Benamy & MALTA, Maurício. Desenho urbano. **II Seminário sobre desenho urbano no Brasil**. São Paulo: Pini; Brasília: CNPq; Rio de Janeiro: FINEP, 1986.

VIDLER, Anthony. **Los escenarios de la calle: transformaciones del ideal y de la realidad**. Barcelona: Gustavo Gili, 1981.

WILHEIM, Jorge. **Projeto São Paulo**: propostas para a melhoria da vida urbana. Rio de Janeiro: Paz e Terra, Col. Estudos Brasileiros, v.62, 1982.

WRIGHT, Charles L (Edit.). **Facilitando o transporte para todos**. Washington, DC: Banco Interamericano de desenvolvimento, 2001.

XAVIER, Antonio (Org.). **Lúcio Costa**: sobre Arquitetura. Porto Alegre: UniRitter, 2007.

YÁSIGI, Eduardo. **Princípios de urbanismo**: temas de reflexão. São Paulo: Governo do Estado de São Paulo/Sec. de Econ. e Planej/Coord. de Ação Regional, 1974. (Mimeo)

YÁSIGI, Eduardo. **O mundo das calçadas**. São Paulo: Humanitas/FFLCH/USP/Imprensa Oficial do Estado, 2000.

ZEIDLER, Eberhard H. **Arquitetura Plurifuncional en el contexto urbano**. Barcelona: Gustavo Gili, 1985.