

CONTINUIDADE E MUDANÇA EM BRASÍLIA¹

CONTINUITY AND CHANGE IN BRASÍLIA | CONTINUIDAD Y CAMBIO EN BRASÍLIA

FREDERICO DE HOLANDA, MANUELA SOUZA RIBEIRO

RESUMO

A primeira parte do artigo concerne as áreas residenciais de Brasília. A segunda parte trata das “superquadras” brasilienses, a maior parte do tecido urbano. Uma superquadra consiste numa área de 240m x 240m, com 2 500 a 3 500 habitantes, a depender dos tipos de apartamentos. O discurso tradicional preza a generosa permeabilidade para os pedestres, considerando que os apartamentos são sobre *pilotis* corbuseanos. Isso é mais mítico que real, dadas as inúmeras barreiras ao movimento. Relações com os principais pontos de atração do entorno — parada de ônibus, comércio local, escolas-parque *etc.* —, também são mal definidas. Há uma estrita divisão entre o espaço para o carro e o espaço para o pedestre — o primeiro sem vegetação e fachadas frontais, o segundo em partes menos acessíveis e visíveis no interior das superquadras. A terceira parte do texto concerne a análise de um projeto de superquadra realizado por um dos autores: a SQN 109. Ela está sendo implantada desde 1995. A aplicação de técnicas de análise morfológica revela a medida que este projeto reproduz experiências anteriores ou se, ao contrário, inova, e em que aspectos. A análise focará o projeto, mais que os resultados do espaço real, dada sua incompletude. Mesmo assim, algo já é possível dizer a partir do que já está pronto, sugerindo que há aqui um grau de inovação, apesar da estrita obediência às rigorosas normativas urbanísticas vigentes na Brasília Patrimônio Cultural da Humanidade.

PALAVRAS-CHAVE: Brasília. Espaço residencial moderno. Inovação. Superquadras.

ABSTRACT

The first part of the article is related to the residential areas in Brasília. The second part refers to the “superquadras” (superblocks), the major part of the urban tissue. A superblock consists of an area of 240m x 240m, with approximately 2,500 to 3,500 inhabitants, depending on the type of apartments. Traditional discourse praises the generous permeability for pedestrians as the apartments are raised on pilotis. This is more a myth than a reality given the many barriers to movement. The relations with the surrounding places that attract people — bus stops, local shopping, schools etc. —, are ill-defined. There is also a strict division between the space for the cars and pedestrians — the former without vegetation and front façades, the latter in areas that are less accessible and visible in the superblocks. The third part of the article is an analysis of the superblock project designed by one of the authors: the SQN 109 (109

North Superblock). It has been under construction since 1995. The application of morphological analysis techniques reveals to what extent this project is a reproduction of previous experiences or if, on the contrary, it is innovative and in which aspect. The analysis will focus on the project rather on the real space, as it is not yet complete. Anyhow, from what can be seen of the construction, it is innovative, despite the strict observance of the urban regulations in Brasília, declared a World Cultural Heritage Site by Unesco.

KEYWORDS: Brasília. Modern residential space. Innovation. Superblocks.

RESUMEN

La primera parte del artículo se refiere a las áreas residenciales de Brasília. La segunda parte se refiere a las “superquadras”, la mayor parte del tejido urbano. Una superquadra está formada por un área de 240 m x 240 m, con una población que varía entre 2 500 y 3 500 habitantes, dependiendo de los tipos de departamentos. El discurso tradicional valora una permeabilidad generosa para los peatones, considerando el hecho de que los departamentos se asientan sobre pilotis corbuseanos. Esto es más mítico que real, debido a las inúmeras barreras al movimiento. Relaciones con los elementos generadores de movimiento de la vecindad — parada de autobuses, comercio de vecindad, escuelas etc. — también son mal definidas. Hay una estricta división entre el espacio para los automóviles y el espacio para los peatones — el primero sin vegetación y fachadas de frente, el segundo en partes poco accesibles y visibles en el interior de la superquadra. La tercera parte del texto se refiere al análisis de un proyecto de superquadra diseñado por uno de los autores: la SQN 109 (Superquadra Norte 109), la cual está siendo implementada desde 1995. La aplicación de técnicas de análisis morfológico revela la medida en que este proyecto reproduce experiencias previas o si, al contrario, innova, y en qué aspectos. El análisis concentra su atención en el proyecto, más que en los resultados del espacio real, ya que se queda incompleto. Asimismo, algo ya puede ser dicho a partir de lo que está listo, sugiriendo que la existencia de un cierto grado de innovación, a pesar de la estricta obediencia a las rígidas normas urbanísticas vigentes en la Brasília Patrimonio Cultural da la Humanidad.

PALABRAS CLAVE: Brasília. Espacio residencial moderno. Innovación. Superquadras.

INTRODUÇÃO

Tornou-se lugar comum dizer que o núcleo fundador de Brasília, projetado por Lucio Costa, é constituído por quatro tipos morfológicos urbanos: o monumental, o gregário, o residencial e o bucólico (COSTA, 1995). Cada tipo é relacionado com uma função básica da cidade, respectivamente: o Governo Federal e as funções cerimoniais e culturais cen-

trais (o “centro do Estado”); o centro urbano de escritórios, comércio e serviços em geral (o “centro da sociedade civil”); as áreas residenciais; e o entorno esparsamente ocupado, mais relacionado com lazer e hotéis de turismo.

Este ensaio trata do tipo morfológico residencial, constituído por uma variedade de tipos edilícios, dentre os quais as *superquadras*, uma área de 240m x 240m, constituída, em média, por onze edifícios de apartamentos, nos quais residem entre 2 500 e 3 500 pessoas, dependendo do tipo do imóvel. Os edifícios, com seis pavimentos de altura, são construídos sobre pilotis.

Em 1995, o primeiro autor deste estudo, Frederico de Holanda, projetou uma nova superquadra na Asa Norte do Plano Piloto: a Superquadra Norte 109 (doravante 109N). Algumas questões se impunham: seria possível conciliar a obediência às normas e a inovação? o que a experiência anterior teria a dizer sobre o desempenho das superquadras como áreas residenciais? como evitar problemas e melhorar as reconhecidas qualidades do tipo morfológico?

Atualmente (2015), a 109N encontra-se em fase de implantação. Somente dez dos quinze edifícios propostos estão prontos e ocupados, assim como não é ainda possível avaliar o desempenho do espaço relativo ao uso dos lugares públicos. No entanto, talvez seja possível simular seu desempenho futuro, empregando técnicas de análise morfológica, em alguns casos lidando com procedimentos inéditos a partir dos programas de computador especiais — *softwares* especialistas.

Este estudo apresenta uma breve revisão dos tipos de espaços domésticos em Brasília e, a seguir, uma crítica às experiências anteriores das superquadras. Após, discute-se o projeto da 109N por meio das variáveis analíticas da Teoria da Sintaxe Espacial, comparando o projeto da 109N com as superquadras preexistentes. Finalmente, projeta-se o desempenho hipotético da 109N quando totalmente implantada, seguido de uma discussão conclusiva.

TIPOS MORFOLÓGICOS RESIDENCIAIS DE BRASÍLIA: UMA REVISÃO

Dois tipos de espaço doméstico foram originalmente propostos por Lucio Costa para Brasília: apartamentos em blocos e casas individuais.

As residências unifamiliares, em densidade muito mais baixa que os blocos de apartamento, localizam-se próximas à orla do Lago Paranoá, importante elemento paisagístico da cidade. No desenvolvimento do Plano, elas foram realocadas para a margem oposta do lago.

Por outro lado, as superquadras, tema deste artigo, são o elemento predominante do tecido residencial do Plano Piloto. Embora a ideia tenha sido brevemente apresentada no projeto original, os princípios de desenho estão claros: uma faixa verde cercando o conjunto construído; o tráfego de veículos concentrado na área central, deixando as laterais para passeios e jardins; apenas uma entrada veicular e um sistema viário “em árvore”,

prevenindo o fluxo de passagem; edifícios sobre pilotis, com altura máxima “de talvez seis pavimentos”, como Lucio Costa escreveu e que findou sendo a regra; jardim de infância e a antiga escola primária nas posições mais distantes da entrada veicular. As superquadras, em fileiras paralelas, formam um “colar” que constitui as “asas residenciais”, tendo como espinha dorsal a via expressa que corta a cidade de norte a sul — o Eixo Rodoviário, com 6,2km de extensão em cada direção, a partir do centro. No projeto original eram três fileiras, mas a cidade “engordou” e perdeu um pouco seu caráter linear: hoje são oito fileiras paralelas de quadras, e não só para uso residencial.

A altura dos edifícios das superquadras evoca os gabaritos médios de cidades europeias em que Lucio Costa morou na infância e adolescência, e pelas quais ele sempre demonstrou grande afeto: Paris, Copenhague, Berlim e Barcelona, no seu tecido pré-moderno.

Os moradores apreciam as qualidades das superquadras. O uso do espaço público varia de acordo com os atributos da população envolvida e com as características morfológicas dos lugares (RIBEIRO, 2013). Crianças e jovens usam mais o espaço público durante o dia; adultos, mais à noite e nos fins de semana e feriados, fora dos horários de trabalho, quando as quadras de esportes estão lotadas.

A projeção dos edifícios residenciais sobre o chão ocupa cerca de 10% da área total da quadra, o que deixa generosos espaços para forrações vegetais e espécies arbustivas e arbóreas, o que contribui para a atmosfera bucólica da cidade. Seu bom desempenho bioclimático resulta dos extensos jardins e da porosidade do tecido urbano, advinda dos pilotis e do distanciamento entre os prédios. Solicitadas a avaliar a cidade, todas as classes sociais a aprovaram, por razões essencialmente relacionadas à atmosfera do lugar: “tranquilidade”, “paisagismo”, “vastidão espacial” e “sociabilidade”, esta última em contradição com muitas avaliações negativas da cidade por parte de vários críticos. Tal resultado afasta os clichês sobre o isolamento das pessoas, endossados, por exemplo, por Holston: “[a superquadra] não tem vida própria”, “não tem senso de comunidade”, “as pessoas se isolam”, “afastam-se umas das outras”, “têm dificuldade em fazer amigos”, “morrem sozinhas” *etc.* (HOLSTON, 1993, p.182). Acredita-se que, se assim fosse, a cidade teria altos índices de suicídio, quando, ao contrário, Brasília está abaixo da média das cidades brasileiras. No quesito “suicídio masculino por 100 000 habitantes”, Brasília está mais classificada do que cidades com maior Índice de Desenvolvimento Humano (IDH), Organização das Nações Unidas — Florianópolis = 0.875, Porto Alegre = 0.865, Curitiba = 0.856, Brasília = 0.844 (SCHNITMAN *et al.*, 2010).

Pesquisa sistemática e observações empíricas contradizem as conclusões de Holston (1993) e outros sobre o modo de vida em Brasília. Há atributos no projeto que permitem intensa sociabilidade nos espaços públicos. Nos comércios de vizinhança, há pontos de grande vitalidade quase a varar a noite — algumas quadras são particularmente conhecidas por sua vida boêmia, como a 408 Norte. Como em outras cidades, há interações

sociais fora do âmbito público — clubes, *shopping centers*, casas de amigos *etc.* —, mas isso é mais típico das elites, e menos frequente na classe média e nas classes populares. A configuração da urbe pode impor custos — decerto os impõe — mas não são esses (HOLANDA, 2010).

Assim, deve-se avaliar a experiência das superquadras e identificar problemas a serem evitados em projetos futuros; foi o que se tentou com o projeto da I09N. Seguem alguns dos elementos problemáticos da experiência anterior, lembrando que o projeto foi comentado, embora de maneira diferente, em Holanda e Barcellos (2011).

SUPERQUADRAS PREEXISTENTES

As relações da superquadra com o entorno, especialmente com o comércio local e com as paradas de ônibus, são inadequadas: a posição dos prédios frequentemente impede o acesso fácil a esses destinos. Os espaços internos das superquadras são pouco diferenciados entre si e mal definidos, danificando sua legibilidade e a orientação através deles. Por essas razões, o fluxo de pedestres para trabalho, serviços ou lazer concentra-se na periferia, não nos espaços do miolo da quadra. O que deveria, em princípio, acolher moradores e estranhos indiscriminadamente, acaba penalizando particularmente a estes últimos: reverte-se uma estrutura espacial moderna não ortodoxa e aberta (uma contribuição de Lucio Costa ao conceito de “unidade de vizinhança”), num esquema introvertido.

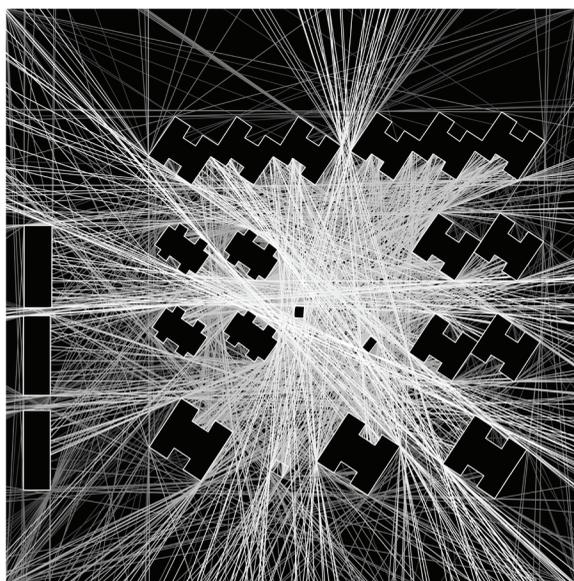
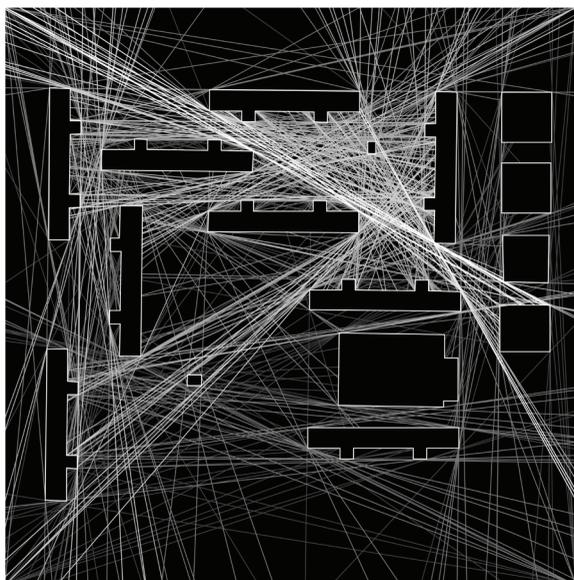
Para o motorista, a situação é diferente. O sistema viário dentro das superquadras faz-se “em árvore”: as ruas bifurcam-se sucessivamente até terminarem em pontos sem saída. Encontrar um endereço pode ser uma aventura. A configuração das vias é responsável pela baixa acessibilidade interpartes do Plano Piloto.

Muito embora a periferia das superquadras tenha equipamentos variados — clubes de vizinhança, cinemas, igrejas, comércio local — a posição dos prédios não favorece sua percepção: os vazios definidos pelos edifícios não marcam os caminhos para os equipamentos circunvizinhos de maneira legível. Por outro lado, os edifícios não criam “vestíbulos” ou “*halls* de entrada” que assinalem o acesso às superquadras a partir das paradas dos ônibus ou do acesso de veículos. Na experiência prévia, não há relações claras entre as funções de circular e os atributos morfológicos que as assinalam.

A localização de escolas, longe da entrada, é inapropriada, dado o desconforto provocado nos moradores pelo fluxo veicular no início e término dos turnos escolares (como sempre, as escolas “de vizinhança” servem a uma maior clientela que a da vizinhança). Barreiras proliferam no espaço interno da superquadra, prejudicando o fluxo de pedestres e ciclistas. O piso dos pilotis, com o tempo, passou a ser elevado quase um metro acima do chão para ventilar garagens subterrâneas. Cercas vivas ao redor dos edifícios semiprivatizam o espaço, às vezes compostas por variedades arbustivas com espinhos, jocosamente referidas como “verde nocivo”. Além disso, muitas rampas de garagens consomem boa parte do espaço livre, na medida em que cada prédio tem duas

rampas, cada uma de mão única, quando poderia ter apenas uma, de mão dupla. Taludes ou diferenças de nível provocam desvios desconfortáveis no trajeto dos pedestres e afetam visualmente a paisagem. A decantada permeabilidade física e visual através dos pilotis é mais mítica que real.

Normalmente não há distinção entre espaços principais e espaços secundários, espaços mais acessíveis e outros menos acessíveis ao conjunto, espaços maiores e menores, ensolarados e sombreados. Para capturar esses aspectos utilizaram-se neste estudo algumas medidas sintáticas: mapas axiais e *Visual Graph Analysis* (VGA, Análise Gráfica Visual). O mapa axial captura o movimento potencial de pedestres, e o de visibilidade, a abrangência visual. Ambos consideram o espaço público aberto.



Na Figura 1 e seguintes, em conformidade com a Teoria da Sintaxe Espacial, os tons mais claros, tendentes ao branco, representam os percursos mais acessíveis ou as áreas mais visíveis do conjunto do sistema, enquanto os tons mais escuros indicam os percursos menos acessíveis ou as áreas menos visíveis.

A Figura 1 analisa o mapa axial de todas as linhas da superquadra 113N. O mapa mostra a estrutura de permeabilidades das superquadras — todos os ângulos possíveis de visão e movimento, definidos pelas quinas dos volumes edificados — mas *não* considera a permeabilidade através dos pilotis, por causa das barreiras comentadas. A quadra 113N, por exemplo, tem um esquema pouco acessível interpartes, com os eixos mais acessíveis e visíveis concentrados numa área que não é espacialmente importante.

Embora a estrutura espacial da 113N seja semelhante a diversas superquadras, há algumas diferenças. Pode haver uma diferenciação entre “centro” e “periferia”, particularmente em superquadras mais recentes. Edifícios residenciais concentram-se próximos da borda limítrofe da quadra e deixam uma grande porção de espaço desocupado no miolo. Equipamentos escolares e de lazer geralmente se concentram aqui. Espaços periféricos não estão articulados

FIGURA 1 – Mapa axial de todas as linhas da superquadra 113N.
Fonte: Elaborada pelos autores (2013).

FIGURA 2 – Mapa axial de todas as linhas da superquadra 207S.
Fonte: Elaborada pelos autores (2013).

a esses espaços centrais, excepcionalmente amplos e pouco utilizados. É o caso da 207S (Figura 2), na qual há um núcleo central muito “integrado”, como mostram as linhas claras que o atravessam. No entanto, tal “campo de possibilidades” ou de acessibilidade potencial *não* é explorado. Esse é um dos exemplos em que uma área central vasta resta completamente deserta, enquanto as pessoas preferem circular pela periferia, ao longo de eixos mais segregados.

Para a análise VGA, foi feita uma representação referente à estrutura de visibilidade, que leva em conta *os edifícios como volumes fechados*, e não os cones visuais que atravessam os pilotis, mais míticos que reais, considerando a quantidade de barreiras visuais comentadas. Isso é importante por várias razões: (1) revela mais acuradamente a percepção visual, pois muitos elementos que bloqueiam a visão não são representados nos mapas axiais tradicionais, que registram as permeabilidades *através* dos pilotis; e (2) as linhas de visão que consideram os volumes edificados em toda a sua altura acentuam as conexões visuais (ou sua ausência) entre espaços internos públicos das superquadras, e entre espaços internos e externos que circundam a área.

As Figuras 3 e 4 mostram que o “núcleo de integração” — isto é, os espaços mais visíveis do sistema — concentra-se no entorno, não nas áreas centrais. Praticamente não há coincidência entre as áreas mais acessíveis (Figuras 1 e 2) e as de maior visibilidade. Acredita-se que isso interfira fortemente na apreensão da estrutura do lugar e explique melhor que o movimento de pedestres se localize predominantemente na periferia.

É possível distinguir os espaços de “serviço”, destinados à circulação e estacionamento de veículos, dos espaços “sociais”, destinados à circulação e lazer de pedestres, configurando a clássica separação dos dois tipos de domínio do urbanismo moderno. Frequentemente, crianças preferem os espaços de serviço para jogos que demandam superfícies duras. O sistema viário “em árvore” impõe longas jornadas para veículos de serviço (coleta de lixo, correios *etc.*), assim como vias asfaltadas mais largas

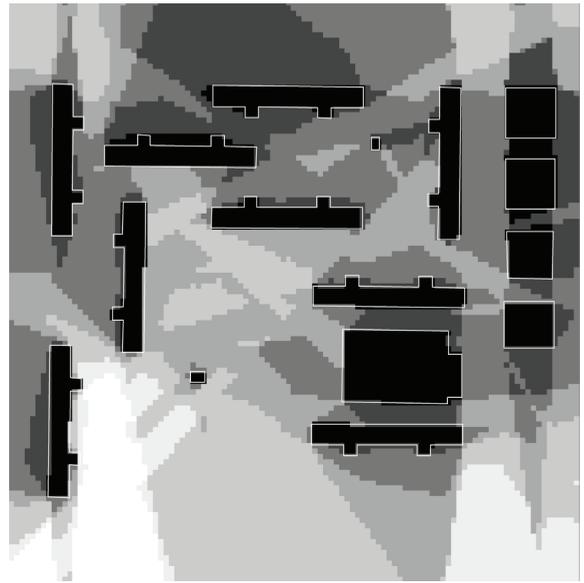


FIGURA 3 – Análise gráfica visual da superquadra 113N, considerando os volumes construídos em toda a sua altura como barreiras.

Fonte: Elaborada pelos autores (2013).

FIGURA 4 – Análise gráfica visual da superquadra 207S, considerando os volumes construídos em toda a sua altura como barreiras.

Fonte: Elaborada pelos autores (2013).

— todas têm de ser de duas mãos. No esquema, não é fácil encontrar um endereço. De outro lado, poucos usam os espaços “sociais”, mais *expressivos* do que *instrumentais*, ou seja, mais para serem *vistos* do que para serem *apropriados* fisicamente pelos habitantes.

Além dos edifícios residenciais, as primeiras superquadras tinham um jardim de infância, a então escola primária (hoje ensino fundamental), um parque infantil e uma quadra de esportes multiuso. Hoje há também uma banca de jornais e revistas, um ponto de táxi e a previsão de um lote para a administração da quadra.

Na lógica da unidade de vizinhança há supostas relações predominantes entre os equipamentos locais e os próprios habitantes da quadra. Os equipamentos educacionais ficavam, assim, na posição mais afastada da entrada, pois seriam acessados pelos habitantes a pé. Por isso, quem chega de ônibus ou de carro é obrigado a desconfortável ziguezague até a porta desses prédios. Naturalmente, a predominância de uso pelos moradores locais nunca aconteceu, e a incômoda interferência veicular ocorre em razão de muitos pais utilizarem o carro para levar as crianças à escola.

Não há uma sinergia pela qual equipamentos usados por diferentes pessoas possam ser mutuamente visíveis. Relações entre parque infantil, quadras de esportes, áreas de lazer e escolas são aleatórias. Assim, é desperdiçada a oportunidade de usar a localização dos diferentes equipamentos para criar um ambiente urbano diversificado.

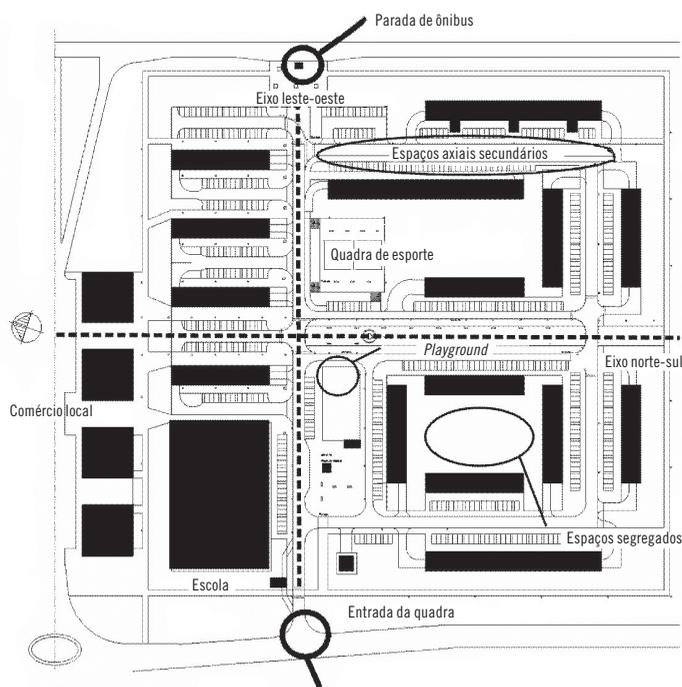


FIGURA 5 – Esquema geral da 109N.
Fonte: Elaborada pelos autores (2013).

O PROJETO DA 109N

O projeto tem como elementos principais dois eixos retilíneos que se cruzam perpendicularmente e funcionam como fortes âncoras dos elementos fundamentais do entorno: comércio local ao norte, parada de ônibus a leste, clube de vizinhança ao sul (previsto), entrada de veículos a oeste. O eixo sul-norte — *promenade* — vaza a quadra e perpassa dois blocos do comércio local. Blocos comerciais e edifícios residenciais intraquadra formam um cone visual progressivamente estreitado ao norte. Os dois eixos estabelecem uma continuidade com elementos externos que somente ocorrem por acaso em superquadras preexistentes (Figura 5). O estreitamento da *promenade* para o norte contribui para perceber os sentidos da direção (sul-norte/norte-sul) de modo diferente.

Tendo como uma das extremidades o local da parada de ônibus, o eixo leste-oeste favorece o percurso de pedestres ao longo da quadra e dos equipamentos mais importantes. Insere-se interessante elemento de urbanidade pela covisibilidade e copresença de moradores e estranhos. Espaços mais reclusos serão predominantemente utilizados pelos moradores.

O relevo caracteriza-se por suave declive, de cerca de 5%, de sudoeste a nordeste. A solução de implantação dos blocos residenciais negou obediência mais rigorosa às curvas de nível e à posição bioclimática ideal, pela qual a melhor orientação da maior dimensão dos blocos seria de noroeste a sudeste. Opta-se por paralelismo ante blocos residenciais de superquadras vizinhas e de comércio local. Privilegia-se a unidade perceptiva com o entorno.

A boa legibilidade interna da quadra depende de diferenciação quanto a cheios (edifícios) e a vazios (espaços livres de uso coletivo). Espaços livres diferenciam-se por (1) tratamento paisagístico, constituído por vegetação, pisos e distribuição do mobiliário urbano e por (2) atributos morfológicos, definidos pela implantação das edificações (tamanho, forma, localização relativa dos vazios). Com variações, a SQN-109 apresenta os seguintes espaços:

- 1) axial oeste-leste
- 2) axial norte-sul
- 3) axiais secundários, definidos como ruas de circulação local
- 4) reclusos entre as edificações
- 5) cordão verde

Os atributos das edificações e da vegetação definem “salas” ou “corredores urbanos”. Ao cruzarem-se perpendicularmente e vazarem a quadra, os espaços axiais oeste-leste e norte-sul polarizam o uso do espaço público, já que os eixos foram criados em função dos elementos do entorno (“magnetos”), geradores de movimento. Enquanto as soluções preexistentes frequentemente ignoram fluxos de pedestres gerados em pontos de ônibus, na 109N, valorizam-se espaços de circulação, legíveis de fora para dentro, ou no interior da quadra. Não basta a permeabilidade dos pilotis.

O espaço axial oeste-leste tem por extremidades: a oeste, a entrada de veículos a partir da via W-1; a leste, o ponto de ônibus no Eixinho Oeste, parte do elemento rodoviário estrutural de Brasília, o Eixo Rodoviário. Nesse espaço axial localizam-se equipamentos de uso coletivo (jardim de infância, escola de ensino fundamental, parque de vizinhança) e o mobiliário urbano mais importante (ponto de táxi, banca de revista, administração da quadra, quadra poliesportiva, abrigo de passageiro de transporte coletivo), fortalecendo o sentido de lugar. As escolas localizam-se à entrada da quadra, facilitando o acesso à clientela exterior e evitando o intenso tráfego provocado por esse equipamento.

O espaço axial norte-sul, a *promenade*, liga o comércio local à área prevista para o clube de vizinhança. Pela localização central na quadra e pelo tratamento paisagístico, o

espaço há de ser bastante utilizado pelos pedestres, seja como caminho para o comércio local, seja como local de lazer contemplativo. É marcado por um renque de palmeiras reais, com piso em pedra portuguesa. Devem ser instalados bancos para descanso e socialização. Uma escultura próxima ao cruzamento do eixo norte-sul com o oeste-leste haverá de ser um marco visual para a identidade e a orientabilidade do lugar.

Os espaços axiais secundários definidos na extensão das ruas de circulação local são nitidamente constituídos de edificações e contêm faixas de rolamento para veículos e calçadas de pedestres. A superposição evita a aridez de espaços só ocupados por veículos estacionados ou em movimento, para os quais dão fundos os edifícios. Foram projetados fundos para espaços mais reclusos, bem como incorporadas lições da história de Brasília e de outras cidades, que aclaram ser a circulação de veículos importante atrator para a presença da população, particularmente a jovem.

As dimensões desses lugares permitem incorporar calçadas e faixas de amenização entre as edificações, faixas de rolamento e estacionamentos arborizados. As calçadas não são interrompidas pelos acessos às garagens, e os veículos as cruzam em nível mais elevado que as vias, sendo o asfalto interrompido pelo cimentado da calçada, determinando prioridade ao pedestre.

Os espaços reclusos situam-se entre as edificações, fechados à circulação de pedestres e veículos. São quintais semiprivados para os edifícios do entorno imediato, relativamente reclusos, mas sem barreiras de acesso. Podem-se plantar árvores frutíferas, compatíveis com práticas esportivas informais e brincadeiras de crianças pequenas.

O cordão verde da quadra é formado por árvores, que sombreiam a calçada. Nos espaços mais reclusos, a posição segregada relativa aos eixos polarizadores implica menos utilização. Noutras quadras, usam-se calçadas periféricas por inexistirem eixos de circulação que conectem magnetos (eixo oeste-leste = parada de ônibus que se liga à entrada de veículos da quadra e alimenta os principais equipamentos internos). No projeto, legibilidade e acessibilidade de eixos que interligam magnetos potencializam a sua utilização, em detrimento de espaços mais segregados.

Considerados tais atributos, observa-se o contraste entre o projeto da 109N e as experiências anteriores. Exceto as soluções que implicam grande espaço aberto central (mas que não têm bom desempenho), nesta superquadra as unidades de espaço aberto são bem definidas e se diferenciam claramente.

As Figuras 6 e 7 revelam os atributos morfológicos da superquadra como um todo e o desempenho sistêmico dos vários tipos de unidades espaciais. O mapa axial de todas as linhas (Figura 6) mostra a importância dos eixos norte-sul e leste-oeste: as linhas mais acessíveis passam por esse lugar. Isso faz a parada de ônibus e a entrada de veículos muito acessíveis a partir do sistema como um todo. A Figura 6 também revela a alta acessibilidade para todos os equipamentos de uso coletivo dentro da superquadra, em contraste com projetos anteriores.

A análise VGA (Figura 7) indica uma forte área central, ao contrário do caso da 207S (Figura 4), onde os lugares mais visíveis estavam deslocados para a periferia, revelando a baixa força do espaço central. Na 109N, os eixos norte-sul e leste-oeste compreendem as áreas de maior visibilidade, destacando-se as localizações da parada de ônibus e da entrada da quadra (Figura 5). Mas o ponto de cruzamento dos dois eixos — elementos estruturantes do partido — também é visualmente privilegiado.

CONCLUSÃO

O projeto para a 109N está em execução desde 1995. Sete dos quinze prédios já estão habitados, mas os equipamentos de uso coletivo da quadra ainda não estão implantados. Assim, o uso pretendido para o espaço ainda não é muito visível, sendo prematuro confrontar a distribuição das pessoas no espaço, hoje, com a hipótese que baseou a proposta. Além disso, o sistema viário não está completo, particularmente os dois anéis entrelaçados (nenhuma superquadra tinha anéis antes).

Um problema diz respeito ao mau monitoramento do projeto por parte do governo local, problema recorrente em Brasília. Na 109N, os espaços entre edifícios, mais amplos que na prática anterior — 30m, contra os 20m de antes — foram projetados de forma que não parecessem espaços de “serviço”, mas não estão sendo implementados de acordo com a proposta. Também estão sendo ignoradas as generosas áreas verdes previstas no projeto e as calçadas para pedestres, assim como a área asfáltica está sendo superdimensionada. Mas há também o caso oposto: a extensão da *promenade* que leva à entrada entre dois prédios do comércio local foi transformada em área verde, danificando o passeio de pedestre definido no projeto.

Nada indica que as escolas na entrada da superquadra venham a ser construídas em um futuro próximo. Isso era sabido de antemão, dada a política do atual sistema público de educação. Em todo caso, elas foram colocadas na entrada da superquadra,

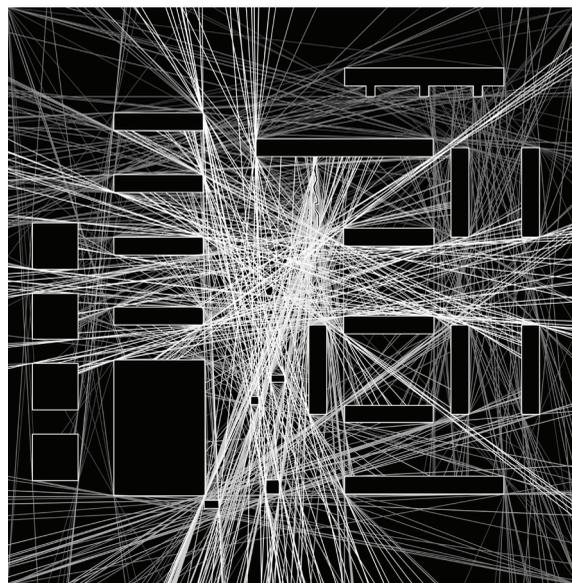


FIGURA 6 – Mapa axial de todas as linhas da superquadra 109N.
Fonte: Elaborada pelos autores (2013).

FIGURA 7 – Mapa da análise gráfica visual da superquadra 109N, considerando os volumes edificadas em toda a sua altura como barreiras visuais.
Fonte: Elaborada pelos autores (2013).

considerando usuários não locais e visibilidade sistêmica mais generosa dos equipamentos, entre outros fatores. Como em outros casos, é provável que essas parcelas não construídas sejam transformadas em campos de futebol de pequeno porte. Sua elevada acessibilidade irá favorecê-los, acabando por torna-los mais uma atração no eixo leste-oeste “urbano” do esquema — eixo altamente integrado física e visualmente, por isso com alto potencial para uso intenso.

No futuro, seria interessante refinar a análise, considerando, por exemplo, a importância das árvores na definição da estrutura de espaço aberto. Aqui, consideram-se apenas os volumes construídos, a fim de capturar o ponto de vista do pedestre. Será interessante considerar a vegetação, particularmente nas superquadras mais antigas, com árvores de mais de sessenta anos de idade e altura que ultrapassa os edifícios de seis andares.

Finalmente, o projeto para a 109N amolda-se às estritas regras de projeto que norteiam o modelo das superquadras em Brasília. Essencialmente, essas regras dizem respeito aos tipos edifícios: número de pavimentos (seis, sobre pilotis), dimensões do que pode ou não ser ocupado nos pilotis, usos possíveis dos pilotis (guarita, apartamento de porteiro *etc.*), ocupação das coberturas e outras regras. Do ponto de vista urbanístico, cada quadra tem aprovada a área total a ser ocupada pelos edifícios, distância mínima de 20m interfachadas, e uma única entrada para veículos. Nada mais há quanto à configuração do espaço público, de modo que as regras são mais tácitas do que explícitas.

Neste projeto, procurou-se demonstrar que, dentro da normativa existente, é possível inovar quanto à experiência progressa. Podem ser citados os seguintes aspectos de inovação: (1) sistema viário anelar, e não “em árvore”; (2) definição dos espaços abertos, configurando claras unidades morfológicas, não como “sobras” na paisagem; (3) sinergia quanto à presença humana nos espaços abertos, pela proximidade de equipamentos que atraem uma diversidade de sujeitos — crianças, adolescente, adultos; (4) favorecimento da interface entre o morador da superquadra e o passageiro, pela posição dos eixos de circulação a conectarem importantes pontos de geração de movimento, como a parada de ônibus (a leste) e a entrada da quadra (a oeste); (5) clareza na relação com o entorno, como a *promenade* que liga o interior da quadra ao comércio local. Os efeitos das inovações poderão ser avaliados no futuro próximo.

NOTAS

1. Artigo elaborado a partir da dissertação de mestrado de M.S. Ribeiro, intitulada “Habitar, trabalhar, recrear e circular: possibilidades e limitações nas superquadras de Brasília”, Universidade de Brasília, 2013.

REFERÊNCIAS

COSTA, L. *Lucio Costa*: registro de uma vivência. São Paulo: Empresa das Artes, 1995.

HOLANDA, F. *Brasília*: cidade moderna, cidade eterna. Brasília: UnB, 2010.

HOLANDA, F.; BARCELLOS, V. Permanência e inovação: SQN-109, Brasília. In: HOLANDA, F. (Org.). *Arquitetura e urbanidade*. 2.ed. Brasília: FRBH, 2011. p.120-139.

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

RIBEIRO, M.S. *Habitar, trabalhar, recrear e circular*: possibilidades e limitações nas superquadras de Brasília. 2013. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) — Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília, Brasília, 2013. Disponível em: <<http://www.fredericodeholanda.com.br/>>. Acesso em: 3 maio 2015.

SCHNITMAN, G. *et al.* Taxa de mortalidade por suicídio e indicadores socioeconômicos nas capitais brasileiras. *Revista Baiana de Saúde Pública*, v.34, n.1, p.44-59, 2010. Disponível em: <<http://inseer.ibict.br/rbsp/index.php/rbsp/search/advancedResults>>. Acesso em: 2 maio 2015.

FREDERICO DE HOLANDA | Universidade de Brasília | Faculdade de Arquitetura e Urbanismo | Departamento de Teoria e História da Arquitetura e do Urbanismo | *Campus* Universitário Darcy Ribeiro, Asa Norte, 70910-900, Brasília, DF, Brasil | Correspondência para/*Correspondence to*: F. HOLANDA | *E-mail*: <fredholanda44@gmail.com>.

MANUELA SOUZA RIBEIRO | Ímpar Serviços Hospitalares S/A | Setor de Projeto | Brasília, DF, Brasil.

Recebido em
30/9/2013,
reapresentado
em 14/5/2014
e aprovado em
10/9/2014.