U.PORTO

MIARQ

PROJETO DE DISSERTAÇÃO DO MESTRADO INTEGRADO EM ARQUITECTURA

A invisibilidade do pedestre no Plano Piloto de Brasília: Críticas e novas diretrizes ao desenho das Passagens Subterrâneas de Pedestres na perspectiva da mulher no "espaço público"

Maria Eduarda Neumann

M

2019

A INVISIBILIDADE DO PEDESTRE NO PLANO PILOTO DE BRASÍLIA:
CRÍTICAS E NOVAS DIRETRIZES AO DESENHO DAS PASSAGENS SUBTERRÂNEAS DE PEDESTRES NA PERSPECTIVA DA MULHER NO 'ESPAÇO PÚBLICO'

MARIA EDUARDA NEUMANN



1



2

Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto | FAUP

Autora da pesquisa
Maria Eduarda Neumann

Projeto de Dissertação do Mestrado Integrado em Arquitectura | MIARQ
"A invisibilidade do pedestre no Plano Piloto de Brasília: Críticas e novas diretrizes ao desenho das Passagens Subterrâneas de Pedestres na perspectiva da mulher no "espaço público""

Orientação
Francisco Barata Fernandes *in memoriam* | FAUP
Álvaro António Gomes Domingues | FAUP

Coorientação
Eduardo Pierrotti Rossetti | FAU-Universidade de Brasília

Porto, Portugal
Agosto de 2019

Porto, Portugal.
Agosto de 2019

Eu, Maria Eduarda Neumann, autorizo a publicação desta Dissertação no sistema de Informação da Universidade do Porto. Consinto também a reprodução e divulgação total ou parcial deste trabalho, por qualquer meio convencional ou eletrônico, para fins de estudo e pesquisa, desde que citada a fonte.

E-mail da autora: mariaeduardaneumannpinheiro@gmail.com

Nota à edição:

A presente dissertação foi redigida segundo o acordo ortográfico da Língua Portuguesa de 1990, em vigor desde 2009, tendo-se procedido, a fim de garantir a coerência formal do texto, à atualização das transcrições usadas.

Destaca-se que algumas leituras contaram com a "tradução livre" da autora.

"Mas sei que voltarei. Sou atraída aqui pelo que me assusta em mim. – Nunca vi nada igual no mundo" [afinal] "a alma aqui, não faz sombra no chão".

- Clarice Lispector, crônicas "Brasília" (1964) e "Brasília: Esplendor" (1974)

RESUMO

O presente trabalho de dissertação tem como temática de estudo a compreensão da ocupação do pedestre no Plano Piloto de Brasília (PPB), cidade tida como a melhor representação do urbanismo modernista racionalista e, consequentemente, aquela que inviabilizou o percurso pedonal; sendo, portanto, uma "cidade excepcional".

Visto tais ideais funcionais e imagéticos do urbanismo modernista da Carta de Atenas, logo, de controle da forma em prol da paisagem dos fluxos de carros em movimento, nos dedicamos ao desenho das Passagens Subterrâneas de Pedestres (PSP), nosso "objeto de estudo", evidenciando a possibilidade do andar à pé no PPB e de maneira exclusiva – embora de forma limitada pelo seu desenho estreito e aterrado sob o Eixo Rodoviário.

Possuem como função a interligação das Unidades de Vizinhança às paragens de ônibus, mas apesar de terem sido construídas como "corredores urbanos humanos" (alugares), criticamente, revelam-se lugares plenos de significados, uma vez que denunciam as realidades, as desigualdades, as transformações e as ocupações realizadas pelos brasilienses na cidade-capital. Assim, tais eixos refletem também um controle social atenuando a segregada sociedade arquipélago (classe e raça), bem como as questões patriarcais (gênero), dado o histórico social do Brasil.

Logo, nosso estudo se dá pelo cruzamento dos nexos controle formal (da crítica "a city is not a tree") e o controle social (gênero, classe e raça) que o nosso objeto emancipa, desmistificando questões ideais e imagéticas na busca de uma correlação perante a construção física do espaço urbano e as relações sociais. Assim, utilizamos o corpo da mulher no "espaço público" como "chave de análise", dado que é à partir do viés de quem caminha, que melhor conseguimos requalificar um espaço citadino.

Procurou-se, portanto, com a aproximação de interdisciplinaridades que convergem a argumentos para compreensão do planejamento urbano feminino, considerações para um melhor "projeto de reabilitação" ao local estudado, nosso "objetivo do estudo", visto que as questões universais a tal corpo são aqui mais latentes, distanciando-se do ideal de fluxo de massa universal dos modernistas. Soma-se a isto o fato que a implantação das PSP-PPB acontecerem na Escala Residencial, localização historicamente de primazia feminina.

Palavras Chave: 1. Plano Piloto de Brasília – 2. Passagem Subterrânea de Pedestres – 3. Restauro Urbano – 4. Controle Formal - 5. Controle Social – 6. Planejamento Urbano Feminino

ABSTRACT

The present dissertation has as its field of study the comprehension of pedestrian occupation in the Brasília Pilot Plan (BPP) – a city considered the best representation of the rationalist modernist urbanism and, consequently, the one that made the pedestrian path unfeasible, being considered an "exceptional city".

Given these functional and imagetic ideals of the modernist urbanism of the Athens Charter, and therefore of controlling the form in favor of the landscape of moving car streams, we devoted ourselves to the design of the Underground Pedestrian Crossings (UPC), our "object of study", highlighting the possibility of walking exclusively on the UPC – although they are limited by its narrow design and grounded under the Road Axis.

They function as interconnections between Neighborhood Units and bus stops, but despite being built as "human urban corridors" (non-spaces), they critically reveal themselves to be places full of meaning, since they denounce realities, inequalities, transformations and occupations carried out by the "brasilienses" in the capital city. Thus, such axes also reflect social control attenuating the segregated archipelago society (class and race), as well as patriarchal issues (gender), given Brazil's social history.

In this way, the study is given by intersecting the links 'formal control' (from the critique "a city is not a tree") and 'social control' (gender, class and race) – which our object emancipates, demystifying ideal and imaginary questions through the search for an alliance between the physical construction of urban space and social relations. Hence, we use the woman's body in "public space" as a "key analysis" since it is from the bias of those who walk that we can better requalify the city space.

Therefore, with the approximation of interdisciplinarities that converge to arguments for understanding female urban planning, we sought to consider a better "rehabilitation project" to the studied place, – which is the objective of this study – since the universal questions to such body are more latent here, moving away from the modernist ideal of universal mass flow. In addition, the implementations of the UPCs are in the Residential Scale, which is historically a female primacy location.

Key Words: 1. Brasília Pilot Plan – 2. Underground Pedestrian Crossings – 3. Urban Restoration – 4. Formal Control - 5. Social Control – 6. Female Urban Planning



3



4

3. “Imagem Oficial” da mulher e do “controle formalístico” modernista através do elemento da rampa do Museu Nacional de Brasília, de autoria de Oscar Niemeyer. Fotografia de Olaf Heine

4. “Imagem Real” da mulher e do “controle urbanístico” modernista através do elemento de uma Passagem Subterrânea de Pedestres do Plano Piloto de Brasília, de autoria de Lucio Costa, localizada sob o Eixo Rodoviário

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

- Lucio Costa, Carta dirigida ao Senador Catette Pinheiro. 27 de junho de 1973

"Mulheres são como fantasmas na arquitetura moderna: presentes em todos os lugares, cruciais, mas estranhamente invisíveis."

- Beatriz Colomina, em "With, Or Without You", catálogo de "Modern Womem", do Museu de Arte Moderna, 2010

"(...) a cidade ideal se organiza em torno da cidadania, em torno da participação na vida pública (...) Caminhar é só o começo da cidadania, mas é por meio dele que o cidadão ou a cidadã conhece sua cidade e outros cidadãos e realmente habita a cidade, e não uma parte dela, pequena e privatizada. Andar pelas ruas é o que une a leitura do mapa à maneira como se leva a vida, o microcosmo pessoal ao macrocosmo público; dá sentido ao labirinto circundante (...) Caminhar conserva o carácter público e a viabilidade do espaço público"

- Rebecca Solnit, em seu livro "A História do Caminhar". 2016, p. 289-290

SUMÁRIO

10 RESUMO

11 ABSTRACT

16 SUMÁRIO

30 PREFÁCIO

50 CAPÍTULO 01 | ENTENDER A CIDADE *ATRAVÉS* DO SEU DESENHO*:* TECIDO URBANO MODERNISTA

52 A. NOVAS FORMAS URBANAS

REDES DE VIAS, PARCELAMENTOS FUNDIÁRIOS, EDIFICAÇÕES E UNIDADE DE VIZINHANÇA

65 B. TECIDO URBANO DO PLANO PILOTO DE BRASÍLIA (PPB)

ESTUDO CARTOGRÁFICO PLANO PILOTO DE BRASÍLIA

94 CAPÍTULO 02 | DINÂMICAS DO PLANO PILOTO DE BRASÍLIA: COMPREENSÃO DO TERRITÓRIO

112 CAPÍTULO 03 | ENTENDER A CIDADE-MODELO *ATRAVÉS* DO PASSO DO PEDESTRE COMO INDIVIDUO: "CAMPO DE ESTUDO"

126 CAPÍTULO 04 | CONTROLE DA FORMA, CONTROLE SOCIAL, NOVAS OCUPAÇÕES: CRÍTICA AOS TIPOS DE CONTROLE

158 CAPÍTULO 05 | DIÁLOGOS, ATRITOS E CONTROVÉRSIAS: PRESERVAÇÃO E O DIREITO A CIDADE

178 CAPÍTULO 06 | ENTENDER A CIDADE-MODELO *ATRAVÉS* DO PERCUSO PEDONAL DA MULHER: "CHAVE DE ANÁLISE"

204 CONSIDERAÇÕES FINAIS | URBANISMO SUBTERRÂNEO E A CONDIÇÃO FEMININA NO PLANO PILOTO DE BRASÍLIA: EPÍLOGO

I APÊNDICE

III ANEXO 01 | LÉXICOS E OUTROS ENTENDIMENTOS

IX ANEXO 02 | PROPOSTAS DE PROJETOS

XV ANEXO 03 | IMAGENS EM MELHOR QUALIDADE DO TERRITTÓRIO

XXII ANEXO 04 | BIBLIOGRAFIA

XXXI ANEXO 05 | LISTA DE SIGLAS

XXXIII ANEXO 06 | CRÉDITO DAS IMAGENS

XXXIX ANEXO 07 | AGRADECIMENTOS

5. Eixo Rodoviário e suas conexões à Unidades de Vizinhança (Composição em Superquadra, Comércio Local, com blocos comerciais, e Entrequadra, na imagem um vazio não construído);

6. Eixo Rodoviário, relação com o verde, e conexões à Unidades de Vizinhança: saídas para carros e Passagens Subterrâneas de Pedestres, ambas ligando-se ao Comércio Local;

7. Relação entre Superquadra (com os edifícios residenciais sob pilotis), Entrequadra (com a capela) e Comércio Local (à frente da capela)



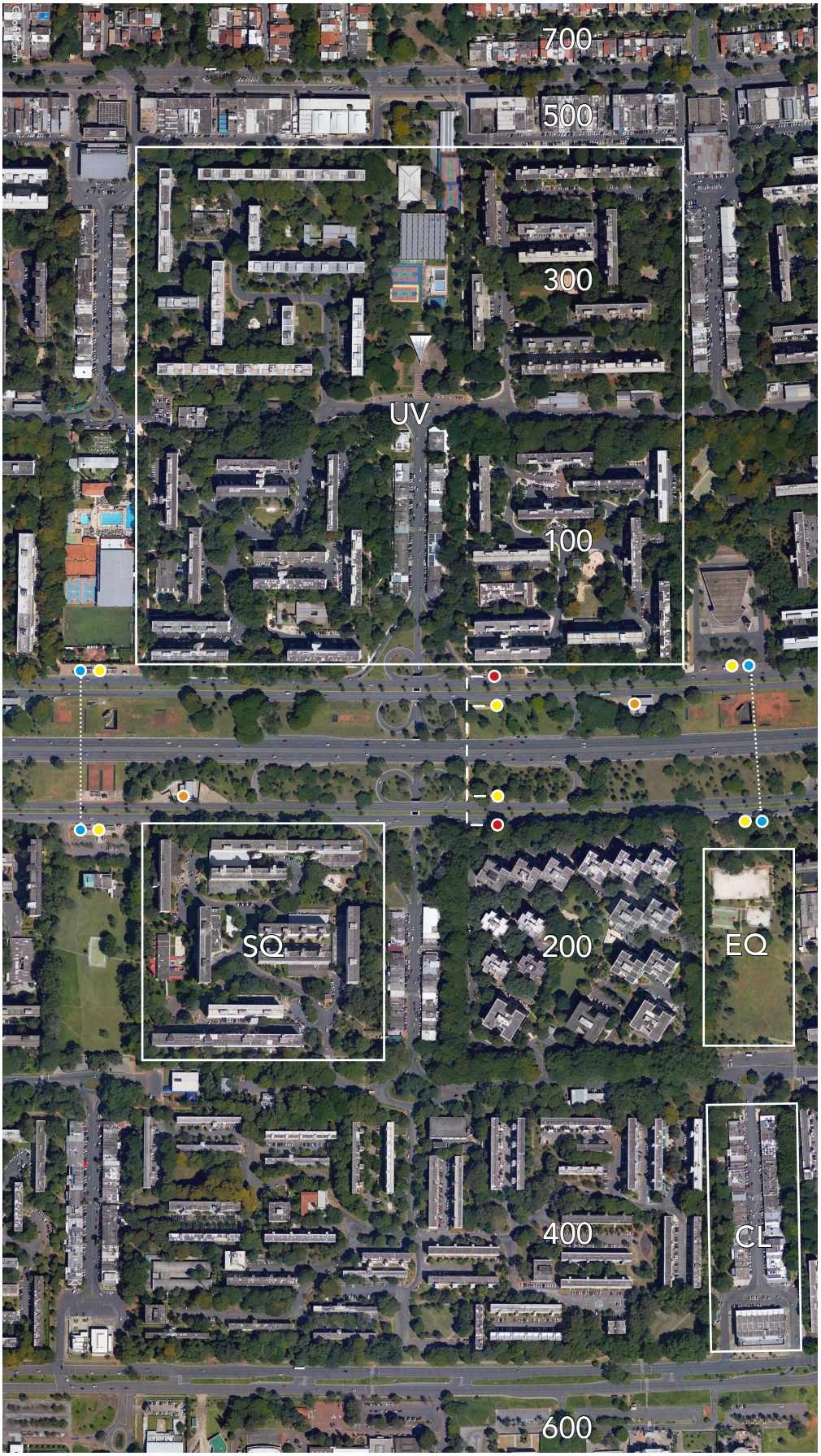
5



6



7



Escala Residencial



UV: Unidade de Vizinhança
PSP: Passagem Subterrânea de Pedestre
PSM: Passagem Subterrânea do Metrô
SQ: Superquadra
CL: Comércio Loca
EQ: Entrequadra

- Acesso da PSP
- Ponto de ônibus
- Estação de metrô
- Posto de gasolina

Escala Residencial
Vista de satélite
PSP: – – – – – – – – –
PSM: ••••••••••••••••••

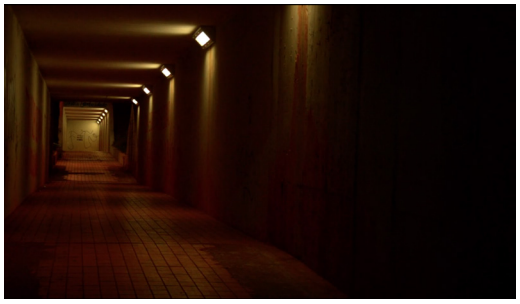
Largura do Eixo Rodoviário: 156m
Toda a extensão do Eixão: 14km
Extensão da PSP: 175m
Extensão da PSM: 160m
Superquadra: 280x280m



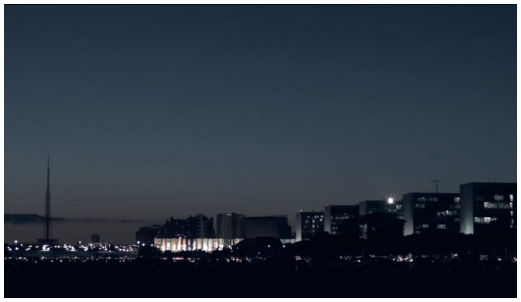





Pedestre Feminina a percorrer durante o dia e na Asa Norte uma PSP, seguida de uma Entrequadra ainda não construída. Fenomenologicamente sensação total de emersão em cidade-jardim. Atmosfera em solidão. Metáfora ao bucólico como campo: local aberto e onde tudo se vê e é visto, portanto, protegido.



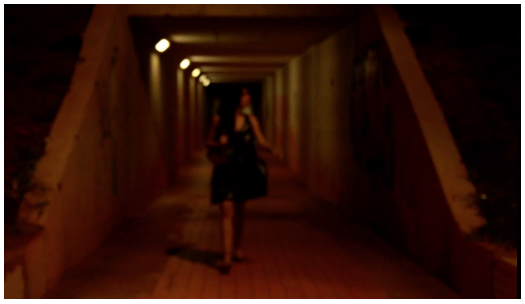






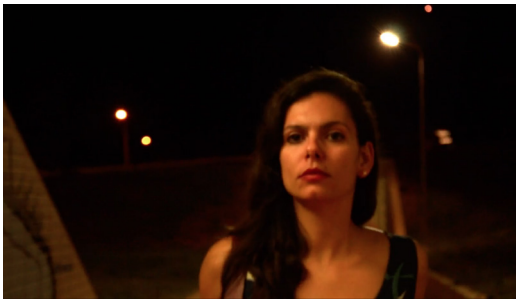























Pedestre Feminina a percorrer durante à noite e na Escala Gregária, seguida pela Asa Sul uma PSP. A personagem após uma tentativa fracassada de atravessar o Eixo Rodoviário por cima juntamente dos carros opta por utilizar uma PSP. Fenomenologicamente sensação total de emersão em cidade-racionalista, bem como da cidade-jardim. Atmosfera da solidão. Metáfora ao bucólico como floresta: local fechado, escuro e onde nada se vê e é visto, portanto, inseguro. Cena revela uma tentativa de fuga da personagem, seguida por um estupro. Em meio a cidade vazia, à noite, grupo de garis limpa a cidade, apagando as evidências do ocorrido, isto é, da cidade ocupada e real

10-39: Frames do curta-metragem “Crônicas de Uma Cidade Inventada”, de Luísa Caetano, (25 min, 2014)

"Mulher é estuprada em passarela subterrânea da Asa Sul"

– 10 de Fevereiro de 2017

"Passagens do medo"

– 04 de Abril de 2016

"Rotina de perigo e abandono nas passagens subterrâneas do Plano Piloto"

– 01 de Março de 2015

"Situação das passarelas subterrâneas do Plano Piloto é precária"

– 09 de Junho de 2011

"Mesmo após reforma, brasilienses preferem cruzar 14 pistas de via expressa a entrar nas 'passagens do medo"

– 10 de Novembro de 2012

"Você tenta atravessar o Eixão por cima e quase é atropelado. Atravessa por baixo e é estuprado"

– 06 de Fevereiro de 2011 às 15h20

"Absurdo o estuprador da garota de 24 anos violentada na 208N a obrigou a atravessar o Eixão. Ela se debateu, gritou, mas ninguém a ajudou"

– 11 de Junho de 2011, às 20h58

"to total indignada!! e ñ tenho opção, tenho q passar pelo túnel, pois se atravesso pela pista do Eixão, sou uma pedestre irresponsável e maluca"

– 21 de Março de 2011 às 18h58

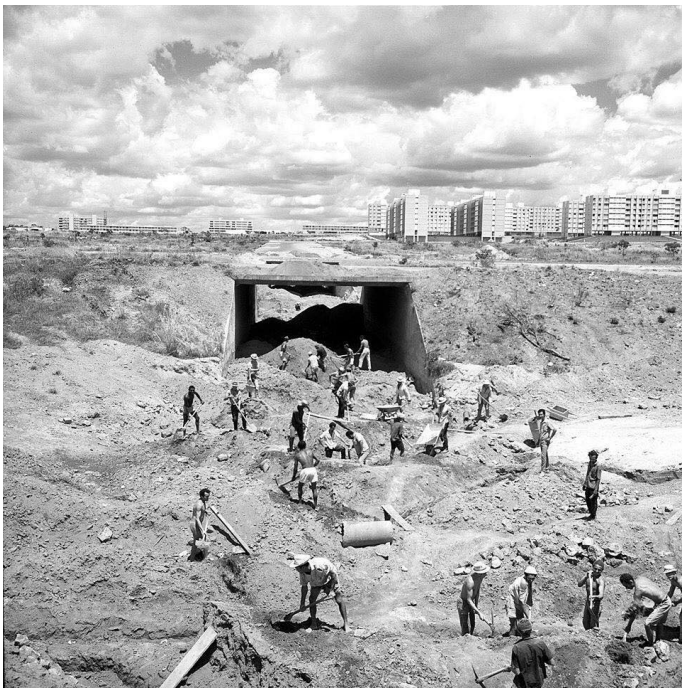
"é, mas tem problema de atravessar o eixão alone in the dark"

– 03 de Setembro de 2011, às 19h47

"Tem prioridade maior que resolver a travessia do Eixão? Quantas pessoas ainda vão ter que morrer p isso? [1]

– 12 de Junho de 2011 às 10h40

1 Trechos dos jornais Correio Braziliense e Portal R7 e postagens da plataforma digital Twitter: Os cinco primeiros trechos foram retirados dos seguintes jornais: Correio Braziliense e do Portal R7, sendo os primeiros quatro do Jornal Correio Braziliense e o quinto do Portal R7, apud "Cidade, serás feminista!", de Sabrina Durigon Marques, In: "Direito à cidade: Uma visão por gênero", do Instituto Brasileiro de Direito Urbanístico - IBDU, 2017, p. 79. Os cinco últimos posts foram retirados da plataforma digital Twitter foram retiram do projeto de autoria de Anna Carolina Manfroi Galinatti**,** Menção Honrosa 646058, candidato ao "Concurso Passagens sob o Eixão", do Plano Piloto de Brasília.



40



41

6. Escala: Construção de uma passagem subterrânea de carros, localizadas próxima a uma passagem subterrânea de pedestres

7. Escala: Uma das primeiras passagens do Eixo Sul. Passagens, antes das alterações

PREFÁCIO

PLANO PILOTO DE BRASÍLIA / PPB

A imagem recorrente no exterior do que é a arquitetura brasileira tem como referência o experimento modernista do Plano Piloto de Brasília[2]. Este projeto de cidade-capital é uma construção inteiramente artificial planejada por Lucio Costa e inaugurada em 1960. Surge como a consolidação de um sonho demiúrgico[3] de um novo projeto político e social do país, os "Anos Dourados"[4], com o apoio do presidente Juscelino Kubitschek (JK, 1902-1976)[5], através de um concurso nacional, que ocorre em 1956[6].

2 WISNIK, Guilherme; SIMÕES, João Carmo; SÁ, Daniela (org). "Futuro desenhado ou textos escolhidos de Paulo Mendes da Rocha". Lisboa: Monade Editora, 2018

3 LESSA, Carlos. "Auto-estima e desenvolvimento social". Rio de Janeiro: Garamond, 2000, p. 26

4 Afim de levar desenvolvimento ao interior do país e centralizar seu crescimento, mudou-se a capital federal para a região Centro-Oeste do Brasil, no Planalto Central. O entusiasmo uniu-se com a vitória na Copa do Mundo de 1958 e ao som da Bossa Nova: "Brasília é, portanto, tanto quanto um símbolo, uma síntese do nacionalismo desenvolvimentista. É desse duplo modo que Kubitschek faz uso. Símbolo, ele permite mobilizar os brasileiros de todas as classes sociais para um projeto de futuro e desviá-los dos problemas econômicos e sociais cotidianos; síntese, permite reunir as elites do país e ultrapassar suas clivagens ideológicas" (VIDAL, Laurent. "De Nova Lisboa à Brasília: A invenção de uma capital (século XIX-XX)". Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2009, p. 187 e 192). Ela veio a representar inspiração, frescor, vitalidade, promessa e aventura, tanto para arquitetos, quanto para cineastas, quanto para toda a população que acompanha as fotografias da construção. Era o chamado "o espírito de Brasília" (HOLSTON, "A Cidade Modernista: Uma Crítica De Brasília E Sua Utopia". São Paulo: Companhia das Letras, 1993).

5 É de importante reflexão perceber a razão de um projeto político ou social tomar forma de cidade, como acontece com a majoritária criação de cidades ideais (VIDAL, 2009). Em todo caso conforme Xavier e Katinsky (2012, p. 14): "Brasília ultrapassa esse plano econômico-político. A nova capital popularizou um modo de viver em cidades que até então só existia como utopia" (XAVIER, Alberto; KATINSKY, Julio (Orgs.)."Brasília: Antologia Crítica". São Paulo: Cosac Naify, 2012)

6 Em 1956 foi lançado o edital do Concurso para o projeto urbanístico da nova capital do Brasil, Brasília, concurso que ocorre entre setembro de 1956 e março de 1957 e cuja NOVACAP contabilizou 79 inscritos (VIDAL, 2009, p. 201), mas apenas onde 26 participantes, nacionais e internacionais, concorreram na disputa para o melhor projeto para a nova cidade (FICHER, Sylvia; PALAZZO, Pedro Paulo. "Paradigmas Urbanísticos de Brasília". In: Cadernos PPG-AU/FAUFBA, 2005, p. 66). Durante a primeira reunião, apenas dez projetos foram selecionados, entre eles disputavam também M.M.M. Roberto, Vilanova Artigas e Rino Levi; nos quais, em todos os projetos entregues, era possível traçar a inspiração racionalista dos ideais corbusianos, isto é, paradigmas filiados à urbanística funcionalista, deduzida de Carta de Atenas - redigida por Le Corbusier no ano de 1943, como ponto comum (VIDAL, 2009, p. 201 e 203 e FICHER; PALAZZO, 2005, p. 49 e 66). Foi o projeto 22, o Plano Piloto de Lucio Costa, que convenceu o júri, visto ser o único projeto a apresentar a cidade

O Plano Piloto de Brasília é um projeto nacionalista de cidade-ideal[7], de carácter rodoviarista, funcionalista, racionalista, de desenho linear e cartesiano[8], oriundo assim do pensamento de vanguardas das primeiras décadas do século XX[9]. Em todo caso, é também ainda um hino à monumentalidade da América, de acordo com Paulo Mendes da Rocha[10], razão de ser um desenho cartesiano de "tábula rasa" parcialmente corbusiana, uma vez que não se negou o seu maior legado histórico – a estética do barroco e seus efeitos cênicos – trazendo, portanto, referencias plásticas coloniais brasileiras, conforme Sylvia Ficher, Pedro Paulo Palazzo e Frederico Holanda[11], apesar do seu ideário modernista de zoneamento e maquinário funcional da Carta de Atenas, do Congresso Internacional de Arquitetura Moderna, CIAM.

Dessa maneira, esta "cidade nova, síntese das artes", de Mário Pedrosa[12], a qual pretendia criar e abrigar o "homem do futuro" do Brasil, tinha simultaneamente em sua memória o seu passado majestoso[13], sendo, portanto, forjada no rescaldo da experiência

---

simbolicamente também como uma capital (FICHER; PALAZZO, 2005, p. 66), um símbolo que "induz a uma reflexão quanto à natureza particular do espaço e do poder, desde a organização europeia do século XVII" (VIDAL, 2009, p. 16).

7 "As cidades ideais" são normalmente "cidades de fundação", e não "cidade de sedimentação" (RONCAYOLLO, 1990, apud VIDAL, 2009). As primeiras novas-capitais nos remontam ao século XV a.C. (KOHLSDORF, "Ensaio sobre o pensamento urbanístico", Brasília, UnB, 1996, p. 55) e tiveram e a aplicação da "malha ortogonal" estabelecida como a principal maneira de divisão de terras para o planejamento urbano. O século XIX só teve notavelmente a criação da cidade-capital Washington, mas, em contrapartida, o século XX foi prolífero em projetos de cidades-capitais, ou seja, de cidade-imagem, ou cidade-ideal em alguma forma. Desde a primeira década deste século, viu-se nascer Nova Délhi, Camberra, Islamabad, Chandigarh, Daca, e no Brasil, Belo Horizonte, Brasília, Palmas, etc. Delas, apenas Chandigarh e Brasília tiveram ampla divulgação (XAVIER; KATINSKY, "Brasília: Antologia Crítica". São Paulo: Cosac Naify, 2012, p. 11).

8 Destaca-se que por intermédio da colonização portuguesa, a organização espacial do conjunto geral da formação das cidades brasileiras não seguiu uma ordem de plano em grelha cartesiana, como na colonização espanhola com o desenho da *plaza mayor*. As cidades organizavam-se pela adaptação dos traços rígidos aos terrenos acidentados, além de conferirem um "protagonismo de certos edifícios" no desenho urbano (SALZSTEIN, 2005, p. 13, apud WISNIK, "Dentro Do Labirinto: Hélio Oiticica e o Desafio do Público no Brasil". Ars (São Paulo), v. 15, p. 95-110, 2017). Ainda, segundo Guilherme Wisnik (2017, p. 106-107): "Igualmente, suas praças raramente foram elementos geradores do conjunto, ao contrário, foram espaços sobrantes na configuração irregular dos lotes – como os "largos" – ou então evoluções posteriores dos adros, pátios e terreiros da igrejas. Portanto, são espaços que não nasceram públicos e que, uma vez tornados públicos, apenas precariamente conseguem se manter como tal"

9 Sylvia; PALAZZO, Pedro Paulo. "Paradigmas Urbanísticos de Brasília". In: Cadernos PPG-AU/FAUFBA, 2005, p. 67

10 WISNIK, 2018, p. 169

11 Conforme Ficher e Palazzo (2005, p. 67), o projeto de Lucio Costa era: "Uma versão *beaux-arts* e monumental de cidade linear, soluções rodoviaristas para a circulação urbana e forte setorização, tudo isso tendo como parâmetro maior o repertório corbusiano, em especial a ville contemporaine (1922), e o estudo para a reconstrução de Saint-Dié (1945)". E segundo Holanda ("Brasília – Cidade Moderna, Cidade Eterna". Brasília: FAU UnB, 2010): "O projeto de Lucio Costa para Brasília teve a virtude de incorporar "elementos históricos: perspectivas barrocas, terraplenos monumentais, gregarismo colonial brasileiro, acrópole cerimonial, cidade linear, cidade-jardim, urbanidade de áreas comerciais. Uma cidade distinta das manifestações urbanísticas modernas no resto do mundo. Só o faria quem estivesse 'desarmado de preconceitos e tabus urbanísticos'"

12 PEDROSA, M. "Dos Murais de Portinari aos espaços de Brasília". São Paulo: Perspectiva, 1981.

13 Conforme Andreia Garcia ("Espaço cênico, arquitectura e cidade: Guimarães, um modelo conceptual". Casal de Cambra: Caleidoscópio, 2016, p. 26-27): "A cenografia pode ser entendida como cidade, ou seja, a primeira dramaturgia de imagens e volumes. Neste sentido, a cenografia insere-se no quadro instrumental do desenho da cidade, enquanto lugar de

colonial[14]. Nessa perspectiva, "A construção de Brasília inscreve-se portanto na mais pura tradição colonial: "capital-oásis" plantada no Planalto Central para servir de ponto de partida à sua colonização"(VIDAL, 2009, p. 213), onde "a geometria, através da criação humana que associava a poética à razão, era o instrumento através do qual a arquitectura podia ser concebida como forma pura, bela, metafísica" (TAVARES, 2009, p. 137). O PPB é, em suma, um "espaço de exceção"[15], visto ser a melhor representação do urbanismo modernista[16], motivo de ser um sítio preservado como patrimônio cultural da UNESCO, em 1987; e o primeiro sitio moderno patrimonializado.

Contudo, como veremos, o que o Plano Piloto de Brasília foi nos tempos áureos pertence mais ao campo da utopia – da política, da arquitetura e da sociedade.

TECIDO URBANO VS. MORFOLOGIA URBANA

Dado a crítica que realizaremos ao Plano Piloto de Brasília figura-se no desenho de sua "forma urbana" – consequentemente, aqui mais latentemente, do seu "controle formal" – buscamos melhor compreender o termo "Tecido Urbano", nexo cunhado por Phillipe Panerai em sua obra "Análise Urbana" (2006, p. 103), como aquele que designa-se como "constituído pela superposição ou imbricação de três conjuntos: a rede de vias; os parcelamentos fundiários; e as edificações"[17].

Nossa crítica ao "Tecido Urbano" modernista brasiliense, surge com seu esforço de tentar estabilizar a "Morfologia Urbana", resultado também do tipo de patrimonialização do PPB, ou melhor da sua "cenografia"[18], como analisaremos. A "Morfologia Urbana" é "a

produção do drama que, a uma escala urbana, se rege pelos mesmos princípios de um outro drama, o da sala de teatro: o ritmo, o movimento e o tempo. Por outro lado, o quotidiano é o momento de encontro para todas as actividades associadas ao homem e às expressões, nomeadamente às da representação. O teatro e a vida quotidiana são indissociáveis, ambos se recriam".

14 WISNIK, 2018, p. 103

15 HOLANDA, "O Espaço de Exceção", Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1999.

16 Conforme James Holston (1003, p. 37), é o "exemplo mais completo já construído das doutrinas arquitetônicas e urbanísticas apresentadas pelos manifestos dos CIAM"; e também segundo Reem Koolhas (apud LEONIDIO, "Espaço de Risco: Pensamento da América Latina", 2017)

17 PANERAI, Phillipe. "Analise Urbana". Brasília: UnB. 2006, p. 103

18 Afirmamos de que a cidade não é um cenário, dado que não se pode compreender o espaço urbano como um palco no qual as relações sociais acontecem, como algo enrijecido, neutro e alheio ao sistema de produção. Ou seja, o espaço urbano é produzido socialmente, sendo não apenas reflexo do "modo" de produção atual, como também seu "produto". Dessa maneira, há contraposição perante as ideias de cidade enquanto cenário e de cidade enquanto produto: "Passamos do espaço-palco (agente passivo), no qual o espaço urbano era considerado alheio às relações sociais, servindo apenas de cenário

ciência que estuda a forma física das cidades, bem como os principais atores e processos de transformação que moldam essa forma"[19]; dessa maneira, "Tecido Urbano" se apresenta como uma unidade da "Morfologia Urbana".

O território ("Morfologia Urbana") não é um platô estagnado no tempo, habitado por pessoas em edifícios de diferentes períodos históricos ("Tecido Urbano"); o território de uma "construção social"[20] que necessita de ser compreendido enquanto "processo, produto e projeto" (CORBOZ, p. 31)[21].

"ESPAÇO PÚBLICO"

Assim, enquanto a "Morfologia Urbana" se comparta como uma Análise Dinâmica, o termo "Forma Urbana" refere-se a uma Análise Estática – que, por fim, possui como estudo "elementos físicos" que estruturam e moldam a "cidade", ou seja, os "Tecidos Urbanos"[22].

Consequentemente a compreensão de "espaço público" veio a alterar-se. Espacialmente ("Tecido Urbano") e politicamente, "espaço público" pode ser conceitualizado como toda a "área ao ar livre"[23]; "Sociologicamente" ("Morfologia Urbana") ainda, um

---

no qual estas se desenvolviam, ao espaço-produto (elemento dinâmico, assim, um componente ativo), que também participa das relações sociais, não sendo mais considerado como um elemento neutro, mas sim como ator social, sendo o espaço também componente ativo, um elemento dinâmico" (CARLOS, Ana Fani Alessandrini. "Da 'organização' à 'produção' do espaço no movimento do pensamento geográfico" In: CARLOS, Ana Fani Alessandrini; DE SOUZA, Marcelo Lopes; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (orgs.) *A produção do espaço urbano:* agentes e processo, escalas e desafios. São Paulo: Editora Contexto, 2013 apud VIANNA, Fabíola Lessa, "Mulheres Na Cidade: A invisibilidade e a exploração da condição da mulher no espaço urbano". Dissertação de Graduação pela Faculdade de Direito da Universidade de São Paulo, sob orientação de Marcus Orione Gonçalves Correia. São Paulo, 2014)

19 "Morfologia Urbana é a ciência que estuda *a forma física das cidades*, bem como os *principais atores e processos de transformação* que moldam essa forma. Dada a complexidade do objeto de estudo, a Morfologia Urbana tem uma clara natureza multidisciplinar, recebendo contributos de diferentes disciplinas e de diferentes 'abordagens' dentro da mesma disciplina". (OLIVEIRA, Vítor. "Urban Forms: Diferentes abordagens em Morfologia Urbana. Contributos luso-brasileiros", Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto, 2018. Disponível em: https://vitoroliveira.fe.up.pt/pdf/diferentes-abordagens-em-morfologia-urbana.pdf – grifo da autora.)

20 LEFEBVRE, p. 26, apud WACHSMUTH, David. "City as ideology: reconciling the explosion of the city form with the tenacity of the city concept", Environment and Planning D: Society and Space, volume 31, 2014. Disponível em:https://www.academia.edu/22301175/City_as_ideology_reconciling_the_explosion_of_the_city_form_with_the_tenacity_of_the_city_concept

21 CORBOZ, André. "El territorio como palimpsesto"," in Lo Urbano en 20 autores contemporáneos, p. 31

22 Assim, portanto, dizemos que a "forma" (da cidade real) é o resultado de um tentativa de materializar-espacializar-planejar as respostas para um "processo" (de urbanização), cujo ponto de partida não é a própria forma. Isto nos revela que a cidade não é uma *Gestalt* (forma-aparência; cidade ideal), mas sim uma *Gestaltung* (construção-formulação; cidade real), ou seja, uma construtibilidade processual e não (apenas) uma categoria estética.

23 Representam mais da metade da área da maioria dos centros urbanos, pontos focais os quais moldam a experiência urbana, recorrendo a "metamorfoses urbanas" quando necessário. (GARCIA, Andreia. "Espaço cênico, arquitectura e cidade: Guimarães, um modelo conceptual". Casal de Cambra: Caleidoscópio, 2016, p. 26)

espaço acessível ao uso coletivo – um lugar de encontro, partilha, a coexistência, segundo Josep Ramoneda[24].

Ao procurar perceber o que é "espaço público" averigua-se que sua percepção se funda em arquétipos morfológicos citadinos, questão que provoca "desorientação espacial característica da cidade moderna, induzindo a perda da capacidade de reconhecimento das partes", de acordo com Aguiar[25], como visto na lógica de imagem perceptiva da cidade pelos seus habitantes que Kevin Lynch[26] fundamente, em seu célebre "Imagem da Cidade"[27], na interpretação de três parâmetros de "espaço público", ou seja, da experiência de um espaço público[28].

Em "A Produção do Espaço"[29], Henri Lefebvre propôs uma trialética em que a "cidade ideal" e a "cidade real" estariam permanentemente ora em intercâmbio, ora em atrito, dada árdua relação perante "existência material" e "relações sociais". Assim, o autor, ao analisar a "construção do espaço social", atesta que o "espaço público" pode ser compreendido como o resultado das relações sociais, e não pela forma dos seus objetos (espaço urbano)[30]. Com essa desespacilização, averigua-se, ainda que usos do "espaço público", necessitam todavia de uma clarificação, conforme Ignasi Solà-Morales.[31]

---

24 RAMONEDA, Josep. "The City and the Human Condition". Bacelona: Centre de Cultura Contemporània de Barcelona: 2010, p. 18.

25 AGUIAR, José. "Cor e cidade histórica: Estudos cromáticos e conservação do património". Porto, FAUP, 2005, p. 113

26 AGUIAR, 2005, p. 112

27 LYNCH, K. "A Imagem da Cidade". São Paulo: Martins Fontes, 1982

28 GARCIA, 2016, p. 25

29 LEFEBVRE, Henri. "The Production of Space". Oxford: Basil Blackwell, 1991, p. 93-94

30 O autor acredita não existir uma barreira dicotômica perante lúdico e quotidiano, apontando para a existência de um "terceiro espaço", resultado da correspondência mútua entre ficção e realidade, a partir de um ideal teatral deste ser um caminho de passagem entre o material e o imaterial. Tais embates ocasionados por essas três esferas de produção do espaço, serão "equacionados" pelo autor com a obra "Revolução Urbana" (1999), analisando a mudança da "sociedade industrial" a "sociedade urbana Os "três tipos de espaço" seriam: (1) o "espaço concebido", chamado de "Prática Espacial"; (2) "espaço representativo", intitulado "Representações do Espaço" ("The Production of Space"), espaço que domina visualmente as paisagens urbanas; e por fim, (3) os "espaços vividos", conhecido como "Espaços de Representações", responsavel pela dimensão simbólica citadina.

31 O Espaço Público contemporâneo tem vindo a mostrar alternativas formas de uso e de abrangência, quer pelos seus atores, quer pelas novas e diversas atividades em virtude da atual tecnologia no quotidiano e no estilo de vida, como o fenômeno Wi-Fi, acessível a todos em ambientes fechados, mas também ao ar livre, afetando, novamente, a compreensão do léxico "Espaço Público". Não seria o Facebook a nova praça citadina? Estas novas características vieram a tornar a cidade contemporânea cada vez mais fluida, efêmera e rápida, por fim, "líquida", conforme Solà-Morales (2002, p. 125-135), mesmo que muito do Espaço Público tenha se tornado privatizado ou politizado - o que pode ser entendido como "o fim do espaço público", mesmo que nenhum espaço tenha desaparecendo completamente e apresentando sempre algo que resista, como pronunciado por Henri Lefebvre em "A Produção do Espaço" (1991, p. 403). (SOLÀ-MORALES, Ignasi de. "Territórios". Barcelona: Gustavo Gili, 2002, p. 24)

Em todo caso, em uma outra corrente, agora fenomenológica, Roland Barthes[32], enfatiza o aspecto do público como observador do espaço ("o lugar olhando das coisas")[33]. Nesta linha, podemos trazer Jane Jacobs, em "Morte e Vida de Grandes Cidades" com o célebre conceito "os olhos da rua" [34], onde disserta sobre a "cidade planejada modernista", declarando que se as ruas[35] de uma cidade, em oposição aos eixos que segregam, parecem-nos interessantes, estas por sua vez também serão[36].

Este aparente paradoxo perante as duas concepções de "espaço público" - isto é, formal e social - é o que orienta nosso trabalho.

EIXOS E RUAS: O "ESPAÇO PÚBLICO" NO PPB

Ao abolir a rua e, assim, o referencial simbólico[37] desta e do espaço público ("Morfologia Urbana"), dado o paradigma vigente à época[38], se teria no Plano Piloto de Brasília a constatação ora de grandes "áreas verdes" ("cidade-jardim", Howard, 1903), ora a construção das "praças duras", de Setha Low, estes sendo espaços frios de defesa e com a

32 BARTHES, Roland. "O Óbvio e o Obtuso: Ensaios Críticos". Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1990, p. 85 apud GARCIA, 2016, p. 30

33 À partir de uma corrente de argumentação onde a Arquitetura e a Cenografia apresentam uma série de elemementos que, em Arquitetura são propiciados pelos diversos sentidos, e na Cenografia é contido na ênfase da observação dos espectadores. BARTHES, Roland. "O Óbvio e o Obtuso: Ensaios Críticos". Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1990, p. 85 apud GARCIA, Andreia. "Espaço cênico, arquitectura e cidade: Guimarães, um modelo conceptual". Casal de Cambra: Caleidoscópio, 2016, p. 30

34 JACOBS, Jane. Morte e vida de grandes cidades. São Paulo: Martins Fontes, 2014, p. 39

35 O desenrolar da história urbana baseia-se em grande parte no papel dos lugares urbanos de encontro, afirmando que as cidades se estruturam com o objetivo de proporcionar "espaços de reunião". O teatro é um ato público, assim, o espaço cênico, mesmo não edificado, não limita-se ao palco. A representação é, assim, interpretada como parte do processo urbano. Desta forma, a experiência social centra-se na principalmente na praça, mas também na rua, como locais de "realização performática", sendo a rua o ponto de partida e de passagem do percurso urbano para os dispositivos cenográficos, assumindo um papel ativo nesse processo de unificação dos lugares. (GARCIA, 2016, p. 29). Conforme Henri Lefebvre, "através da ação recíproca de objetos oferecidos e recusados, a rua torna-se o lugar de sonhos e imaginação, mas também a mais implacável realidade", e de acordo com Jean Duvignaud ("Lieux et nox-lieux, p. 50 apud VIDAL, 2009, p. 16), "A cidade é a memoria de si mesma […] Assim cidade é uma luta constante contra o esquecimento".

36 É partir desta percepção que a autora proclama que o fracasso da cidade planejada modernista, visto a "nova rua", substituída pelo conceito do eixo e pelo desenho de fim de eixos cruzamentos e pela setorização, aborrecer as nossas percepções. De acordo com Jane Jacobs, a cidade era oposta ao controle do tamanho e das ordens impostas, isto é, cada território teria sua própria situação urbana e humana. Opunha-se, dessa maneira, as "situações ideais" de cidade-jardim (HOWARD) e cidade-radiante (CORBUSIER), pois "pautam-se por princípios derivados do comportamento e da aparência de cidades [...] imaginárias perfeitas" (JACOBS, 2007, p. 5, apud MUXÍ, 2018, p. 292)

37 JACOBS, 2007

38 FICHER, Sylvia; PALAZZO, Pedro Paulo. "Paradigmas Urbanísticos de Brasília". In: Cadernos PPG-AU/FAUFBA , Salvador, Ano III, Ed. Especial, 2005, p. 49-71

ausência de vegetação (sombra), com a finalidade de aumentar a visibilidade, frear a criminalidade e conter despesas públicas no ato de manutenções[39].

Dessa maneira, na crítica ao espaço público do PPB, averigua-se que este é tido genericamente como um "vazio exterior minimalista" ("Tecido Urbano") que teria apenas como propósito afirmar a "contemplação e representação" de suas majestosas obras arquitetônicas e de sua monumentalidade, conforme Rosalind Krauss[40].

Onde, portanto, estaria e se manifestaria a população? As simbólicas "ruas" teriam sido verdadeiramente extintas?

CAMPO DE ESTUDO / O PEDESTRE NO PPB

Seguindo Calvino, Heidegger, Certeau, Tuan e Grós[41], partimos do pressuposto que é a partir da experiência do caminhar, consequentemente pelo (re)conhecimento pela dimensão corpórea que melhor conseguimos descobrir, requalificar e (re)significar o espaço, logo, que a rua[42] - em oposição aos eixos segregados propostos pelos modernistas – prova-se um elemento (re)estruturante da "Morfologia Urbana". Dessa maneira, temos como "campo de estudo" o pedestres e do Plano Piloto de Brasília, os quais são tidos como invisíveis, uma vez que esta cidade-capital tem seu "lugar pedonal" "desconexo", dado que seu "Tecido Urbano"[43], veio a

39 LOW, Setha. "Spatializing Culture: the Ethnography of Space and Place". London and Nova York: Routledge, Taylor & Francis Group, 2017

40 KRAUSS, Rosalind. "Caminhos Da Escultura Moderna". São Paulo: Matins Fontes, 1998

41 Conforme Calvino (1999, p. 223), "o corpo é reinvindicação de poder (...), Comunica! (...) Contesta!". No mesmo raciocínio de Calvino temos Certeau ("A Invenção Do Cotidiano", Petrópolis: Vozes, 1996), Heidegger (Construir, Habitar, Pensar, In: Ensaios e Conferencias, 2008), Yu-Fu Tuan ("Espaço e Lugar: a perspectiva da experiência". São Paulo: Difel, 1983), Grós ("Caminhar: Uma Filosofia". SP: É Realização, 2010), entre outros.

42 Segundo Lefebvre, em "A Revolução Urbana" (1999, p. 29 a 31): "*A favor da rua.* Não se trata simplesmente de um lugar de passagem e circulação. A invasão dos automóveis e a pressão dessa indústria, isto é, do lobby do automóvel, fazem dele um objeto-piloto do estacionamento uma obsessão, da circulação um objeto prioritário, destruidores de toda vida social e urbana. Aproxima-se o dia em que será preciso limitar os direitos e poderes do automóvel, não sem dificuldades e destruições. A rua? É o lugar (topia) do encontro, sem qual não existem outros encontros possíveis nos lugares determinados (cafés, teatros, salas diversas). (…) Na rua, teatro espontâneo e espectador, as vezes ator. Nele efetua-se o movimento, a mistura, sem os quais não há vida urbana, mas separação, segregação estipulada e imobilizada. Quando se suprimiu a rua (desde Le Corbusier, nos "novos conjuntos"), viu-se as consequências : a extinção da vida, a redução da "cidade" a dormitório, a aberrante funcionalização da existência. A rua contém as funções negligenciadas por Le Corbusier: a função informativa, a função simbólica, a função lúdica (…). *Contra da rua.* Lugar de encontro? Talvez, mas quais encontros? Superficiais. Na rua, caminha-se lado a lado, não se encontra. É o "se" que prevalece. A rua não permite constituição de um grupo, de um "sujeito", mas se povoa de um amontado de seres em busca".

43 O termo "Tecido Urbano", cunhado por Phillipe Panerai, em sua obra "Análise Urbana", o qual designa-se como "constituído pela superposição ou imbricação de três conjuntos: a rede de vias; os parcelamentos fundiários; e as edificações" (PANERAI, P., 1999, p. 103) e, portanto, se apresenta como uma unidade da "Morfologia Urbana", comportando-se, dessa maneira, como uma Análise Dinâmica, abrangendo também, assim, o termo "Forma Urbana" visto que este refere-se a uma

realizar variáveis de um "controle formal" (distanciou, setorizou e não deu continuidade); consequentemente, também um "controle social" (visto a segregação social, a insegurança, a falta de outras pessoas na rua, etc), conforme aponta Marilene Menezes[44].

Afirmamos que ao se caminhar, toma-se a posse do espaço (e ao direito à real ocupação da cidade[45] e, logo, habita-se a paisagem[46], dado que ao percorrer à pé, paradoxalmente, permite a possibilidade de repouso, ou seja, de permanência física, consequentemente a conquista e o direito ao "lugar" na "cidade".

OBJETO DE ESTUDO / PASSAGENS SUBTERRÂNEAS DE PEDESTRES / PSP

Este trabalho de dissertação para obtenção do título de "Mestre em Arquitetura" tem como intenção discorrer acerca das Passagens Subterrâneas de Pedestres (PSP) do Plano Piloto de Brasília (PPB), nosso "objeto de estudo" – travessias que encontram-se localizadas literalmente separadas do Eixo Rodoviário, conectando por debaixo das vias de velocidade, as Unidades de Vizinhança; dada sua urgência de reabilitação e ressignificação ("restauro urbano"[47]) para que a população brasiliense percorra o Plano à pé em segurança[48], uma vez que estas se encontram "desconexas" do resto da cidade, "marginalizadas"; e, por fim, são

---

Análise Estática, dado que possui como estudo "elementos físicos" que estruturam e moldam a "cidade", ou seja, os "Tecidos Urbanos".

44 MENEZES, Marilene Resende. "O Lugar do Pedestre no Plano Piloto de Brasília", Dissertação de Mestrado pela Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília, sob orientação da Prof. Dr. Luiz Pedro Melo Cesar. Brasília, Setembro de 2008.

45 LEFEBVRE, Henri. "O direito à cidade". São Paulo: Centauro Editora, 2013

46 HEIDEGGER, 2008

47 ""Restauro Urbano", ou seja, os problemas de preservação de áreas urbanizadas de interesse cultural (...) No que diz respeito ao restauro (...) (este)é um campo disciplinar que (...) adquiriu autonomia e seu estatuto epistemológico no inicio do século XX ". Ainda, a locução ""restauro urbano" podem causar estranhezas, pois, em geral, as questões relacionadas à cidade têm sido tratadas com instrumentos do planejamento urbano, de administração, etc. Raramente os problemas de preservação nessa escala se inserem de modo articulado na dinâmica de gestão das cidades, fazendo com que a preservação e planejamento urbano e territorial se comportem como instâncias desvinculadas, apostas, e não verdadeiramente integradas". KÜHL, Beatriz Mugayar, "Prefácio", apud RUFINORI, Manoela Rossinetti. "Preservação e Restauro Urbano", São Paulo: Fap-Unifesp: Edusp, 2013, p. 11 e 12

48 "O Eixo Rodoviário – DF-002 constitui uma rodovia urbana com três faixas de tráfego por sentido, 13,8 km de extensão e limite de velocidade de 80 km/h. Embora enfrente problemas de travessia de pedestres em nível, é considerada uma via de trânsito rápido pelo Departamento de Estradas de Rodagem - DER. Ao lado do Eixo Rodoviário, ainda no sistema arterial, estão duas vias, os denominados "Eixinhos".
Pelo Eixo Rodoviário circulam quase 40.000 veículos por sentido, por dia. O volume de pedestres que cruza o Eixo diariamente situa-se próximo a 100.000. A maior parcela dos pedestres (86 %) atravessa o Eixo por meio de passagens subterrâneas, enquanto o restante (14 %) o faz "por cima" ou no nível da rodovia.
Os acidentes com pedestres constituem o principal problema do Eixo Rodoviário. Somente em 2006, segundo dados preliminares do Núcleo de Pesquisa e Tratamento de Dados do Departamento de Trânsito – DETRAN, ocorreram 34 atropelamentos no Eixo Rodoviário, acarretando 12 vítimas fatais". "Estudo de Segurança de Pedestres no Eixo Rodoviário Relatório Final", Departamento de Estradas de Rodagem do Distrito Federal (DER-DF), Brasília, Julho de 2007, p. 7

causa de diversas situações danosas, como assaltos e estupros, e atropelamentos a quem resolve atravessar o Eixo por cima, ignorando-as.

Atentamos aqui que na procura entender os inusitados propostos "modos de viver" nas interações entre os indivíduos e os espaços urbanos desenhados por Lucio Costa[49], que revelam as PSP como forma de "controle formal", e consequentemente, o "controle social" [50] da sua utilização. Assim, vêm surgindo diversas especulações sobre a travessia dos pedestres, sendo a mais "famosa" a criação de faixas de pedestres no Eixo Rodoviário, a qual representaria a conquista da "passagem" do pedestre, visto que no ato de atravessar "na via expressa" não se mapeia a rota fisicamente, como acontece na relva com a marcação de desenhos sinousos; mas que não teríamos a conquista da "permanência", isto é, do direito a ocupação e instabilizarão, que Lefebvre defende[51], já existente nas PSP.

Este confronto perante "pedestre e estradas de alta-velocidade" são consequência do seu modelo vigente à época, onde se consolidou a ideia do "homem como fluxo de massa genérico" que percorreria à pé "eixos" [52] pré-estabelecidos – espaço de escoamento populacional [53] –, separados dos automóvel, seu meio de transporte principal para locomoção[54]. Acentuamos aqui que tais questões referentes ao transporte coletivo e não motorizado, bem como a própria caminhada, surgem como "novas premissas do transporte urbano", visto que tal "modelo-ideal" prova-se hoje insustentável. Assim, estudar a "cidade" através do pedestre é preciso.

Dada a situação sócio-espacial (escondida) do nosso "objeto de estudo", buscamos analisar sob a primazia do pedestre a tal "Brasília–NeoBabilônia", isto é, a cidade real que se

49 CERTEAU, Michel de. "A Invenção Do Cotidiano", Petrópolis: Vozes, 1996

50 Tal "controle" pode ser analisado ora de forma negativa, ora de forma positiva, visto que ora restringe, protegendo a arquitetura, ora estabelecendo um "controle produtivo", protegendo o pedestre. No caso da mulher, o uso das câmeras de vigilância, podem ser vistas como algo positivo, por exemplo.

51 LEFEVBRE, 2012

52 Codificado na Carta de Atenas, um dos princípios básicos da arquitetura moderna é a negação, ou melhor, a antítese da "rua tradicional" (barroca), conforme VIDAL (2009, p. 221). Ainda, faz-se a nota que mesmo dentro das Unidades de Vizinhanças, as quais eram de primazia do pedestre e, portanto, de sua total liberdade de locomoção, nota-se que estas são seguros (e forçados) ecossistemas urbanos, isto é, são também ambientes de controle.

53 O Plano Piloto de Brasília necessita de um novo planejamento urbano, melhorando a qualidade de vida para os que andam e utilizam o transporte público. Assim como as cidades europeias que alteraram seus traçados da "escala do pedestre e da carruagem" para a escala do carro, Brasília necessita fazer o processo inverso.

54 O "controle formal" modernista – ou seja, o "controle da forma" pela plasticidade e funcionalidade "ideal", é criticado muito vezes quer em projetos de arquitetura, quer como modelo de processo sistêmico urbano, como reiterado por Christopher Alexander, em "a city is not a tree", a partir da compreensão que tais eixos viários urbanos propostos, segregados e, logo, com função unitária, em oposição as pequenas, ramificadas e multifuncionais ruas, viriam a modificar e desconfigurar a compreensão real do que é uma cidade, dado que estes os novos arranjos reorganizariam a realidade social citadina. ALEXANDER, Christopher. "A city is not a tree". Architectural Forum, v.122, n.1, p.58-62, 1965.

esconde na "suburbs", "cidade de baixo", de Smithson[55] que a imagem oficial - e sua busca pela "museificação"[56] ("cidade invito"), as vezes confundido com patrimonialização – ofusca, escondendo-a na sombra das "medianeras" do modernismo as quais revelam apenas a situação do pedestre como "livres", mas "dentro" da Superquadra[57]. Portanto, as PSP-PPB são o símbolo de condensação perante a Brasília-ideal e a Brasília-real[58], revelando, portanto, a contraposição entre os instáveis traços do "processo de urbanização" diante da "imagem da cidade"[59].

Dessa maneira, tentar-se admitir como uma "flor de estufa" contentora de uma forma-máquina perfeita, todavia, comporta indiscutivelmente desde os seus primórdios, o "atual" fenômeno urbano[60], ou seja, "a forma citadina como caixa de surpresas"[61], formalisticamente e sociologicamente. A existência das Passagens e de outras "marcas dos processos de transgenidades"[62] do atual "arquipélogo interdisciplinar" urbano, nos revelam seu real e vasto território, a grande e metropolitana Brasília, que opõem-se, mas forma "um anel quase medieval em relação ao Plano Piloto" (LESSA, 2000, p. 51). Tal análise se dá, a partir do "compromisso na interdisciplinaridade como opção espitelomógica e com a construção de um novo modelo na perspectiva da sustentabilidade (…) [dada a] relação entre os paradigmas e os correlatos saberes produzidos na universidade" (LESSA, 2000, p. 11).

---

55 TIBERGHIEN, in CARERI, Francesco. "Walkscapes: o caminhar como prática estética". Prefácios JACQUES, Paola Berenstein; TIBERGHIEN, Gilles, 1 Edição, 5 Impressão, São Paulo: Editorial Gustavo Gili, 2018, p. 19

56 SOLÀ-MORALES, Ignasi de. "Territórios". Barcelona: Gustavo Gili, 2002, p. 197-199

57 "Medianeras" é um termo espanhol faz referencia àquela parte do edifício que não tem abertura de janelas ou portas, normalmente uma lateral "cega" de concreto, como explorado no longa-metragem "Medianeras - Buenos Aires na Era do amor virtual" (2011)

58 Tais passagens, como comportam-se hoje, mostram-se como a provável primeira ruína da cidade modernista, visto que estas travessias subterrâneas representam a falha perante a teoria, o projeto, a prática e prática à longo prazo do Plano Piloto e de Brasília, dado, principalmente, sua função como "tramas autônomas para o trânsito local de pedestres a fim de garantir-lhes o uso livre do chão", conforme o "Relatório do Plano Piloto", de Lucio Costa (COSTA, Lucio. Relatório do Plano Piloto, 1957, p. 4)

59 A Brasília-real diferenciava-se da Brasília-projeto, como observado, por exemplo, na Estação Rodoviária, concebida para dar lugar a encontros semelhantes aos que ocorreriam em Picadilly Circus, ou na Champs Elysées, ou seja, um *retenue* pequeno-burguesa, mas que fora tomada pelos habitantes das cidades-satélites em sua marcha diária rumo ao Plano Piloto, mostrando um fervilhas frenético energético (LEONIDIO, 2017, p. 131), apesar do ideal de Lucio Costa da mobilidade em transporte público do ônibus como sendo semelhante ao realizado nas galerias subterrâneas do metropolitano de Moscou (1935), sob o lema "levar arte ao povo", de Josef Stálin.

60 Nesses mais de cinquenta anos de construção da capital, dado o atual fenômeno urbano, vimos cidades mundo a fora em uma tendência de crescerem a tal ponto que inverteu-se a relação "habitante da cidade" versus "habitante do campo", fazendo surgir o "habitante da periferia". Enquanto em 1956 a relação era quase 40% da cidade e 60% no campo, hoje (no ano de) 70% dos brasileiros residem nas cidades e cerca de 30% vivem fora delas, conforme Alberto Xavier e Julio Katinsky, 2012, p. 17 (XAVIER, Alberto; KATINSKY, Julio (Orgs.)."Brasília: Antologia Crítica". São Paulo: Cosac & Naify, 2012, p. 17).

61 DOMINGUES, Alvaro. Orientação para Dissertação de Mestrado Integrado, Setembro, 2018.

62 DOMINGUES, Alvaro. Orientação para Dissertação de Mestrado Integrado, Setembro, 2018.

A invisibilidade em nossa área de estudo, remete tanto ao nosso "objeto de estudo", as Passagens Subterrâneas de Pedestres (PSP), as quais são "ocultas aos olhos" por localiza-se sob o Eixo Rodoviário; como também a invisibilidade pedonal no âmbito do registro dos pedestres, uma vez que estes não conseguem deixar rastros no chão[63] do Eixo Rodoviário quando resolvem atravessa-lo (isto é, atravessar "por cima", aos "olhos que dirigem", ao invés de por baixo, nas PSP). É uma "cidade-ocupada" sem registro.

À vista disso, esta pesquisa busca registrar o conflito entre "o que vemos" ("Tecido Urbano") e "o que nos olha" ("Morfologia Urbana") – léxicos apropriados do autor Didi Hubermann – para a compreensão do Plano Piloto de Brasília.

Novamente, dado que é através do corpo que melhor conseguimos experenciar o espaço, trazemos como "chave e análise" o andar *feminino* (na realidade majoritariamente os caminhos para o trabalho das funcionárias, principalmente domésticas), uma vez que à partir dele conseguimos melhor soluções para o "restauro-urbano" das PSP, dado que tal corpo revela-se um elemento que gera um "Estado de Exceção" – conforme Giorgio Agamben[64] – devido seu carácter de "interseccionalidade"[65]. Isto é, as leis universais que se aplicam a toda uma população não são respeitadas da mesma forma dependendo de quem as "sofre", acarretando, por exemplo, a violência contra a mulher, fenômeno que pode ser chamado de "geografia da violência"[66]. Ainda, estudar a mulher no espaço público é trabalhar também a

63 Ainda acerca dos "espaços construídos" e "espaços vividos", achamos de relevância para esta Dissertação relembrar a da "forma de mapeamento", ou seja, das "legendas", como realizado nas estratégias da "cartografia afetiva", ou seja, "psicocartografia"de Guy Debord, inauguradas sob a perspectiva da Internacional Situacionista63 e fundamentada na Teoria da Deriva. É dessa "psicocartografia" intuitiva dos espaços controlados (articulando as questões da "imagem ideal" e do "uso das passagens") – que para esta pesquisa foram depoimentos verbais e fotografias -, que partimos para a compreensão do "corpo feminino", dado que é por meio da intersecção de tais questões a ótica femininas63 que melhor conseguiremos pensar léxicos para possíveis indagações e soluções para a reabilitação das Passagens Subterrâneas de Pedestres do Plano Piloto de Brasília (PSP-PPB).

64 Conforme Giorgio Agamben a nossa organização política é feita a partir da concepção da exceção, do "Estado da Exceção", que acredita que a lei só poder ser feita à partir da exceção, qual nos oferece recursos para refletir e compreender a figura e o lugar da mulher, a qual, à partir da subjugação de seu gênero, ocorreu um estimulo negativo as questões sobre sua "participação na vida pública, a sua marginalização econômica e a sua dominação cultural". Apud artigo "Giorgio Agamben e a Emancipação da Mulher", texto de autoria de Yara Adario Frateschi (UniCamp). In: Philósophos, Goiânia, v. 21, n. 1, p.213-234, jan./jun. 2016. 213. Ainda, o próprio "não ver" que mostraremos com as Passagens Subterrâneas para Pedestres (PSP) do Plano Piloto de Brasília, ou seja, o não enxergar, cria novamente as condições da exceção, uma organização para além da lei, como o estupro, o assalto.

65 A Teoria Interseccional, conhecida também como "interseccionalidade", é o estudo da sobreposição de invulneabiliedade pela intersecção de varias condições, não só gênero e sexo, mas de classe social. Ou seja, a mulher é invisibilidade, mas a mulher de classe social mais baixo, é duplamente invisibilidade. Dessa maneira, a "interrseccionalidade" trabalha com identidades sociais e sistemas relacionados a opressão, dominação ou discriminação.

66 SCHILLING, Flávia. "A sociedade da insegurança e a violência na escola". São Paulo: Sumus editorial, 2014, p. 55. In: "Cidade, serás feminista!", de Sabrina Durigon Marques, In: "IBDU. "Direito à cidade: uma visão por gênero".1 ed. São Paulo: Instituto Brasileiro de Direito Urbanístico – IBDU, 2017, v.1, p. 79

figura do "outro", persona temida de personalidade não identificada, normalmente de sexo masculino, dado que, segundo Richard Serra [67], "o domínio público pode ser simplificadamente definido como o lugar onde os estranhos se encontram".

Segundo Virginia Woolf [68], é apenas tendo conhecimento destes espaços, e atravessando-os, que podemos realmente muda-los. De acordo com Elkin (2016, p. 288)[69], "Nós exigimos o direito de perturbar a paz, de obervar (ou não observar), de ocupar (ou não ocupar), e de organizar (ou desorganizar) o espaço de acordo com nossos valores"; portanto, seguindo a ponto de vista de Eva Kail[70], que é através do "deslocamento à pé" que melhor (re)planeja-se a cidade para a vivência feminina.

Dessa maneira, acerca do "planejamento urbano feminino" e o andar a pé, fazemos a indagação à "cidade" do PPB perante a segurança, as distâncias e os automóveis, a excessiva setorização proposta em seu planejamento, os pilotis no lugar de usos comerciais e a questão dos tipos das alterações realizadas no seu desenho original; por fim, questões da sua preservação e "direito à cidade".

> "A história do caminhar tanto na cidade quanto no campo é uma história de liberdade e de definição do prazer (...) Andar pela paisagem urbana sempre foi uma ocupação mais duvidosa [para as mulheres], transformando-se facilmente em oferecer serviços sexuais, paquebrar, exibir-se socialmente, matar o tempo e outras atividades que, embora divertidas, dificilmente têm o carácter moral elevao da apreciação da natureza"
> (SOLNIT, Rebeca. "A Historia do Caminhar". São Paulo: Martins Fontes, 2016, p. 287, alteração da autora)

> "Em grande parte, a cidade é planejada para um homem (papel de gênero, não de sexo) de média idade, (...) com um trabalho estável e bem remunerado que permite ter carro privado e com uma esposa que o aguarda em casa com tudo feito e preparado (...) Uma amostra disso é a proporção de investimento público ligado a melhorias viárias para veículos privados – ruas, rodovias, túneis. Anéia viários, etc. – comparada à do transporte púvlico mais eficiente, que chega a mais pontos com maior frequencia [...] políticas urbanas que priorizam os homens e a cidae funcional"

67 SERRA, Richard. "the public realm can be simply defined as a place where strangers meet". In: "Cities at night: why our right to use public spaces after dark is under threat", do jornal The Guardian. Matéria de autoria de Bradley L Garrett, publicada em 19 de novembro de 2015.
Disponível em: https://www.theguardian.com/cities/2015/nov/19/cities-at-night-right-to-use-public-spaces-after-dark-curfews-lockout-laws

68 WOOLF, Virginia, 1927, apud ELKIN, Lauren. "Flâneuse: Women Walk the City in Paris, New York, Tokyo, Venice, and London". Published by Farrar, Straus and Giroux, LLC, 2016, p. 287

69 "We claim our right to disturb the peace, to observe (or not observe), to occupy (or not occupy), and to organise (or disorganise) space on our own terms"

70 De acordo com Eva Kail, "if you want to do something for women, do something for pedestrians". In: "City with a female face: how modern Vienna was shaped by women", matéria do jornal The Guardian, por Elle Hunt. Publicado em 14 de maio de 2019. Disponível em: https://www.theguardian.com/cities/2019/may/14/city-with-a-female-face-how-modern-vienna-was-shaped-by-women?utm_source=dlvr.it&utm_medium=facebook&fbclid=IwAR09Q1PruuMqmv3jGSBRbLq3nqBtJl__eH3mn0Od4YiDH67CR4CHoKeVj4Q

(MONTANER, Josep Maria; MUXÍ, Zaida. "Arquitetura e Política: Ensaios para Mundos Alternativos", Barcelona: Gustavo Gili, 1a. Ed., 2a impressao, 2015, p. 208 e 209)

Visto que o PPB teve sua fundação não só através dos princípios inovadores modernistas, regido pela convicção de que a "geometria física" e a "geometria social" eram análogas, mas também tendo o seu passado histórico-social (o qual se manteve na "cidade global") como referencia, observamos que os "controles da forma" são também "controles sociais".

Tal conhecimento – associado ao "funcionalismo doméstico" do Brasil - levaram, portanto, a uma diferente "formulação" das cidades e das casas brasilienses, isto é, do "público e do privado"[71], revelando uma "sociedade arquipélago" e a "sociedade do espetáculo" que reside no PPB[72]. Assim, para se estudar a mulher na "cidade", deve-se antes compreender a mulher na esfera doméstica, dado que, conforme Hannah Arendt, na esfera pública comunica-se o privado, já que "na esfera pública, as coisas surgem da obscura e abrigada existência do privado" (MONTANER, MUXÍ, 2014, p. 28). Portanto, reanalisaremos a invenção da Superquadra e da Unidade de Vizinhança brasiliense, bem como suas conexões (PSP).

Nessa busca, nos inquietamos, portanto, pelo fato que a maioria dos pedestres que circulam pela cidade-capital são brasilienses que lá não residem[73], e que, pelo fato do nosso "objeto de estudo" estar localizado em um espaço de primazia feminina, o Setor Residencial (Escala Residencial), observamos que a figura da mulher (ora a moradora do PPB, isto é, com um status social elevado, ora a funcionária do PPB) é de importante destaque para sua compreensão – e reabilitação.

Como nós mulheres sabemos ("na pele") e aqui confirmamos teoricamente e criticamente, a "cidade" não é um espaço neutro, dado que sua construção é determinada pelos fatores de classe, raça/etnia e gênero, como revela Rebecca Solnit, em "A História do

71 ARENDT, Hannah. "A condição humana", 1958; e COLOMINA, Beatriz. "Privacy and Publicity: Modern Architecture as Mass Media". Cambridge, Massachusetts: MIT Press, 1996

72 Uma primeira conceituação básica perante arquitetura e cidade é o conceito "delimitação", ou seja os limites que criam os léxicos complementares "privado e publico", "dentro e fora", "individual e coletivo", desenvolvendo, portanto, novamente, uma relação entre urbanismo e política. Aqui traz-se o livro "A condição humana" (1958) de Hannah Arendt, a qual trata para além da condição público-privada, do quesito da "esfera social". Ressalta-se aqui que a esfera pública comunica-se com o privado, surgindo ainda, da obscura e abrigada existência do privado; todavia, a esfera privada esta relacionada a intimidade e a propriedade, questões estas que ligam-se a tópico da mulher e do escravo na arquitetura (MONTANER, MUXI, 2014, p. 29). Como aborda Hannah Arendt, "carecer de um lugar privado próprio (como era o caso do escravo) significaria deixar de ser humano", noção desenvolvido também por Virginia Wolf, mas acerca da falta de espaço próprio da mulher, em seu livro "A Room of One's Own"(1929). Dessa maneira, conforme Arendt, mulheres e escravos "ficavam afastados não só porque eram propriedade de alguém, mas também porque sua vida era 'laboriosa', dedicada às funções corporais" (ARENDT, 1958, ed. 2004, apud MONTANER, MUXI, 2014, p. 29).

73 MENEZES, 2008

Caminhar", sobre a trajetória da mulher no espaço público, e analisa que esta para distanciar-se do rótulo de "produto de consumo" (prostituição), deveria comportar-se como "consumidora" de produtos no espaço público.

Isto é, as circunstâncias da mulher no espaço público e a localização/função do nosso objeto de estudo, que ao longo da historiografia, como mostrado "Sexualy and Space" (1992)[74], dividiu-se as mulheres em duas categorias, ou melhor, duas "opostas" castas: A "decente", que tinha como preço relegar-se à vida privada à partir de restrições sociais (a esposa, dona de casa); e aquela que poderia gozar de liberdade espacial e sexual, mas que teria como preço seu respeito na sociedade, ora, tendo inclusive restrições legais (aqui, a funcionária doméstica para os modernistas). Portanto, dificilmente uma figura feminina seria pública e respeitável (SOLNIT, 2016, p. 390 e 391), dado que "se a lei controla as "mulheres indecentes", as "mulheres decentes" geralmente patrulham umas às outras". [75]

Dessa maneira, buscamos indagar a insegurança da experiência do andar feminino em uma cidade brasileira, confluente a "sociologia do crime", dado que no país, mais latentemente, a presença da mulher no espaço público ainda gera grande desconforto, tanto à pé, revelando sua identidade e seu corpo, quanto no carro, local onde a identidade é revelada, mas seu corpo velado, dada a superfície da janela do carro.

> "As janelas - reais ou metafóricas – são o espaço por meio do qual o feminino, como modelo cultural e hierárquico, acessa o exterior: a mulher vive o exterior através das experiências do homem da casa, observa a rua da janela e da televisão; a mulher vive uma realidade mediada e vivida por outras (...) O exterior urbano é o espaço onde as mulheres desenvolvem, indefectivelmente, os trabalhos complementários do papel atribuído".
> (MONTANER, MUXÍ, 2015, p. 198)

74 COLOMINA, Beatriz (org.) "Sexuality and Space". Princeton University Press, 1992, p. 335

75 No início do século XIX apenas mulheres de classe média e baixa andavam pelas ruas por pertencerem a "classe trabalhadora". Tais mulheres praticavam os "olhos da rua" de Jane Jacobs, uma forma de controle social. (ELKIN, 2016, p. 14). Já no final do século XIX, mulheres de todas as classes sociais podiam aproveitar o espaço público das cidades, indo as lojas, "refúgios semipúblicos onde podia-se andar"; assim, "legitimaram sua presença indo as compras – provando, ao comprar, que elas não estavam à venda". (SOLNIT, 2016, p. 393 e 394). Cidades como Paris, Londres e Nova York tinham "guias urbanos para mulheres", mapeando lugares para almoço e compras nas lojas de departamento, que tiveram sua ascensão em 1850-1860. Destaca-se em 1890 a chegada da "New Woman" acompanhada pela sua bicicleta, realizando trajetos por onde quisesse, e as mulheres que ganhavam sua independência trabalhando em lojas e escritórios. (ELKIN, 2016, p. 14 e 15). No século XX, destaca-se os espaços semi-públicos, como cinemas, cafés e casas de chá, além dos intimidadores "banheiros públicos". (ELKIN, 2016, p. 15). Tal possibilidade de andar, em todo caso, criou uma condição que emancipou e, no caso das Unidades de Vizinhança, de Lucio Costa, facilitou funcionamento o andar da mulher que ali residia ou trabalhava, dado a existência, em projeto, de colégios na proximidade, supermercados, farmácias, padarias, etc. em todas as Unidades de Vizinhança. Tal realidade, hoje, com a cidade expandida, não é a mesma, dada a excessiva setorização para além do planejado. Na obra "A sujeição das mulheres" (1986), de Stuart Mill, destaca-se que a submissão feminina era pior que a relação de escravidão, visto que exigia, além da obediência, o afeto, provando uma opressão tanto no domínio público, quanto no privado. É neste contexto que surge o chamado "movimento feminista", termo inaugura, em 1837, por Charles Fourier, apesar de com uma diferente conotação. Novamente, tal movimento, dividido em "ondas", não procura a ascensão da mulher para esta se tornar "superior" ao homem, mas sim sua semelhante, garantido-lhe liberdade e igualdade. (TARDIN *et al*, 2015, p. 102-118) Reformas das interações sociais vêm sendo conquistadas com o feminismo, quer ambiente residencial, no trabalho, no sistema político, etc.

É novamente por essa questão que endereçamos um olhar de gênero na ação no planejamento territorial urbano – uma "metodologia de análise" - isto que tal *site* residencial (no caso, a Superquadra e, portanto, a Unidade de Vizinhança[76]) é "de primazia feminina" a partir do imaginário-histórico-urbano pré-existente, como já preconizado por outras autoras como Simone de Beauvoir[77], Beatriz Colomina[78], Zaida Muxí[79], Dolores Hayden[80], Denise Scott Brown[81] e Anthony Giddens[82], quer esta sendo moradora ou uma trabalhadora semanal que ali não reside, revelando também a "cidade global", de Saskia Sassen, apesar de também o histórico brasileiro de "funcionários domésticos"[83].

Partimos, portanto, do pressuposto que a cidade não é um espaço neutro (universal), e sim uma construção determinada à partir de fatores de classe social, raça e etnia e, por fim, gênero – que como veremos, são questões já era existente na prerrogativa urbanista modernista brasileira.

Acrescenta-se ainda a autoria da pesquisa pertencer a uma mulher nascida, residente e usufruidora destas travessias subterrâneas das Asas do Plano Piloto, o que acarreta em um projeto de análise crítica, mas também empírica.

CONCLUSÕES

Nos dedicamos, portanto, a pesquisa da questão da "realidade humana" perante a uma imagética idealizada e projetada. A essas questões apresentamos o contexto do Plano Piloto de Brasília (1960), cidade aquela que um dia representou ideais a serem seguidos em

76 A Unidade de Vizinhança fora baseada nas faixas etárias de menor mobilidade, portanto, crianças e idosos e empregados domésticos, todavia, uma cidade não pode organizar-se como uma grandeza não dividida GOROVITZ, Matheus; FERREIRA, Marcílio Mendes. "A Invenção da Superquadra: O Conceito de Unidade de Vizinhança em Brasília". Brasília: IPHAN, 2009, p. 29

77 BEAUVOIR, Simone. "O Segundo Sexo: fatos e mitos" e "O Segundo Sexo: a experiência vivida" (1960).

78 COLOMINA, Beatriz. "Sexuality and Space" (1992) e "Privacy and Publicity: Modern Architecture as Mass Media" (1996)

79 MUXÍ, Zaida. "Mujeres, Casas y Ciudades" (2018) e "Arquitetura e Política" (2015)

80 HAYDEN, Dolores. "The Power of Place: Urban Landscape as Public History" (1988), "Redesigning an American Dream: The Future of Housing, Work and Family" (1984) e no texto "What Would a Non Sexist City Be Like? Speculations on Housing, Urban Design and Human Work" (Journal of Women in Culture and Society, 1980, p. 170-187).

81 SCOTT, J. "Excerpts from 'Gender: A Useful Category of Historical Analysis'", 1988, In J. Rendell, B. Penner e I. Borden, "Gender Space Architecture: An interdisciplinary introduction". London: Routledge, 2003, p.74-87

82 GIDDENS, A. "Sexuality and Gender" in Sociology. Cambridge: Polity Press, 2012, p.578-623

83 MUXÍ, 2018

seu momento histórico, mas que fora gestada sem "igualdade de participação" na tomada de decisões – quer classe-social, quer no quesito gênero, ou seja, não seguiu um "planejamento universal" em prática, apesar desta prerrogativa "universalista" na teoria modernista.

Ao desconstruir-se a imagem do urbanismo modernista na busca de reais sites[84], uma vez que esses apresentam-se como um conjunto de conflitos dinâmicos, dado que o território é uma construção social atual - e não a imagem citadina progressista idealizada pelo brasileiro da época[85], observa-se que tais assimilações instabilizam-se no plano "ideal" e o "real". Conforme Lessa (2000, p. 12):

> "Os diagnósticos e as previsões sobre os problemas nacionais têm sido recorrentemente expostos, sob os mais diferentes enfoques; na maioria das vezes, os fantasmas do passado estão presentes como sombras a indicar os limites das nossas realizações e do nosso futuro (…) *[e]* nos permite entender em maior profundidade as duas visões que alicerçam, ainda hoje, a identidade e a consciência nacionais: o mito do Brasil grande, construído a partir do mito do Eldorado, e o mito do Brasil minúsculo, com a auto-estima zero".

A superação da situação atual urbana do Plano Piloto de Brasília, nosso objeto de estudo, implica em uma reformulação, na organização econômica da sociedade e na reabilitação das Passagens Subterrâneas, uma vez que tal problemática apresenta-se ao seus moradores como externas à sua "sociedade", tendo, portanto, de serem contextualizadas. Novamente, dentro desse contexto de mercantilização da cidade e resistência de movimentos organizados, surge o conceito de "direito à cidade".

Segundo David Harvey (2008)[86], o direito à cidade "não é a liberdade individual de acesso a recursos urbanos: é o direito de mudar a nós mesmos pela mudança da cidade".

Conforme Álvaro Domingues[87], constata-se que a arquitetura, por ser possuidora de uma prática tão socialmente envolvida, funciona como uma esponja a qual absorve "o caldo social" de onde situa-se, e que quando vem a ser "espremida", revela toda as circunstâncias,

---

84 DOMINGUES, Álvaro. O léxico "lugar" é não eterno, posto que não é um objeto físico em primazia

85 LESSA, Carlos. Auto-estima e desenvolvimento social. Rio de Janeiro: Garamond, 2000, p. 12

86 "Quando as formas espaciais das nossas cidades se baseiam em "fragmentos fortificados, comunidades fechadas e espaços públicos privatizados mantidos sob constante vigilância", e temos uma cidade dividida em fragmentos que vivem e funcionam de maneira autônoma, onde os ricos possuem todos os tipos de serviços (escola, lazer, patrulhamento privado) e os pobres vivem uma vida sem serviços (sem água, saneamento, eletricidade pirateada, estradas que se tornam lamaçal, casas compartilhadas), é preciso usar-se de uma estratégia para poder modificar tal situação absurda, e o direito à cidade colabora na busca de criar essa categoria na qual se incluem todos os problemas relacionados à vivência urbana (ou à falta dela)". HARVEY, David. "O direito à cidade", In: New Left Review, n. 53, 2008: Disponível em: http://revistapiaui.estadao.com.br/edicao- 82/tribuna-livre-da-luta-de-classes/o-direito-a-cidade

87 TAVARES, André. "Novela Bufa do Ufanismo em Concreto: Episódios avulsos das crises conjugais da arquitectura moderna no Brasil (1914-1943)"; Prefácio De Álvaro Domingues; Porto: Dafne Editora, 2009, p. 7

ou melhor, "o ar do tempo" que de lá possa existir, como, por exemplo, o modo o qual sua "sociedade aplaude, rejeita ou se alheia" a mesma (DOMINGUES, Prefácio, TAVÁRES, 2009, p. 7), como veremos neste trabalho na relação habitante e cidade, ora dentro do automóvel nas grandes avenidas, ora a pé em uma espacialidade regida pelo "controle social"; ora masculina, ora feminina; ora morador do Plano Piloto, ora morador da "cidades-satélites" de Brasília.

Assim, a arquitetura não pode limitar-se apenas nas "certezas exatas da geometria, da gravidade e da construção" (DOMINGUES, Prefácio,TAVÁRES, 2009, p. 7), uma vez que as "cidades" são o resultado de uma justaposição de estratégias de desenvolvimento, ordem e controle[88].

A arquitetura tem, portanto, uma estreita relação com a vida humana, possuindo uma correspondência com "a vontade coletiva pelo social comum, com o público e a permanência no futuro" (MONTANER, MUXI, 2015, p. 15). Consequentemente, dessa forma possui também uma correlação ao poder político e econômico.

Como resultado, o urbanismo torna-se mais do que uma técnica, sendo também política; portanto, levados a se aproximar da realidade e da sociedade, os arquitetos passaram a agir como se fossem políticos, sociólogos e antropólogos. Acentua-se aqui que política não é o mesmo que poder[89].

Deixamos aqui as inquietações: quando falamos de "controle" no Plano Piloto de Brasília referimo-nos a quantas diferentes questões?

Por fim, diagramamos o conteúdo da presente dissertação à partir de uma tríade léxica "invisível":

> Conceitualmente | A impossibilidade do andar no Plano Piloto de Brasília, devido sua organização espacial desperta e em setor, onde caminhos projetados não correspondem aos caminhos feitos – ou seja, a *história oculta* (o que nos olha);

88 Tal análise é passível tanto ao nos referenciarmos a "cidade formal" (a "cidade imagética", como o Plano Piloto de Brasília), e ainda no caso da "cidade informal" (a velada, que resulta do que chamaremos de "processo da urbanização" do atual fenômeno urbano, a Grande Metrópole Brasília). Observa-se assim, uma falsa distinção perante "cidade-imagem" e "cidade-real".

89 MONTANER, MUXI, 2015, p. 8 e 25

Fisicamente | A invisibilidade do pedestre, a partir das passagens subterrâneas pedonais da cidade que separam este trânsito lento do trânsito rápido, realizado pelos automotores, dada a característica cidade-rodoviarista a qual possui sua malha atravessada por eixos de auto-estrada – ou seja, o *espaço oculto* (o que nos controla); e por fim;

Sociologicamente | A figura e o corpo da mulher no entender do espaço urbano, persona cujas nuances complexas de análise passam desapercebidas, tanto por ter sido atribuída como "fluxo de massa genérico" pelo pensamento modernista "máquina-sistema funcional" vigente à época preconizado pela Carta de Atenas, quanto pelo seu histórico citadino – ou seja, a *voz oculta* (o que nos toca).

De maneira mais estrutural, o programa da pesquisa se dá pela seguinte maneira:

Prefácio | Apresentação da nossa "cidade de estudo" e introdução das temáticas;

Capítulo 01 (Itens A e B) | Inicia-se essa pesquisa a tentar perceber as Passagens Subterrâneas de Pedestres (PSP) pelo seu Tecido Urbano, portanto, estudamos os novos paradigmas propostos pelo modernismo e sua aplicação no PPB. Todavia, nos chocamos com as questões relacionadas à Morfologia Urbana;

Capítulo 02 | Procuramos entender a "realidade", para além de sua "imagem-oficial" , através de diversos meios (através de tabelas, fotografias, cinema, da janela do carro) e nos deparamos com latentes questões de desigualdade sociais (classe, gênero e raça/cor);

Capítulo 03 | Reconhecemos que é apenas através do pedestre e seu corpo exposto a cidade-modelo que conseguimos de fato entender as inquietações da "cidade-capital" e nosso "objeto de estudo", também dado as PSP são exclusivas do pedestre. Chocamos aqui com a "cidade-pidona" e os "tipos de pedestre" do Plano Piloto de Brasília;

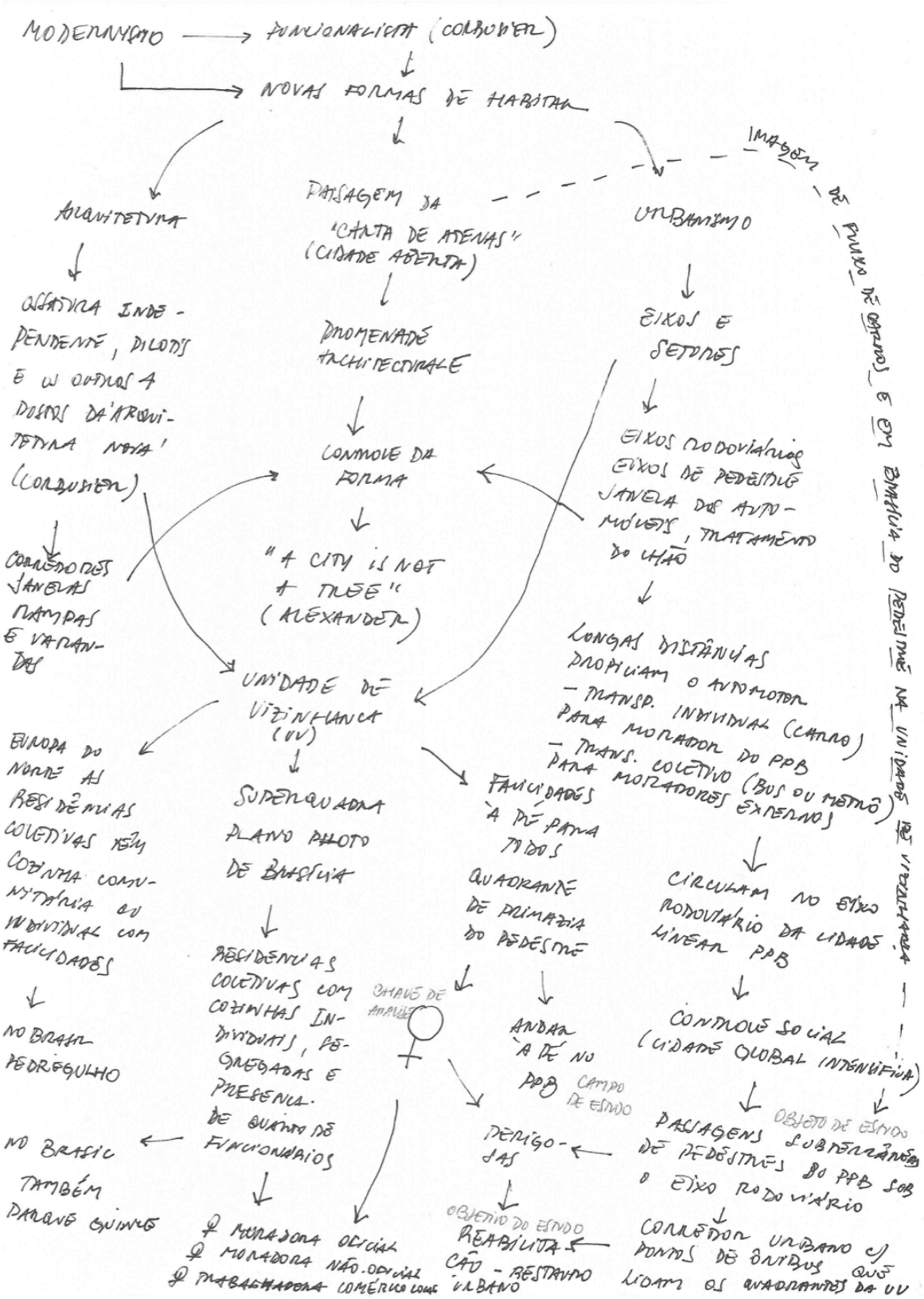
Capítulo 04 | Estuda-se a questão dos tipos de controle (físico e social) na historiografia e no PPB, podendo eles serem visíveis, como o elemento do

corredor, ou de barreiras invisíveis, como a Unidade de Vizinhança, bem como a questão do "funcionário doméstico";

Capítulo 05 | Consequentemente, estudamos questões do "direito à cidade" e sua ocupação e manifestação pelo pedestre questionando, portanto, a preservação do PPB;

Capítulo 06 | Reconhecemos que é através do corpo da mulher que melhor conseguimos desenvolver considerações para a reabilitação urbana das PSP. Estudamos o corpo da mulher em deslocamento pela cidade e as necessidades e tal agente. Entretanto, julga-se de necessidade a nota perante a relação da mulher no espaço privado (casa) e o espaço público (cidade) para compreendemos verdadeiramente seu deslocamento. Aqui trazemos as problemáticas e as propostas de revitalização das PSP;

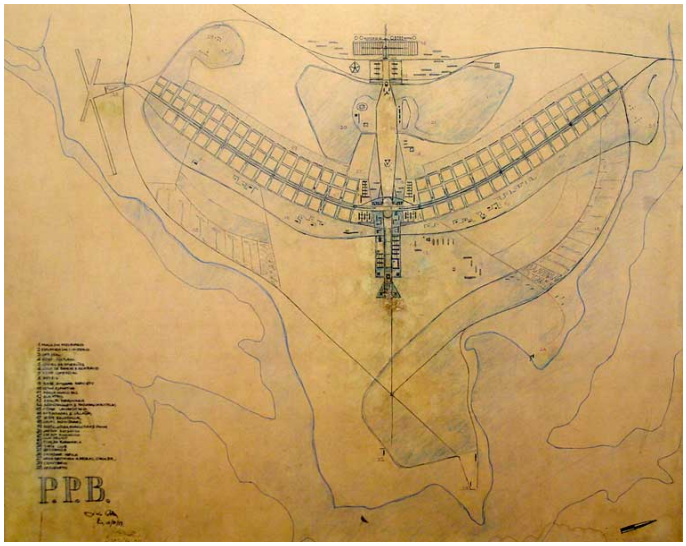
Epílogo | Concluímos criando diretrizes para uma possível reabilitação das PSP, à partir de todos os itens abordados anteriormente. Fazemos ainda desdobramentos de futuros estudos e trazemos as limitações do nosso trabalho.


MODERNISMO
FUNCIONALISMO (CORBUSIER)
NOVAS FORMAS DE HABITAR
IMAGEM DE PLANO DE EIXOS E EM EMBRIÃO DO PEDESTRE NA UNIDADE DE VIZINHANÇA
ARQUITETURA
PAISAGEM DA "CARTA DE ATENAS" (CIDADE ABERTA)
URBANISMO
ARQUITETURA INDEPENDENTE, PILOTIS E OUTROS A DOGMAS DA 'ARQUITETURA NOVA' (CORBUSIER)
PROMENADE ARCHITECTURALE
EIXOS E SETORES
CONTROLE DA FORMA
EIXOS RODOVIÁRIOS EIXOS DE PEDESTRE JANELA DE AUTOMÓVEIS, TRATAMENTO DO CHÃO
CORREDORES JANELAS RAMPAS E VARANDAS
"A CITY IS NOT A TREE" (ALEXANDER)
LONGAS DISTÂNCIAS PROPICIAM O AUTOMOTOR - TRANSP. INDIVIDUAL (CARRO) PARA MORADOR DO PPB - TRANS. COLETIVO (BUS OU METRÔ) PARA MORADORES EXTERNOS
UNIDADE DE VIZINHANÇA (UV)
EUROPA DO NORTE AS RESIDÊNCIAS COLETIVAS TEM COZINHA COMUNITÁRIA OU INDIVIDUAL COM FACILIDADES
SUPERQUADRA PLANO PILOTO DE BRASÍLIA
FACILIDADES A PÉ PARA TODOS
CIRCULAM NO EIXO RODOVIÁRIO DA CIDADE LINEAR PPB
NO BRASIL PEDREGULHO
RESIDÊNCIAS COLETIVAS COM COZINHAS INDIVIDUAIS, PEGADAS E PRESENÇA DE QUARTOS DE FUNCIONÁRIOS
CHAVE DE ANÁLISE
QUADRANTE DE PRIMAZIA DO PEDESTRE
ANDAR A PÉ NO PPB
CAMPO DE ESTUDO
CONTROLE SOCIAL (CIDADE GLOBAL INTENSIFICA)
OBJETO DE ESTUDO
NO BRASIL TAMBÉM PARANÉ QUINTO
PERIGOSAS
PASSAGENS SUBTERRÂNEAS DE PEDESTRES DO PPB SOB O EIXO RODOVIÁRIO
OBJETO DO ESTUDO
REABILITAÇÃO - RESTAURO URBANO
CORREDOR URBANO C/ PONTOS DE ÔNIBUS QUE LIGAM OS QUADRANTES DA UV
MORADORA OFICIAL
MORADORA NÃO-OFICIAL
TRABALHADORA COMÉRCIO LOCAL

CAPÍTULO 01

ENTENDER A CIDADE *ATRAVÉS* DO SEU DESENHO

TECIDO URBANO MODERNISTA



42

Para Michel de Certeau[90], existem duas diferentes maneiras de percepções da "cidade": (1) a dicotomia entre a "visão de pássado" e "visão do chão", ou seja, como "mapa" e como "paisagem"; e (2) à partir da vivencia quando "dentro" da "paisagem", via veículo automotor ou como pedestre, visto que tem-se ritmos diferentes, bem como a primazia da visão perante os outros sentidos, como abordaremos ao longo do trabalho.

Apesar de buscarmos uma análise do Plano Piloto de Brasília (PPB) pelo viés do pedestre, nosso "campo de estudo", julgamos de importância a compreensão pelo "mapa aéreo" *(voyeur)* da cidade-capital, isto é, sua cartografia icônica ("Tecido Urbano"). Tal exercício de percepção pela do sua abstração social-formal, distante[91], se dá visto suas características excepcionais de "cidade-fundação" modernista; consequentemente, da percepção do contexto das Passagens Subterrâneas de Pedestres (PSP), os quais se comportam como verdadeiros "eixos pedonais". Em todo caso, anteriormente buscamos melhor compreender as novas formas urbanas propostas pelos modernistas.

90 CERTEAU, 1998

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

A. NOVAS FORMAS URBANAS

REDES DE VIAS, PARCELAMENTOS FUNDIÁRIOS, EDIFICAÇÕES E UNIDADE DE VIZINHANÇA

De acordo com a autora Paola Berenstein Jacques, o "urbanismo" surge com o propósito de modernizar as "cidades" (termos que debateremos ao tratarmos de "Morfologia Urbana")[92], transformando as cidades coloniais – no Brasil – e as cidades medievais – na Europa – em metrópoles modernas. Para Lucio Costa e outros modernistas, o urbanismo e a arquitetura eram "vistos como meios para realizar o sonho de um domínio racional do futuro em substituição ao caos das cidades capitalistas" (CAVALCANTI, 1998, p. 55)[93].

Algumas propostas para melhorar as condições habitacionais nas "cidades industriais" aparecem, sobretudo um desenho para a classe operária, assim, a tentar solucionar a relação da comunidade com o trabalho na indústria. Conhecidos como urbanistas e socialistas utópicos, Robert Owen (1799), Charles Fourier (1829) e Jean-Baptiste Godin propuseram, respectivamente, a "Cidade Industrial", o "Falanstério" e o "Familistério"[94].

92 Já adiantamos que o "fenômeno urbano", como um todo, continua oculto - um "campo cego", segundo Lefebvre apud WACHSMUTH, David. "City as ideology: reconciling the explosion of the city form with the tenacity of the city concept", Environment and Planning D: Society and Space, volume 31, 2014, p.75 – 90. A "cidade", antes classificada como um "objeto social", isto é, uma categoria de análise do momento do "processo de urbanização", é hoje tido como uma categoria de prática, o que significa que o termo é cunhado como uma "representação ideológica", atenuada pela sua imagética cenográfica. A "cidade" não é um momento desta "realidade urbana", visto não englobar em totalidade sua experiência imediata (WACHSMUTH, 2014, p.75 – 90). Portanto, ao falarmos "cidade", estamos referindo a um conceito "fechado" que contém em si imageticamente o monopólio da urbanização como cidade, de acordo com Choay (2007), como melhor veremos. CHOAY, Françoise. "O Urbanismo: Utopias e Realidades" São Paulo: Perspectiva, 2007

93 CAVALCANTI, Lauro. "Brasília: a construção de um exemplo". In: Arcos, v.1, n. único. Rio de Janeiro: PPDESDI/UERJ, Contracapa, out. 1998, p. 50-62.

94 BENEVOLO, Leonardo. "História da arquitetura moderna". São Paulo: Perspectiva, 1976.

Segundo Françoise Choay[95], em um momento que a cidade não era mais um elemento generalistas (de filósofos, políticos, etc.), tornando-se um campo de especialistas, mais particularmente arquitetos, tendo ainda a perspectiva da Revolução Industrial, sobretudo à partir do século XX, é possível compreender três possibilidades de planejar-se uma cidade: com (1) o modelo progressista, com (2) o modelo culturalista e com (3) o modelo naturalista, em que estas seriam etapas subseqüentes a um pré-urbanismo Destaca-se, todavia, a politização da "cidade industrial", devido a emergia da classe operaria europeia, principalmente, no século XIX.[96]

Do final do século XIX a meados da década de 1950 são observados no *paradigma vigente* (KUHN, 1970 em FICHER; PALAZZO, 2005) da forma urbana em expansão da década características recorrentes fundamentais, sendo-as:

> "(1) as intervenções em cidades consolidadas, (2) as propostas para a ampliação de cidades em rápido crescimento populacional e a (3) criação de novos modelos de cidades. Quanto à distribuição de atividades no espaço urbano existente (...) destaca-se o instrumental do zoneamento".

Além de uma especializada e hierarquia viária à circulação do interior da cidade, simultâneo a tentativa de separação da relação pedestres-veículo, a qual acarretará, no segundo quarto do século XX, na incorporação do *urbanismo rodoviarista* (estradas de alta velocidade com grande infra-estrutura) que viria a danificar a forma coesa e continua das cidades[97].

---

95 CHOAY, Françoise. "O Urbanismo: Utopias e Realidades" São Paulo: Perspectiva, 2007

96 (1) Sinteticamente, podemos inferir que o "modelo progressista", "racionalista" (CHOAY, 2007, p. 19)96 terá Le Corbusier, Gropious e Lucio Costa como principais referencias, sob o lema da cidade como "máquina de morar", em que o foco seria primeiramente ao individuo, e em segundo plano a comunidade. É deste modelo o manifesto da Carta de Atenas apresentada no congresso do CIAM. A cidade possuiria um baixo nível de densidade ocupacional do solo, edifícios semi-isolados espalhados ao solo entre parques e jardins, acarretando ao fim da rua, signo de épocas ultrapassadas (CHOAY, 2007). Abordaremos em seguida, mais sobre tal vertente.
(2) Com uma perspectiva similar ao "modelo progressista", onde a cidade é vista como um "todo fechado", o "modelo culturalista" terá suas origens grande processo de industrialização, especialmente na Áustria e na Alemanha. Mostra-se como uma alternativa a cidade-jardim progressista e resgata a rua e a praça, definindo localidades para a passagem, mas também para encontros, definindo-se, assim, conforme Choay, como um modelo nostálgico, onde formas estéticas do passado são relembradas, afastando-se dos grandes fluxos de circulação das cidades industriais. Destaca-se aqui Ebenezer Howard e Camillo Sitte. Em todo caso, em paralelo à proposta de "cidade-jardim" de Howard, Tony Garnier concebe a "cidade industrial" (1901-1904), com um tecido predominantemente linear, composto por quadras nas áreas residenciais e com a capacidade de um assentamento para 35.000 habitantes e a possibilidade de crescimento. Garnier propunha o zoneamento das atividades.
(3) Sob o nome de Broadacre-City, pelo grande arquiteto norte-americano Frank Lloyd Wright, o modelo naturalista é um emblema ao pensamento dos planejadores urbanos (town-planners) americanos. O modelo se funda na noção do contato com a natureza, contraditoriamente eliminando a cidade (conforme o modelo de Wright), onde a natureza torna-se um ambiente continuo onde todas as funções urbanas são *dispersadas* e isoladas sob a forma de células de "*unidades reduzidas", individuais e sociais. Tais* unidades industriais e comerciais teriam um reduzido porte destinados um pequeno grupo de pessoas.

97 FICHER; PALAZZO, 2005, p. 50

Atender a necessidade "habitar, trabalhar, circular, recrear" (Carta de Atenas) acarretou em mudanças das configurações das cidades. As alterações das relações socioeconômicas figuraram-se lentas dado o desconforto e desilusão do desconhecimento do "como" viabilizar novas e possíveis alterações no urbano, o que fora suscitado na elaboração de teorias e utopias de soluções aparentemente "milagrosas" aos problemas de organização citadina pós-industrial, como a Cidade Jardim (Ebenezer Howard, "Garden Cities of Tomorrow", 1903) e a Cidade Funcionalista ("Carta de Atenas", Le Corbusier, CIAM, 1933), dois modelos importantes e interferentes na "formatação das estruturas urbanas contemporâneas" (FERREIRA, 2012, p. 2)[98], configurando o "Paradigma Modernista", como visto, a exemplo, no fechamento do Relatório do Plano Piloto, de Lucio Costa: "capital aérea e rodoviária; cidade parque" (COSTA, 1956, p. 34), diretrizes que vieram a marcar o Plano Piloto de Brasília, portanto, pelas livres áreas arbóreas e rígida marcação viária – além da setorização dos usos.

> 1. Um manifesto urbanístico, conhecido como "Carta de Atenas" (modelo culturalista), a Cidade Funcionalista foi apresentada no IV Congresso Internacional de Arquitetura Moderna (CIAM) na cidade de Atenas no ano de 1933, influenciada principalmente pela "Ville Radieuse" e seus escritos teóricos-críticos (1930) de Le Corbusier. No estudo conta-se propostas de setorização dada os "problemas de incomidades entre os usos" (FERREIRA, 2012, p. 3), associada à solução rodoviarista de fluxos motorizados hierárquicos (passagem e distribuição), organizando uma circulação independente dos edifícios[99]
>
> 2. Orientadas a um "núcleo central" distribuidor, a "Cidade Jardim" (modelo progressista), é notória pelos seus diversos núcleos urbanos entre áreas de produção agrícola, interligadas entre si por meios de transporte rápido (vias e ferroviais), buscando assim formalmente um equilíbrio entre o ecológico (arborização e cultivo) e a mecanização industrial.

Com o passar das vivencias socioculturais nestes espaços, estas ideais de aplicação de tecnologia à partir de soluções simplistas viriam a trazer graves consequências, revelando-se

98 FERREIRA, Ronald Belo. "Plano Piloto De Brasília: O Vazio Das Entrequadras e o Abandono Do Sujeito", 2016, Disponível em: <https://repositorio.uniceub.br/jspui/bitstream/235/9702/1/Plano%20Piloto%20de%20Bras%C3%ADlia%20-%20o%20vazio%20das%20entrequadras%20e%20o%20abandono%20do%20sujeito.pdf >

99 LE CORBUSIER, 1971

como uma estética formalista que propiciava a paisagem urbana, e não o encontro de diferentes relações humanas, dada sua falta de alusão à escala do homem e a segregação do meio ambiente habitado, tornando estéril a integração no "espaço público".

Foi no quarto Congresso do CIAM, em 1933, que um manifestou, intitulado "Carta de Atenas" fora produzindo (publicado em 1943 pelo grupo do CIAM francês) com o intuito de criticar a cidade da época. O surgimento da máquina veio a causar perturbações no comportamento dos homens, bem como a gerar um caos na distribuição da terra, como o uso dos solos:

> [...] Nos setores urbanos congestionados, as condições de habitações são nefastas pela falta de espaço suficiente destinado à moradia, pela falta de superfícies verdes disponíveis
> [...] Esse afastamento cada vez maior dos elementos naturais aumenta proporcionalmente a desordem higiênica.
> [...] As construções edificadas ao longo das vias e ao redor dos cruzamentos são prejudiciais à habitação: barulhos, poeiras e gases nocivos.
> [...] O alinhamento tradicional das habitações à beira das ruas só garante insolação a uma parcela mínima das moradias.
> [...] Quando as superfícies livres têm uma extensão suficiente, não raro estão mal destinadas e, por isso, são pouco utilizáveis pela massa de habitantes.
> [...] Implantadas no coração dos bairros habitacionais, as fábricas aí espalham suas poeiras e seus ruídos. Instaladas na periferia e longe desses bairros, elas condenam os trabalhadores a percorrer diariamente longas distâncias em condições cansativas de pressa e de agitação, fazendo-os perder inutilmente uma parte de suas horas de lazer.
> (Carta de Atenas, 1933)

REDES DE VIAS

Disponíveis já no começo do século XX, os novos meios de transportes vieram a inspirar a estética e a questionar a funcionalidade urbana. É o design do avião que encarrega-se de ocupar o imaginário da cidade contemporânea (FICHER; PALAZZO, 2005, p. 56), como visto no (falso) carimbo em formato de "avião", o Plano Piloto.

Com a intensificação do processo de urbanização dado ao inchaço das cidades, os problemas relacionados a circulação urbana tonaram-se mais conturbados acarretando, no século XX, na proposta de separação do tráfego de veículos e de pessoas, como prenunciado por Olmted e Vaux no *Central Park* (1853), defendido na *rue future* (1910), de Eugène Hénard, seguido arduamente por Le Corbusier com *"La règle des 7 V"* (1953), aplicado em Chandigarh em 1971[100], e chegando por fim ao traçado de Lucio Costa, no Plano Piloto de Brasília (1957):

100 Como o principal meio de transporte em Chandigarh era a bicicleta, Le Corbusier criou o V8 como via exclusiva de bicicletas (LE CORBUSIER, 1976, apud MENEZES, 2008, p. 60)

V1 – estrada nacional ou de província, atravessando o pais 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;

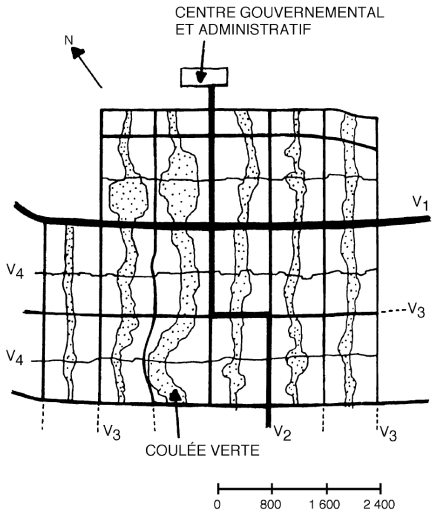
V4 – rua de comercio de setor;

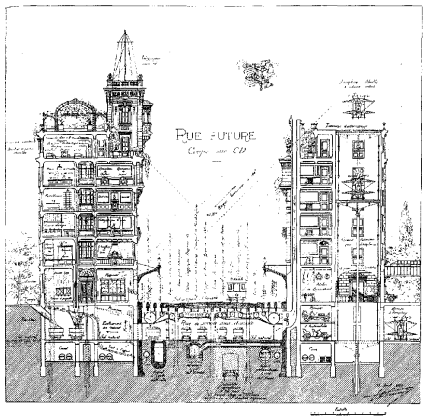
V5 – essa via conduz os veículos e os pedestres as portas das casas;

V6 – ajuda a condução de veículos e de pedestres as casas (o V5);

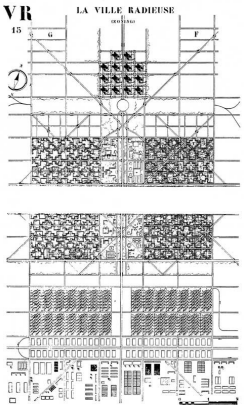
V7 – via que alimenta em sua extensão a zona verde, onde estão as escolas e os esportes

43





44



45

43. Chandigarh, Le Corbusier, 19
44. *Rue future*, Eugène Hénard, 1910
45. Villa Radieuse, Le Corbusier, 1933

O automóvel a partir dos finais do século XX, torna-se um elemento perturbador da vida citadina, apropriando-se de espaços públicos como as praças arborizadas afim de instalar parques de estacionamento provisórios. Dessa maneira, os interesses pelos aspectos funcionais da cidade contemporânea, como o tráfego, foram analisado por Le Corbusier, que acreditava que as pessoas necessitavam de um novo cenário para representar os seus dramas, no qual identificou e categorizou os problemas como "urbanos, "suburbanos" e "mistos", ou seja, em "cidade", "cidade industrial" e "cidade jardim", interligando-os a partir de sobreposições de vias, novamente, a partir de uma categorização de veículos "pesados", "de passeio" e "rápidos", os quais ocupariam, respectivamente, o "subsolo", o "solo" e o "aéreo", como presente no sistemático Plano de Voisin, em Paris.[101]

O rodoviarismo, fruto dessa atenção à circulação independente, empregou soluções adequadas as estradas – "vias expressas, associadas a trevos e viadutos, e em geral realizadas em conjunto com obras de urban renewal" (FICHER; PALAZZO, 2005, p. 54), acarretando, em prol da ligação de pontos para serem percorridos alta velocidade na *highway*, na danificação de grandes áreas do tecido urbano já consolidado e em consolidação, causando também altos índices de acidentes dada a readaptação ao (novo) meio.

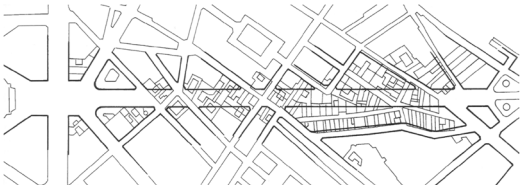
PARCELAMENTOS FUNDIÁRIOS

É na segunda metade do século XIX, que são propostos e executados os primeiros regulamentos de ordenamento do solo à partir de obras públicas, como a reforma de Paris (1851) e o plano de Idelfonso Cerdá para Barcelona (1859), as duas principais intervenções urbanas desse período. Destaca-se que estes planos tinham acima de tudo, um caráter sanitarista, apesar de também o ideal de modernização das cidades.

101 GARCIA, Andreia. "Espaço cênico, arquitectura e cidade: Guimarães, um modelo conceptual", p. 116

A extensão da malha urbana, dada a capacidade de alargamento das cidades e a proximidade dada pelas estradas de ligação, veio a acarretar na criação de subúrbios e cidades-satélites, como o *ensanche* (1859), por Cerdá, em Barcelona. Dessa maneira, cidades-fechadas, "amuralhadas" ou com contorno delineado, tiveram seus desenhos inescapavelmente alterados, dado este processo da urbanização.[102]

Característica vista desde o fim do século XIX, a nova forma urbana é a novidade paradigmática, e fora aplicado em desenhos de *urban renewal* de cidades consolidadas, na proposição novos bairros e no projeto de novas cidades. Entre as formas realizadas, destaca-se a *ciudad lineal* (1882), proposta por Soria y Mata para uma extensão da cidade de Madrid e "entendida como uma solução genérica para a cidade contemporânea", visto sua utilização na *cité industrielle* (1901-4) de Tony Garnier, na *cité linéaire industriele* (1942) de Le Corbusier, além dos estudos para o projeto no Rio de Janeiro (1929) e em Argel (1930) de autoria do mesmo arquiteto. A "forma em longa linha", "eminentemente uma solução arquitetônica", é também vista no Conjunto Pedregulho (1948), de Eduardo Affonso Reidy, no Rio de Janeiro, além de na obra de Oscar Niemeyer, como o Instituto Central de Ciências da Universidade de Brasília, de 1962 (FICHER; PALAZZO, 2005, p. 56 e 57).



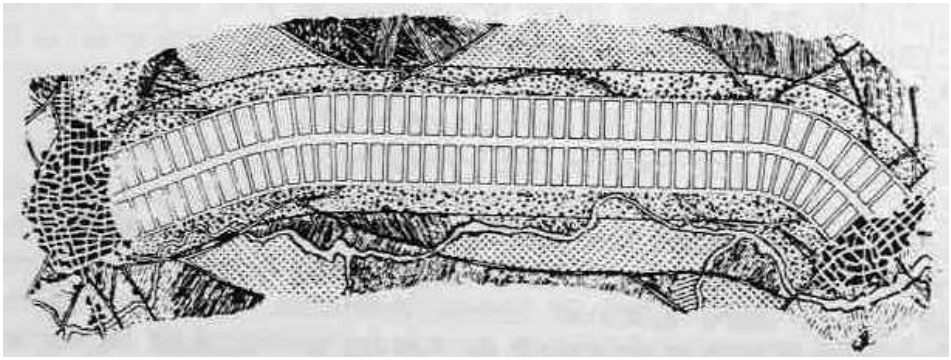
46



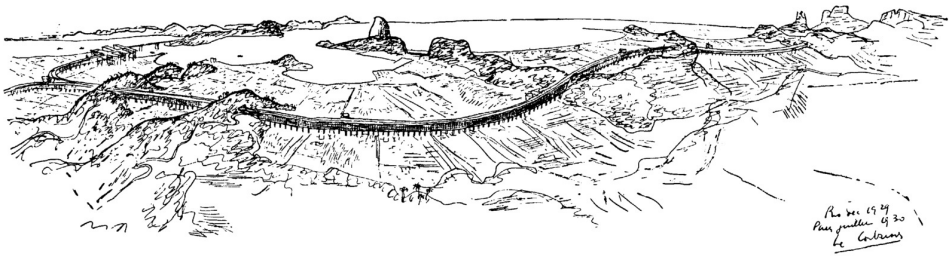
47

46. Avenida da Opera em Paris. Plano de abertura das ruas promovido por Haussmann.
47. O centro antigo de Barcelona (à esquerda) e a malha proposta no Plano de Cerdà de 1859

102 FICHER; PALAZZO, 2005, p. 56 e 57



48



49



50

48. *Ciudad lineal*, Soria y Mata, Madrid, 1882
49-50: Projeto Rio de Janeiro, Le Corbusier, 1929

Nesta tentativa de acerto, dado o estímulo pelo "controle da forma-função", regulamentações quanto uso do solo (ou seja, a tipologia da edificação no terreno) passaram a ser aplicadas, desenvolvendo zoneamentos - conforme estabelecido na Carta de Atenas (1943) - já executado em 1916, em Nova York. Este zoneamento virá a dar espaço à setorização, "a definição estrita de localização de determinados usos" (FICHER; PALAZZO, 2005, p. 57)

Dada a criação do modelo de implantação *garden city* (Ebenezer Howard), posteriormente, *subúrbios residenciais* com a conceituação howadiana, ou não, o

acréscimo de novos bairros afastados do centro levou ao surgimento de características suburbanas, e não de novos pólos atrativos, os quais possuíam um "empreendimento estático, de modo a lhe conferir a permanência e a segurança necessárias à manutenção de seu status", e consequentemente, de alto valor imobiliário. Esta prática iniciou-se no Estados Unidos da América, como visto em Riverside (1865), mas é vista no Brasil no bairro Jardim América (1917-19), em São Paulo, na autoria de Parker (FICHER; PALAZZO, 2005, p. 58), além de em Brasília com os bairros Lago Sul, Lago Norte e Parkway.

As *cidades-satélites* são descritas como zonas residenciais de ótimas condições, uma vez que são separadas dos centros (urbanos) de trabalho, a criar, dessa maneira, um sistema satélite ao coração comércio-serviço.

> "Esta separação ou dissolução de grande cidade em zonas de trabalho e zonas de residência leva, como consequência, à formação do sistema satélite. Ao redor do núcleo da grande cidade, a Cidade central, que, no futuro será somente cidade do trabalho, encontram-se situados, circularmente e a distância suficientes, bairros residências fechados em si mesmos, cidades-satélites de população limitada, cuja distancia pode ser considerável, com todos os modernos meio de circulação e um sistema adequado traçado de trens rápidos. Ainda que possuam independência local, tais bairros residenciais são membros de um corpo comum (....) Os habitantes das cidades-satélites tem seu lugar de trabalho na cidade central".
> (HILBERSEIMER, 1927, p. 6-7, apud FICHER; PALAZZO, 2005, p. 60)

Dado o segundo pós-guerra, desdobram-se das *cidades-satélites*, o modelo *new town* - ou *villes nouvelles*, no processo de urbanização europeu da década de 1950-60, como na Suécia com a criação de Vallingby (1951) (FICHER; PALAZZO, 2005, p. 58). Já em Brasília, segundo FICHER e PALAZZO (2005, p. 61):

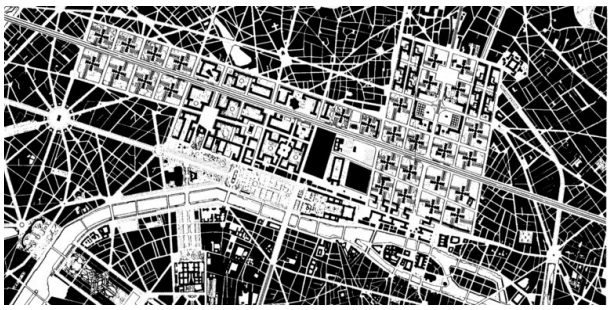
> "Além de a grande maioria dos projetos para o plano piloto evidenciar a intenção de aplicar essa alternativa para a expansão da futura cidade de Brasília, o surgimento de um sistema satélite, no Distrito Federal, data já do período de construção da nova Capital (...), como no Cruzeiro (1957), cujo projeto é atribuído ao próprio Lucio Costa. Na cidade real, a distinção entre espaço monumental e tecido banal não se resolveu em uma proximidade de contrários, porém no distanciamento entre um plano piloto sacralizado e cidades-satélites de menor expressão urbanística e arquitetônica".

A respeito da criação de novas cidades modernistas destaca-se a *ville contemporaine* (1922), de Le Corbusier, a qual tem em seu plano uma composição monumental ao longo de dois eixos perpendiculares de simetria, onde arranha-céus são dispostos isolados a quatrocentos metros um do outro. Esta proposição de altíssimos edifícios isolados aparece no *Plan Voisin* para a cidade de Paris (1925), e na

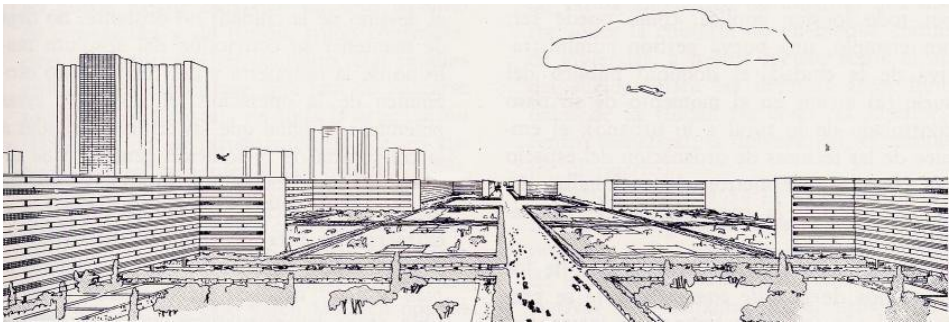
ville radieuse (1935), onde um especial destaque perante a separação de pedestres e automóveis apresenta-se, bem como o "urbanismo de três dimensões"[103]: habitação, trabalho e lazer.

Outro famoso projeto é a cidade de Chandigarh, capital dos estados do Punjabe, na Índia, fundado em 1947. Este projeto executado é organizado em diversos setores e hierarquias viárias, possuindo um layout geral em sistema retilíneo ortogonal. Ressalta-se, segundo Paulo Mendes da Rocha (ROCHA, P. M. em WISNIK (org.), 2018, p. 153), que:

> "A questão fundamental na obra de Le Corbusier é sua aflição europeia diante da modernidade. É notável o olhar que dedicou à Índia, à África mediterrânea, à América (...) Nessa previsão do artista inaugurava-se um mundo novo: para Le Corbusier, as esperanças estavam nesses lugares"



51



52

51. Plan Voisin, Le Corbusier, 1925
52. Villa Radieuser, Le Corbusier, 1935

Na tríade "rede viária – parcelamento fundiário – edificação", de Panerai, a "manipulação da forma arquitetônica não pode deixar de acarretar mudanças em seu

103 Fundação Le Cobusier, Nota de Le Corbusier, 8 de junho de 1955, apud VIDAL, 2009, p. 181

preenchimento (tecido urbano), ou seja, na matéria arquitetônica em si" (FICHER; PALAZZO, 2005, p. 61)

As diferentes soluções de parcelamento do solo recaem em múltiplas possiblidades de "organização do quarteirão, a unidade de áreas por excelência do tecido urbano". Desde o século XVIII, novas respostas à ocupação desta unidade são propostas, em geral vindo a aproveitar melhor o interior do quarteirão, novamente, visto as ampliações e reformas urbanas, como na Baixa Pombalina (1756) de Lisboa e, posteriormente, no projeto Lexignton Terraces (1901), de Frank Lloyd Wright, em Chicago (FICHER; PALAZZO, 2005, p. 62).

Ineditamente, a transgressão proposta no modernismo se dá com a ruptura dos limites do quarteirão tradicional (geralmente, com edificações geminadas), não mais delimitando as divisões dos lotes, dada a proposta de distribuição em conjunção com soluções rodoviaristas, como visto na *ville radieuse* (1935), de Le Corbusier, ou nas Superquadras (1960), do Plano Piloto, de Lucio Costa.

EDIFICAÇÕES

As edificações passaram a ficar isoladas, dada a "explosão" dos limites do quarteirão tradicional, mesmo não apresentando nenhuma novidade arquitetônica, visto que "no passado tal isolamento, no contexto urbano, esteve quase sempre associado a uma arquitetura de caráter monumental e (ou) excepcional" e que "no século XX, a preocupação com a ventilação e insolação (acarretaram na) exigência de recuos e afastamentos" (FICHER; PALAZZO, 2005, p. 64).

Simultaneamente, a criação de novas técnicas de construção, como o concreto armado e o ferro levará a *ossatura independente* (FICHER; PALAZZO, 2005, p. 64) viabilizando a separação entre elementos de sustentação e elementos de vedação (isto é, a parede externa das construções não mais como elemento estrutural). Em consequência, isso levará a tentativa de ocupação mínima do chão, liberando o piso térreo para a livre circulação, acarretando na ampliação do espaço público, dado o uso do pilotis.

No Brasil, visto a antecipada desenvoltura da tecnológica do concreto armado – desde a primeira década do século XX – o uso do pilotis foi logo empregado na construção, como no Parque Guinle (1948-54), de autoria de Lucio Costa, projeto

"precedente para a sua superquadra brasiliense" (FICHER; PALAZZO, 2005, p. 64), como melhor veremos.

> "O aprendizado humano propiciou o surgimento de processos criativos e, segundo o lugar geográfico, permitiu selecionar sítios físicos, técnicas construtivas e formas multifacetadas para o viver coletivo de diferentes grupos sociais (...) Os câmbios foram se sucedendo em várias mutações, nos espaços e nas relações humanas, promovidas pela junção de cultura com a civilização. A ultima mutação foi a Revolução Industrial, associada a uma inusitada urbanização, que induziu inúmeras alterações da forma da cidade e nas relações sociais, culturais, econômicas e politicas de seus habitantes" (FERREIRA, 2012, p. 2)

UNIDADE VIZINHANÇA

A concepção de Unidade de Vizinhança é atribuída ao urbanista Clarance Arthur Perry, Clarence para o Plano Regional de Nova York, de 1923. A primeira aplicação da ideia de Unidade de Vizinhança foi no Plano Urbano de Radburn, Nova Jersey, em 1928, proposto por Clarence Stein e Henry Wright, e teve como principio fundamental as relações sociais, ou melhor, a "sociabilidade". Uma área habitacional seria capaz propiciar aos seus moradores autonomia para a realização de suas necessidades cotidianas à partir da criação de equipamentos comerciais, institucionais e de serviço, todas inseridas dentro dos limites desta mesma área. Assim, se possibilitaria o percurso de uma distância acessível a pé e, "concomitantemente, salvaguardar este território de influência do tráfego de passagem". Dessa maneira, a auto-suficiência da UV era conquistada (FERREIRA; GOROVITZ, 2009, p. 16).

Propiciadas pelas atividades coletivas − principalmente à partir do foco a escola, o surgimento comunitário aconteceria, reestabelecendo relações sociais perdidas concomitante a transformação da vida urbana (BARCELLOS, 2001)[104]. Uma releitura do "bairro-tradicional" era criada. Assim, Perry visava resgatar as relações de vizinhança existentes nas cidades tradicionais, por meio da criação de áreas residenciais autônomas. Segundo Barcellos (2001, p. 3) a teoria da Unidade Vizinhança (UV):

> [...] se apoia no conceito sociológico de vizinhança que em seu entendimento clássico é uma área onde os habitantes se conhecem pessoalmente, têm hábito de se visitar, ou de trocar objetos, serviços e de fazer de vez em quando coisas em comum.

104 BARCELLOS, V. "Unidade de Vizinhança". Revista Paranoá. Brasília: FAU, 2001.

Mais tarde a teoria da UV foi incorporada ao vocabulário do movimento moderno, reiterada como um dos pontos de doutrina da Carta de Atenas, de 1943[105]. Varias propostas de novas cidades viriam a considerar a implantação da Unidade de Vizinhança, como nos Estados Unidos e na Europa pós-guerra, como os projetos Greenbelt (1937, EUA), Pendrecht (1948, Holanda (1999) , Harlow (1947, Inglaterra), Cidade de Cumbernauld (1958), Milton Keynes (1964, Escócia). Esses novas aglomerados urbanos, estariam ou não guiados pelo espraiamento, acarretando nos subúrbios, como já visto. Ou seja, participavam de uma visão macro funcionalista. As cidades planejadas que adotavam o principio da Unidade de Vizinhança, "evidenciavam uma tendência progressiva de entrosá-la à cidade" (GOROVITZ; FERREIRA, 2009, p. 17)

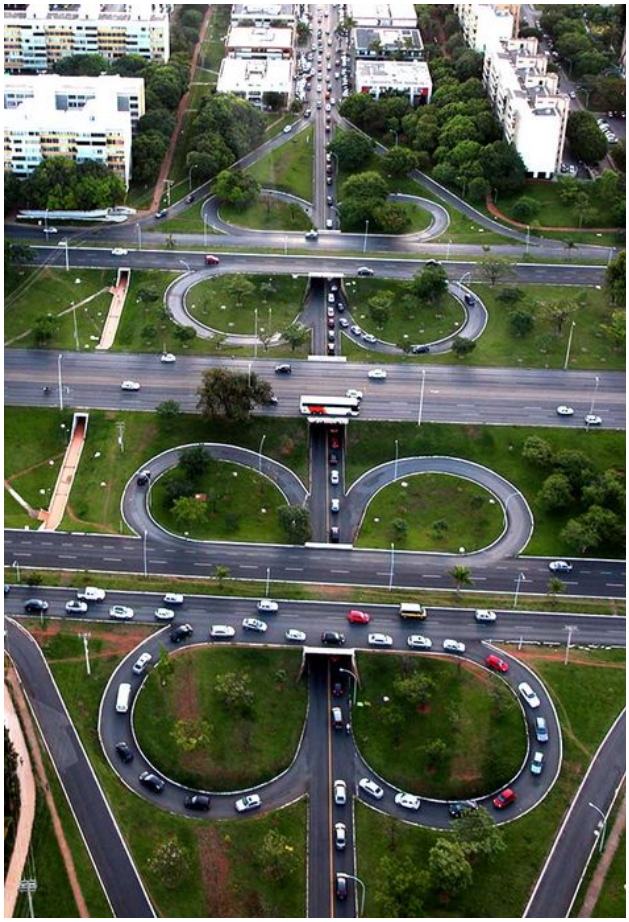
Na nova fase do modernismo, os princípios urbanísticos são traduzidos por Le Corbusier em seus projetos como, em 1951, o projeto da Unidade de Habitação em Marselha, na França, onde buscou cumprir em uma estrutura autônoma de edifício, as necessidades dos seus moradores, associando-se a idéia do bairro, com a criação de um pequeno comércio, lavanderia, local de recreação etc. Tal princípio do movimento moderno se predominou, até o início do século XX, na aplicação deste modelo em edifícios isolados ou em trechos de cidade, todavia, em 1951, Le Corbusier é convidado para conceber o projeto de Chandigarh, capital administrativa de Punjabe, na Índia, e em 1957 é realizado o projeto da nova capital brasileira – Brasília – por Lucio Costa[106].

105 GOROVITZ, Matheus; FERREIRA, Marcílio Mendes. "A Invenção Da Superquadra: O Conceito de Unidade de Vizinhança em Brasília". Brasília: IPHAN, 2009, p. 17

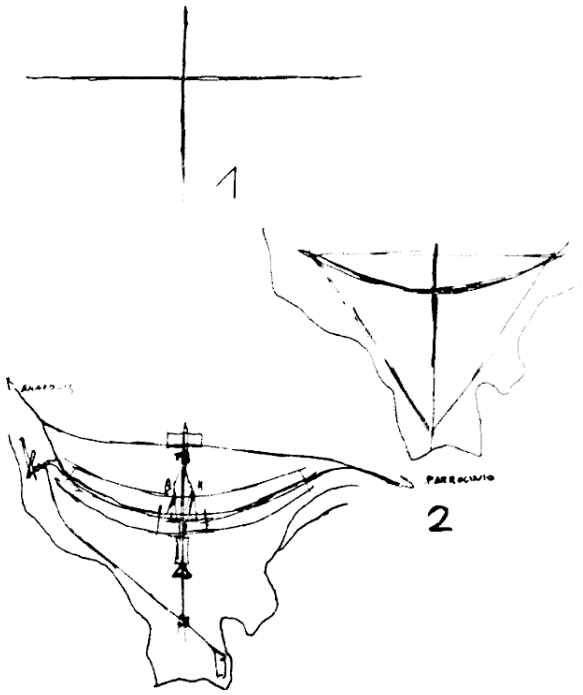
106 "Ordem e desordem em Brasília e Chandigarh", por Frederico Holanda e Valério Medeiros.

B. TECIDO URBANO DO PLANO PILOTO DE BRASÍLIA (PPB)

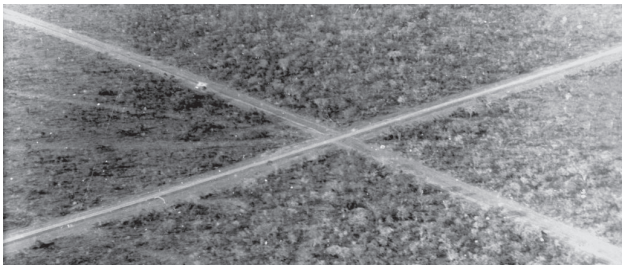
ESTUDO CARTOGRÁFICO DA CIDADE-IDEAL



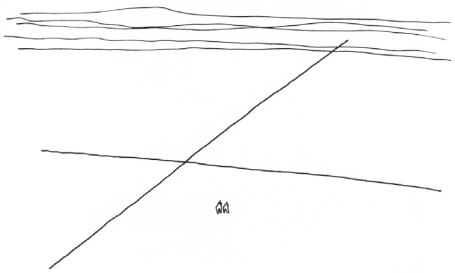
53



56



54



55

54-55-56: Eixos de Brasília

EIXOS

Conforme Le Corbusier, "O eixo é talvez a primeira manifestação humana; ele é o instrumento de todo o ato humano. A criança que titubeia tende para a direção do eixo, o homem que luta na tempestade da vidra traça para si um eixo. O eixo é o ordenador da arquitetura" (LE CORBUSIER, 1995, p. 151, apud FERREIRA; GOROVITZ, 2009, p. 32)

A característica que primeiro vem a mente ao pensarmos o Plano Piloto de Brasília é o seu cruzamento de eixos (Eixo Monumental com o Eixo Rodoviário), os quais foram

premissas idealizados dado o carácter rodoviarista e simbólico para o projeto da capital, traços que garantem à Brasília "sua autenticidade como cidade moderna" (CAVALCANTI, 2003, p. 371). Facilmente percebível de orientar-se pelo seu "sistema de eixos" em 'formato de avião', quer pelo plano cartesiano (Norte-N, Sul-S, Leste-L e Oeste-W) quer pela numeração (1 a 16 e pelas centenas 100 a 900) que estabelece-se.

Na inserção dos Eixos, ou biaxialidade, um símbolo de modernidade inseria-se no coração do projeto do PPB, articulando os dois eixos, tratando-se de um espaço de transição, a Rodoviária, "limiar do monumental e do doméstico − do sagrado e do profano" (FERREIRA; GOROVITZ, 2009, p. 34), uma infraestrutura de transportes, em oposição a cidade tradicional, onde em privilegiada localização situar-se-ia o largo da Igreja ou dos edifícios administrativos.

> "As cidades nossas são sempre organizadas pela praça central, onde ficam os monumentos principais, o centro de reunião, de encontro, das manifestações, políticas […] E talvez o ponto de maior ruptura do urbanismo de Lucio seja aquela centro não centro, que é ao mesmo tempo cento de circulação e dispersão. Onde se chega, sai, e circula […] mas de maneira nenhuma um coração no sentido mais poético, como núcleo vivo da cidade, de onde deviam sair as grandes manifestações políticas, as grandes decisões populares". (FERRO, Sérgio. "O Risco…", 2003, p. 215, apud FERREIRA; GOROVITZ, 2009, p. 35)

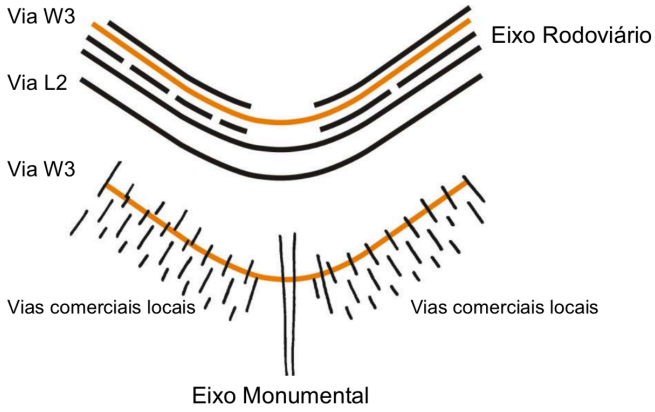
> "Em três níveis separados, sem cruzamentos diretos, estavam sobrepostos uma laje de concreto para pedestres e trânsito local, o terminal rodoviário ligado ao Eixo Monumental, e num túnel subterrâneo passava o Eixo Rodoviário-Residencial".
> (BILÁ, 2015, p. 16)

EIXO MONUMENTAL

Os edifícios ao longo do Eixo Monumental, com cerca de 12km, dispõem-se gradualmente, desde a praça municipal até a Praça dos Três Poderes, sendo a parte Oeste reservada a administração municipal e a parte Leste a administração nacional. Aqui instalam-se os Ministérios, "ordenados em sequência" na Esplanada dos Ministérios - , cuja na extremidade localiza-se a Praça dos Três Poderes[107], com os edifícios Legislativo, Executivo e Judiciário (ou seja, Palácio do Planalto, Congresso Nacional e Palácio da Alvorada). O Ministério das Relações Exteriores (Itamaraty) e o Ministério da Justiça, em todo caso, encontra-se recuados, uma vez que se dispoem próximos ao Congresso Nacional.

107 A qual assemalha-se a uma praça real francesa dos séculos XVI e XVIII, conforme VIDAL, 2009, p. 219

Entre a Esplanada dos Ministérios e a Rodoviária localiza-se "recuados ao alinhamento geral das construções" administrativas e politicas (VIDAL, 2009, p. 217), o Setor Cultural Sul (SCS) e Setor Cultura Norte (SCN). Aqui constam-se o Teatro Nacional, a Biblioteca Nacional, a Catedral e o Museu Nacional.



57. Eixos Longitudinais e Latitudinais

EIXO RODOVIÁRIO

O eixo Rodoviário, com cerca de 15km, pode ser dividido em duas porções: o residencial e o de comércio e serviço. Ao longo do Eixo Rodoviário, observa-se as Unidades de Habitação, enquanto nas demais ruas (W2, W3, L2, L4, etc.) o predomínio de escolas e outros serviços e comércios.

Lucio Costa adota as Unidades de Habitação, sistema clássico da arquitetura moderna, mas as chama de Superquadras e agrupam-se em uma série de quatro formando a Unidade de Vizinhança a qual possui infraestruturas autônomas, como comércio, cinema, escolas, campos de esporte, etc. Esta localidade seria assim o lugar privilegiado da sociabilidade. Assim, a superquadra "é concebida para uma nova organização doméstica na qual o papel da propriedade privada é singularmente reduzido às instalações coletivas". (VIDAL, 2009, p. 221). Fora da Superquadra, apenas o Centro Comercial[108] – na intersecção dos dois eixos – concederia a possibilidade de trocas sociais, não mais existentes na rua, a qual fora extinguida pelo movimento moderno.

108 O que veio a altera-se, dado que hoje a rua W3 é rua comercial do Plano Piloto

Codificado na Carta de Atenas, a negação da rua tradicional, considerada como um aspecto social, é um dos princípios básicos da arquitetura moderna:

> "A rua modernista quer ser a antítese da rua barroca, esta mesma rua que os barões do açúcar no Brasil tardiamente investiram. O espaço do cidadão-pedestre deve ser um espaço bucólico, em que uma arborização sabiamente utilizada oferecerá tranquilidade e lazer".
> (VIDAL, 2009, p. 221)

As lojas comerciais, dispostas em fileiras entre suas Superquadras, e separadas por uma via de acesso motorizada, deveriam ser as "vitrines e passeio coberto na face fronteira às cintas arborizadas de enquadramento dos quarteirões e privativas do pedestre" (COSTA, 1991)[109].

ESCALAS

A importância da compreensão das escalas se dá pela preservação cidade-modelo não realizada a partir do resguardo do conjunto de edificações, e sim pela manutenção das escalas urbanísticas[110] (Escala Monumental, Gregária, Bucólica e Residencial), um "sistema de preservação inovador", elaborado pelo arquiteto Ítalo Campofiorito (PERPÉTUO, 2017, p. 55)[111]

Dessa maneira, na cidade-modelo-modernista que fora pensada a partir da utilização dos "princípios francos da técnica moderna rodoviária" (COSTA, 1991), assegurando um rápido e objetivo deslocamento[112] entre os dois eixos, não se atentou em "reduzir a cidade a um agenciamento entre duas escalas: monumental para os locais do poder e intimista para os locais de residência" (VIDAL, 2009, p. 215), visto que seria também um dos maiores centros culturais do país, conforme Costa[113].

---

109 Lucio. "Relatório do Plano Piloto de Brasília". Brasília: GDF, 1991

110 Conforme Holanda, em "IV Projetar 2009 - Projeto Como Investigação: Ensino, Pesquisa E Prática", FAU-UPM São Paulo, Brasil de Outubro 2009 : "A palavra "escala" não aparece na Memoria Descritiva do Plano Piloto, de 1957; tampouco outras expressões do vocabulário básico sobre a cidade ("unidade de vizinhança", "asa norte", "asa sul" etc.). Porem Lucio Costa as assumiu no tempo, para caracterizar as fisionomias morfológicas que distinguem partes da cidade".

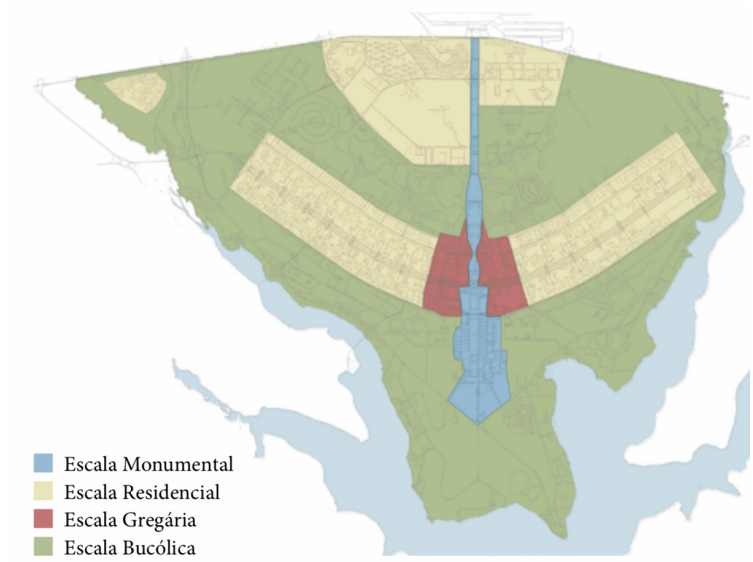
111 PERPÉTUO, Tiago. "Revisitando o processo de tombamento de Brasília: Uma contribuição historiográfica para novas interpretações do objeto protegido", "Patrimônio em Transformação: Atualidades e permanências na preservação de bens culturais em Brasília". Brasília, IPHAN, 2017, p. 55

112 "Houve o propósito de ampliar os princípios francos da técnica moderna rodoviária – inclusive a eliminação dos cruzamentos – à técnica urbanística". In. COSTA, Lucio. "Relatório do Plano Piloto de Brasília". Brasília: GDF, 1991, p. 85.

113 Lucio Costa, in "Brasília na palavra de André Malraux", p. 19-20, apud VIDAL, 2009, p. 215

Assim, o urbanista Lucio Costa introduz-nos então as outras duas escalas - tipos morfológicos de cada setor[114] – para além da monumental e a residencial, sendo elas a escala gregária e "escala bucólica": A escala gregária para o centro da cidade, "com a intenção de criar um espaço urbano mais densamente utilizado e propício aos encontros" (COSTA, VIDAL, 2009, p. 215) e a "bucólica" com a arborização dos espaços propositalmente deixados livres, remetendo ao principio *"coulée verte"* de Le Corbusier, bem como do principio "cidade jardim". Conforme HOLANDA (2010), as quatro "temáticas configurativas", as ditas escalas seriam assim:

> "1) a monumental, território cerimonial ou *civitas*, é apêndice ao corpo mais extenso do tecido urbano no sentido Leste-Oeste; abriga as atividades administrativas da União e do Distrito Federal;
>
> 2) a gregária, reduto da *urbs,* localiza-se no core da cidade; tem papel de centro urbano;
>
> 3) a residencial ou cotidiana, a norte e sul desse centro, corresponde as duas Asas de uso predominantemente residencial;
>
> 4) a bucólica, evocativa do meio natural, manifesta-se nas áreas que separam o tecido urbanizado do lago Paranoá e em constantes inserções de vegetação nas demais escalas.
> Os tipos correspondentes a essas temáticas expressam-se no Relatório do Plano Piloto por metáforas, citações de outras cidades e algumas propostas em croquis. As quatro escalas organizam o Plano Piloto como dois eixos que se cruzam em níveis distintos na temática gregária (centro urbano ou urbs), de onde partem o apêndice do território monumental e as duas "asas" residenciais".



58. Escalas atuais do PPB, revelando o acréscimo de áreas dentro do polígono tombado

114 Com gabaritos de até seis pavimentos na área residencial e dezesseis nas demais.

De acordo com o Plano de Preservação do Conjunto Urbanístico de Brasília – PPCUB a Escala Monumental, de função cívico-administrativa, se comportaria como uma escala simbólica ou coletiva, conferindo à cidade "a marca de efetiva capital do Pais"; a Escala Residencial, se compararia como uma escala domestica ou cotidiana; a Escala Gregária, se compraria como uma escala de convívio ou concentrada, sendo correspondente ao centro urbano da cidade; e a Escala Bucólica, se comportaria como uma escala de lazer, dado seu caráter de cidade-parque. Por fim, "Em lugar de muralhas, as áreas verdes estabelecem a transição do ocupado para o não ocupado" (PPCUB, 2017, p. 6).

Para a ordenação interna da cidade, conforme Lucio Costa, no Relatório do Plano Piloto de Brasília (1991), a cidade não deveria ser apenas uma *urbs*, mas também uma *civitas*, "possuidora de atributos inerentes de uma capital". Em todo caso, a cidade é inteiramente submetida a esta escala monumental – digna de uma *civitas*[115] – primeiro, transformando-a em "nobreza de intenção", característica nova ao modernismo moderno[116]. Em todo caso, como já proferido,

> "Monumental não no sentido de ostentação, mas no sentido da expressão palpável, por assim dizer, consciente, daquilo que vale e significa. Cidade planejada para o trabalho ordenado e eficiente, mas ao mesmo tempo cidade viva e aprazível, própria ao devaneio e à especulação intelectual, capaz de tornar-se com o tempo, além de centro de governo e administração, num foco de cultura dos mais lúcidos e sensíveis do país".
> (COSTA, "Relatório do Plano Piloto de Brasília". Brasília: GDF, 1991, p. 20)

A união da escala monumental ao ideário de "cidade jardim" (HOWARD, 1903) são características que melhor fundamentam as configurações urbanas vistas no Plano Piloto.

SETORES

O Plano Piloto é também pensado a partir dos setores, apresentando, assim, um tecido urbano diverso e segregado. Todos os setores, todavia, são rebatidos, formando pares, "Sul" e "Norte" – as duas Asas - como mostra o mapa acima.

115 "Ele deve antes de tudo imaginar uma capital, uma santuário de cidadania, (uma *civitas*)". VIDAL, 2009, p. 215

116 Termo dito por André Malraux, em Brasília no dia 24 de agosto de 1959. In: "Brasília na palavra de André Malraux", p. 19-20, apud VIDAL, 2009, p. 215



59. Mapa de Usos, sendo o vazio das Asas de uso residencial

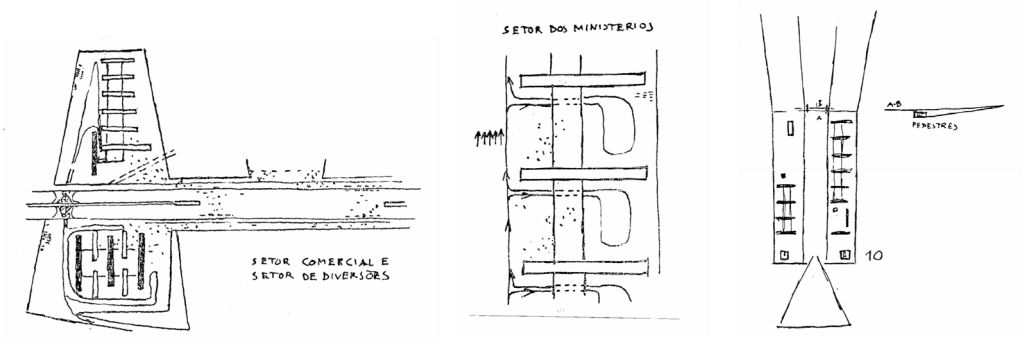
A partir do plataforma rodoviária, ou seja, do cruzamento do Eixo Rodoviário, com o Eixo Monumental, formou-se os quatro cantos. Entorno da Rodoviária, se dispõem de setores pares (Asa Sul e Asa Norte) centrais de interesse coletivo, como as presenças típicas de centros urbanos. Tais atratividades, como teatros, cinemas, restaurantes e galerias, atrairia a presença de pedestres, razão das duas praças privativas ao trânsito de pedestres e as amplas calçadas (MENEZES, 2008, p. 66 e 67). Hoje, há uma grande quantidade de centro de compras *(shoppingmalls)* nesta proximidade, como o Brasília Shopping, Pátio Brasil e Conjunto Nacional. Tais setores seriam:

- Setores de Diversão Sul e Norte (SDS e SDN);
- Setores Culturais Sul e Norte (SCTS e SCTN);
- Setores Hoteleiros Sul e Norte (SHS e STN);
- Setores Comerciais Sul e Norte (SCS e SCN);
- Setores Bancários Sul e Norte (SBS e SBN); e
- Setores de Autarquias Sul e Norte (SAUS e SAUN)

Nestes setores funcionais centrais, Lucio Costa chegou a desenhar a ideia para separação do trânsito de pedestres e de veículos:

> "… considerando esses setores ilhas de edificações contornadas por vias automotoras; os blocos edificados seriam dispostos em um piso contínuo destinado ao transito 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"
> (MENEZES, 2008, p. 67).

Os edifícios nos setores funcionais centrais de negócios e serviços seriam construídos em série e interligando por ampla galeria térrea central, que "abrigaria cafés, tabacarias, restaurantes, agencias bancárias e outros, sendo um lugar próprio ao trânsito de pedestres" (MENEZES, 2008, p. 67). Os carros podiam ser estacionais em estacionamentos dispostos na periferia dos setores ou acessar as garagens subterrâneas dos blocos. Tal proposta que privilegiava o pedestre é também vista no Relatório do Plano Piloto no Setor dos Ministérios, como melhor abordamos.



60-61-: Croqui para o Setor Comercial e de serviços
62. Croquis dos Ministérios da Esplanada dos Ministérios

O VERDE: ESCALA BUCÓLICA

Uma vez que nosso "objeto de estudo" adentra também a chamada "Escala Bucólica", por estar contida dentro de enormes campos verdes, considera-se a nota acerca desta escala, julgamos de importância essa nota.

Quando o arquiteto-urbanista Lucio Costa redigiu o Relatório do Plano Piloto de Brasília, referiu-se a apenas três "escalas": residencial, gregária e monumental. Aproximadamente dez anos após a inauguração acrescentou-se a quarta escala, denominada escala bucólica. Em todo caso, esta "escala" para esta dissertação, dado seu objeto de estudo, é de grande importância de compreensão – apesar sua denominação estar ainda em debate

pela academia. Em um trecho de entrevista[117], Lucio Costa defende a presença de espaços abertos e livres à apropriação social[118]:

> "O gramado é um lugar mais para uso, não um gramado aquele tipo "não pise na grama", ao contrário "pise na grama", um gramado para você usar, como se fosse um tapete verde, as pessoas sentam, põem suas cadeiras ai se quiserem, deitam, ficam ali, usam, brincam a vontade!"
> (Entrevista a Zapatel, 2009)

De acordo com o PPCUB, em todo caso, o "verde" existente no Eixo Rodoviário não configura-se como "Escala Bucólica". A palavra "bucólica" empregada a esta "escala" fora colocada em circulação e fortemente valorizada devido a característica rústica, pastoril, campestre, dada a primeira grande reforma agrária de César Otaviano, o Augusto, com um cunho propagandista. A escala "bucólica", ou melhor, o verde, do relatório de Lucio Costa era proposto quase como uma barreira entre o sistema viário e o interior das superquadras, ou seja, "Nada mais distante que uma área 'bucólica'" (XAVIER, KATINSKY, 2012, p. 16).

Posteriormente, ao verde das Superquadra sugeriu-se a ampliação da "escala bucólica" para as áreas envoltórias do Plano Piloto propriamente dito. Nenhuma das áreas foi até agora dedicada a exploração agrária ou pastoril. Portanto, conforme Xavier e Katinsky[119], sugere-se que a origem desse verde proposto se ancora no paisagismo urbano do século XIX, presentes tanto no Rio de Janeiro, quanto em Paris, localidades onde estes verdes são também recomposições de áreas degradadas, respectivamente, antigas fazendas de café, e no caso francês, velhas pedreiras desativadas.

Assim, esta "escala bucólica", que corretamente deveria então chamar-se "escala ecológica", seria um alerta ao fenômeno que ocorreu a "cidade industrial", a qual surge na consciência coletiva europeia já no início do século XIX, dessa maneira, podemos caracterizar este ato como uma tomada de consciência no crescimento desordenado em algumas cidades[120]. Novamente, rompe-se o equilíbrio multimilenar entre cidade e campo.

Deixamos aqui a nota também que o ato de caminhar na Escala Residencial-Bucólica – mais precisamente na Unidade de Vizinhança - pode ser comparado ao caminhar na

117 ZAPATEL, Juan Antonio. Lucio Costa. *Entrevista*, São Paulo, 10.038, Vitruvius, abr 2009. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/entrevista/10.038/3280>.

118 RIBEIRO, Manuela Souza. "Habitar, Trabalhar, Recrear e Circular: Possibilidades e Limitações Nas Superquadras de Brasília", Dissertação de Mestrado pela Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília, sob orientação do Prof. Frederico Rosa Borges de Holanda. Brasília, Junho de 2013

119 XAVIER, KATINSKY, 2012, p. 16.

120 XAVIER; KATINSKY, 2012, p. 16 e 17

natureza, descrito em Gross (2010) como "caminha-se de mansinho em meio às altas árvores sombrias (...) tudo cochicha baixinho". Observa-se que o andar na Escala Bucólica que permeia o PPB, com sua intensa presença em cores, formas, cheiros e sons - os quais não podem ser experimentados, mas apenas observados pelo automóvel -, fazem com que o percorrer a cidade a pé seja uma experiência única, já que faz extrapolar todos os demais sentidos. É impossível notar que a cidade-modelo, apesar de visualmente ter carácter altamente artificial possui, ao mesmo tempo, por esses outros sentidos, nos habilita sentimentos extremamente sensíveis ao ser humano, fazendo dúbia a relação "cidade-campo" quando na Unidade Vizinhança, a qual estudaremos a seguir.

UNIDADE DE VIZINHANÇA NO PLANO PILOTO DE BRASÍLIA

Para compreender o nosso "objeto de estudo", as Passagens Subterrâneas de Pedestres (PSP), é necessária o conhecido prévio da Unidade de Vizinhança do Plano Piloto de Brasília

> "Quanto ao problema residencial, ocorreu a solução de criar-se uma sequencia continua de grandes quadras dispostas, em ordem dupla ou singela, de ambos os lados da faixa rodoviária, e emoldurados por uma larga cinta densamente arborizada, arvores de porte, prevalecendo em cada quadra determinada espécie vegetal, com chão gramado e uma cortina suplementar intermitente de arbustos e folhagens, a fim de resguardar melhor, qualquer que seja a posição do observador, o conteúdo das quadras, visto sempre num segundo plano e como que amortecido na paisagem. Disposição que apresenta a dupla vantagem de garantir a ordenação urbanística mesmo quando varie a densidade, categoria, padrão ou qualidade arquitetônica dos edifícios, e de oferecer aos moradores extensas faixas sombreadas para passeio e lazer, independentemente das áreas livres previstas no interior das próprias quadras.
> (COSTA, "Relatório do Plano Piloto", item 16)

> "A proposta de Brasília mudou a imagem de 'morar em apartamento', e isto porque morar em apartamento na superquadra significa dispor de chão livre e gramados generosos contíguos à "casa", numa escala que um lote individual normal não tem possibilidade de oferecer."
> (COSTA, em "Brasília revisitada, 1985-1987: complementação, preservação, adensamento e expansão urbana", 1989)

Retomando, a concepção de Unidade de Vizinhança é atribuída ao urbanista Clarence Arthur Perry, Clarence para o Plano Regional de Nova York, de 1923, sendo sua primeira aplicação da ideia de Unidade de Vizinhança realizado no Plano Urbano de Radburn, Nova Jersey, em 1928, proposto por Clarence Stein e Henry Wright. Tal

prerrogativa da UV foi incorporada ao vocabulário do movimento moderno e reiterada como um dos pontos de doutrina da Carta de Atenas, de 1943.[121]

Denominadas de Áreas de Vizinhança (AV) por Lucio Costa, estas são distintas daquelas anteriormente citadas – as UV de Perry, de 1929 -, pelo "certo modo monumental" e a urbanidade que decorrem das conexões pelas quais as partes interagem estruturando o projeto. Tais conexões comparassem tanto em quesito "funcional", com a implantação e o dimensionamento, como na ordem "estética", pelas relações proporcionadas pela composição plástica[122]. Ainda, Lucio Costa sugere, por meio de croqui, o sistema viário tipo *cul-de sac,* com entrada e saída de veículos pelo mesmo ponto, o que garantiria o uso livre do chão para o tráfego de pedestres[123].

Lucio Costa retoma o conceito desta "como módulo agenciador da trama urbana", posteriormente, consagrando-se "como norma por fornecer condições de acessibilidade à faixa etária de menor mobilidade e corresponder ao ideal de população escolar (...) [ou melhor, de] "crianças e idosos e empregados domésticos" (GOROVITZ; FERREIRA, 2009, p. 16, 23 e 29)[124]. Esta localidade seria assim o lugar privilegiado da sociabilidade. Portanto, a Superquadra "é concebida para uma nova organização doméstica na qual o papel da propriedade privada é singularmente reduzido às incitações coletivas". (VIDAL, 2009, p. 221).

> "O núcleo inicial do urbanismo é a célula habitacional – uma moradia – e sua inserção num grupo formando uma unidade habitacional de proporções adequadas".
> (CORBUSIER, 1993, p. 143, apud GOROVITZ; FERREIRA, 2009, p. 16)

121 GOROVITZ, Matheus; FERREIRA, Marcílio Mendes. "A Invenção Da Superquadra: O Conceito de Unidade de Vizinhança em Brasília". Brasília: IPHAN, 2009, p. 17

122 GOROVITZ; FERREIRA, 2009, p. 22

123 COSTA, 1991

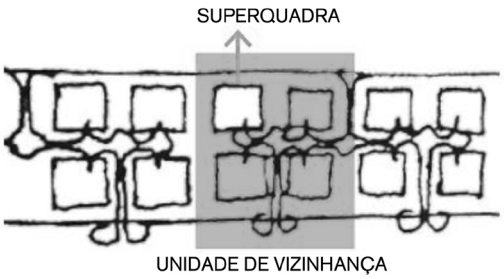
124 As AVs do Plano Piloto embora autônomas, viriam a combinar-se em uma "sequencia regular que as harmoniza num ritmo cadenciado" (GOROVITZ; FERREIRA, 2009, p. 24), garantindo ordenação urbanística, mas também permitindo "encontra-se, conversar, conviver e compreender-se" (COSTA, 1962, p. 306, apud GOROVITZ; FERREIRA, 2009, p. 24). Ainda, a Superquadra agruparia de 3.000 a 4.000 habitantes, liberando "as AVs do limite demográfico imposto, quadruplicando a população, ao renuir quatro Superquadras, ou seja, 12.000 habitantes" (GOROVITZ; FERREIRA, 2009, p. 23). Ainda, "A AV de Brasília difere das cidades que centralizam os equipamentos habitacionais tornando-os estanques e exclusivos. Todos os serviços, excetuados o jardim de infância e a escola primária, localizam-se à margem do sistema viário, interligando a AV e a cidade (...) Desse modo, os equipamentos são diretamente acessíveis pelas AVs e pelas vias de interligação setorial, ou seja, sem renunciar o caráter local, a implantação favorece o acesso dos equipamentos a todos, constituindo assim um dos fatores de articulação entre as AVs e a cidade (...)" (GOROVITZ; FERREIRA, 2009, p. 22)



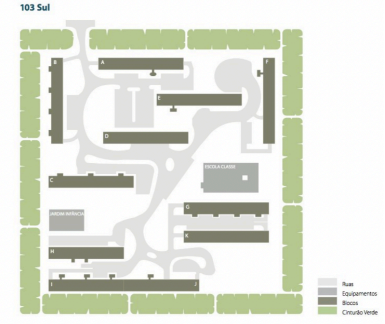
63



64



65



66

63. Croqui Unidade de Vizinhança
64 .Croqui do funcionamento da Superquadra
65. Croqui apresentando a Unidade de Vizinhança e a Superquadra
66. Superquadra e seu interior

Neste novo modelo de bairro, já reformulado[125], as Unidades de Vizinhança (UV) foram desenhadas "de forma que as necessidades de seus moradores pudessem ser supridas nas imediações de suas residenciais (...) (priorizando) o contato social entre os habitantes da localidade, sem a necessidade de relações com serviços e grupos externos", procurando "delimitar" os modos de relações humanas e urbanas à partir de uma "unidade padrão" lógica enumerada, de uma urbanismo idealizado na qual uma concentração de utilidades possibilita a relação de um diverso conteúdo: habitação, comércio, serviços e fluxos[126].

125 Um dos fatores que levou à reformulação de certos conceitos urbanísticos foi a consciência que a população hoje, descoloca-se gradualmente com maior facilidade, não justificando, portanto, a divisão da cidade em Unidades de Vizinhança apartada uma das outras e equipadas de serviços exclusivos, conforme Gorovitz e Ferreira (2009, p. 20), como observado no projeto de Milton Keynes (1964), da terceira geração de cidades novas inglesas, destinada a 25.000 habitantes. A diferença fundamental deste projeto para o Plano Piloto reside na solução brasileira de que os equipamentos residenciais – em particular seu comércio – seriam efetivamente locais de passagem obrigatória, não exclusivos aos morados da quadra, como em Milton Keynes, a qual criou acessos principais a esses centros mediante passagens de nível tornando-as obrigatória apenas aos habitantes de uma determinada quadra.

126 SCHIRMBECK, Claudia; CAMARA, Rogério. "Unidades De Vizinhança: Entre Fixos E Fluxos" In: C. G. Spinillo; L. M. Fadel; V. T. Souto; T. B. P. Silva & R. J. Camara (Eds). Anais [Oral] Do 7o Congresso Internacional De Design Da Informação/Proceedings [Oral] Of The 7th Information Design International Conference | Cidi 2015 [Blucher Design

O conjunto de quatro Superquadras formaria uma Unidade de Vizinhança (UV, ou Área de Vizinhança, AV, conforme nomenclatura de Lucio Costa). Entre cada duas Superquadras, Lucio Costa veio a dispor de forma alternada, o setor de Comércio Local (CL) e as Entrequadras (EQ), garantindo diversos percursos à pé.

As Superquadras de Brasília seriam ocupadas nas laterais do Eixo Rodoviário, com a dimensão de 240 x 240m entre calçadas. Em seu interior constaria uma escola primária e a cada grupo de quatro quadras (AV) se teriam edifícios comerciais e equipamentos comunitários[127]. A intenção destes era promover as necessidades básicas do quotidiano e possibilitar a coexistência social coletiva nas proximidades da moradia[128].

Acerca das relações de convivência na Unidade de Vizinhança, estas eram principalmente baseados nas faixas etárias de menor mobilidade, assim, crianças e idosos e empregados domésticos, todavia, uma cidade não pode organizar-se como uma grandeza não dividida:

> "(…) é ilusória a convicção de que os habitantes de uma grande metrópole subordinem sua sociabilidade aos limites territoriais de vizinhança, bem como de que as disposições de um projeto possam favorecer o equacionamento de problemas e contradições sociais, ou mesmo despertar o nível de consciência política ou social"
> (GOROVITZ; FERREIRA, 2009, p. 29)

> "A tentativa de organizar todos os serviços numa mesma dimensão de unidade é uma ficção conveniente"
> (LEVIN LYNCH, apud HURVY, 1973, apud GOROVITZ; FERREIRA, 2009, p. 29)

Por fim as Unidades de Vizinhança seriam conectadas entre si por calçadas e ruas veiculares, quando dispostas lado a lado; e conectadas por passagens subterrâneas quando dispostas em lados opostos do Eixo Rodoviário, quer de carro, quer à pé, como melhor abordaremos.

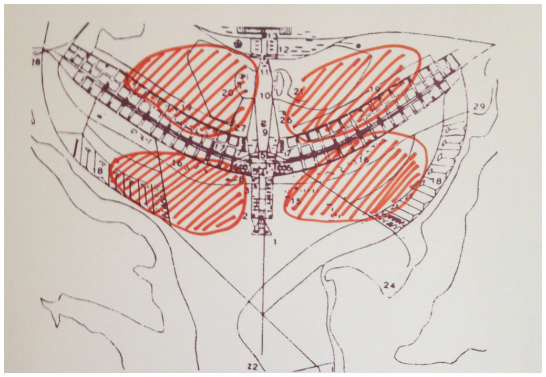
PASSAGEMS SUBTERRÂNEAS DE PEDESTRES (PPB)

Proceedings, Num.2, Vol.2]. São Paulo: Blucher, 2015, p. 1552-1557. Disponível em http://pdf.blucher.com.br.s3-sa-east-1.amazonaws.com/designproceedings/cidi2015/congic_19.pdf

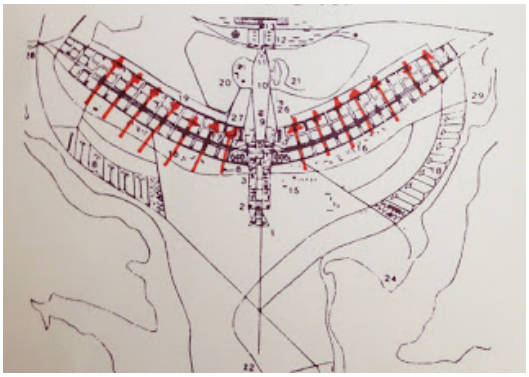
127 A Unidade de Vizinhança proposta para Brasília é composta por quatro Superquadras com os Comércios Locais, a Igreja, o Clube, o Cinema, o Posto de Saúde, a Biblioteca, a Delegacia Policial e os equipamentos educacionais que comportariam o Plano Educacional de Anísio Teixeira: o Jardim de infância, a Escola-Parque, a Escola-Classe.

128 Segundo Lucio Costa (1991) era preciso conciliar a escala ampla e generosa do Eixo Monumental com a escala íntima dos setores residenciais, razão da faixa periférica de árvores que além de promover o diálogo entre as *escalas*, agregava outros atributos, resguardando, criando faixa sombreada128 e possibilitando uma ordenação urbanística quando ocorresse variação da qualidade arquitetônica de uma quadra para outra

As Passagens Subterrâneas de Pedestres (PSP) surgiram como forma dos pedestres e dos automóveis em alta velocidade coexistirem[129], à partir de fluxos ininterruptos no percurso do Eixo Rodoviário[130] sem, assim, a existência de semáforos ou faixas de pedestres, que possibilitariam o cruzamento em mesmo plano, que seriam, dadas as condicionantes, difíceis e perigosas.



67



68

67-68: Quadrantes e Eixos Subterrâneos

Deste modo, as PSP são conexões transversais que resultam na solução encontrada pelo urbanista Lucio Costa, idealizador do projeto do Plano Piloto, para separar os carros em alta velocidade, dos pedestres em baixa velocidade, "enterrando quem vai à pé" (BILÁ, 2015, p. 142) e assegurando sua segurança, e também desenvolvendo uma imagem limpa da "cidade-modelo" sob o viés da Carta de Atenas (1933-1941), com a afirmação da permeabilidade visual e física para compreensão dos volumes edificados isolados e dos eixos para automóveis[131], apesar de, conforme a Associação Brasileira de Pedestres – ABRASPE, em "Passarelas e Passagens Subterrâneas: Propostas" (2000):

> "Se for imprescindível a completa separação do transito de veículos e de pedestres a fim de se manter a fluidez do transito, a ABRASPE recomenda que se construam passagens elevadas ou

129 Tráfego Médio Diário de aproximadamente 95 mil veículos (DER-DF, 2016)

130 O Eixo Rodoviário corresponde à um sistema de três vias: a via DF-002, o Eixo L e o Eixo W, ou popularmente, "Eixão", "Eixinho de Baixo", e "Eixinho de Cima". Os Eixinhos possuem a velocidade de 60km/h, enquanto o Eixão de 80km/h. Dessa maneira, para percorrer a extensão total do Eixo Rodoviário, de aproximadamente 15km, um carro leva aproximadamente 11 minutos e 30 segundos, em 80km/h, e 15 minutos a 60km/h. SILVA, Paulo. "Mobilidade, acessibilidade e velocidade no Eixo Rodoviário", In: "Patrimônio em Transformação: Atualidades e permanências na preservação de bens culturais em Brasília" (2017), IPHAN

131 Carta de Atenas propunha 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" (MENEZES, 2008, p. 11)

> subterrâneas para aqueles, reservando o nível do chão para o pedestre (...) O importante a se destacar, todavia, é de que a passarela, ou a passagem subterrânea, seja o ultimo recurso a ser utilizado como forma de separação do cruzamento de veículos e pedestres em áreas urbanas e suburbanas em que há um grande volume de pedestres (...) Poucos são os bons exemplos de passagens subterrâneas. A passagem existente na Praça Tiradentes, na Cidade de Curitiba, é um deles. Ali estão associados de forma criativa comercio e atividades de lazer. Muitos, porem, são os projetos que não deram certo. Exemplos são as passagens construídas nos eixos principais de Brasília"."
> (Associação Brasileira de Pedestres –ABRASPE, "Passarelas e Passagens Subterrâneas: Propostas", 2000)[132]

Como acentuado, elas tem como função a ligação do Eixo W ao Eixo L e, assim a "união" da Superquadra a Oeste 101 a 115 as Superquadras a Leste 201 a 215; dessa maneira, respectivamente, existem 16 passarelas no total, oito localizadas na Asa Sul e oito na Asa Norte, distanciando-se, em média, em intervalos de 720 metros, como já explicitado.



69. Distância média entre as passagens = 715 m

Cada conjunto de Unidade de Vizinhança possui uma passarela subterrânea, ou seja, a cada dois números, uma passarela, tanto na Asa Sul, quanto na Asa Norte: Unidade 101-102, 103-104, 105-106, 107-108, 109-110, 111-112, 113-114, 115-116, localizadas "acima",

132 Onde continua-se: "Enquanto é exigido do pedestre subir e descer de um patamar de aproximadamente 6 metros de altura para cruzar uma via pela passarela, ou 3 metros por uma passagem subterrânea, os veículos somente necessitam subir pouco mais de 2 metros para permitirem a passagem de ciclistas e pedestres ao nível do chão (…) O desnível entre a rodovia e as áreas contiguas, criado pelo aterro ou corte, evita que pedestres e ciclistas, normalmente em grande numero, circulem no acostamento da rodovia. Ademais, o desnível da rodovia também impede que o processo de urbanização transforme o trecho rodoviário em questão numa via publica local". Associação Brasileira de Pedestres –ABRASPE, em "Passarelas e Passagens Subterrâneas: Propostas", Joinville, Julho de 2000. Disponível em: http://www.pedestre.org.br/downloads/PASSARELAS%20E%20PASSAGENS%20SUBTERRANEAS.pdf

conectam-se com as localizadas "a baixo", que iniciam-se, portanto, com 200. Como analisado pelas imagens, dado que na divisão simétrica destes pares (exemplo, 101 e 102) há uma passagem para os carros, cada passarela situa-se na parte ímpar de cada um, fazendo com que a ligação seja, por exemplo, 103 a 203 e 105 a 205.

Enfaticamente, as Passarelas, portanto, procuram "unir" as Unidades de Vizinhança "de cima" (100), com as "de baixo" (200), costurando os quadrantes pares aos ímpares, com exceção daquelas que unem Setores (201 a 101 Sul e Norte), ao invés de Unidades de Vizinhança (União de Superquadras):

- Setor Bancário ao Setor Médico-Hospitalar
  (Tanto na Asa Sul, quanto Norte)
  Tais Setores ocupam, respectivamente, os locais das Superquadras Sul e Norte (SQS e SQN) 201 e 101, Setores Residenciais. Em todo caso, as Superquadras a 202 e 102, continuam a existir como locais de residência.

70 71



72 73

70-71-72-73: Vistas de dentro das Passagens Subterrâneas de Pedestres

As PSP não apresentam nenhuma sinalização em elemento vertical, não interferindo, portanto, na paisagem do Eixo Rodoviário, consequentemente criando a continua imagem da

"estrada" limpa, escondendo a sua "rua"[133]. O contato direto com a cidade-modernista encontra-se a percepção da cidade-jardim, sem entrar em contato com vias veiculares e também da cidade-mercado, sem entrar em contato com a natureza[134].

Conta-se hoje que aproximadamente 40.000 veículos atravessam o Eixo Rodoviário por dia[135] e que 100.000 pessoas atravessavam o Eixo Rodoviário em 2006[136].

As Passagens Subterrâneas, distantes cerca de 720 metros entre si, possuem um trajeto em linha reta, com extensão de aproximadamente 160 metros (ARNHOLD, 2018)[137], porém com acessos em "L" e desniveladas[138] por cerca de 3 metros por escada ou rampa. Dessa forma, são os becos e os cruzamentos que o PPB prometia não ter – mas escondidos da vista -, tornando-se, portanto, convidativo para diversas situações, ora positivas, ora negativas[139], no processo de interligação dos quadrantes "debaixo" (200 a 800) aos de "cima" (100 a 900), visto o desenho dos dois eixos que se cruzam: o Eixo Rodoviário, arqueado, sentido Norte-Sul, *urbs,* ao Eixo Monumental, reto, sentido Leste-Oeste, *citivas*. Destaca-se aqui, que enquanto o Eixo Rodoviário utiliza das Passagens Subterrâneas para a travessia dos pedestres, o Eixo Monumental, em todo caso, não apresenta passagens subterrâneas, e sim semáforos e faixas de pedestres.

133 referência ao livro "A Rua da Estrada", de Álvaro Domingues, 2009

134 MENEZES, 2008, p. 192

135 HOLANDA, 2013

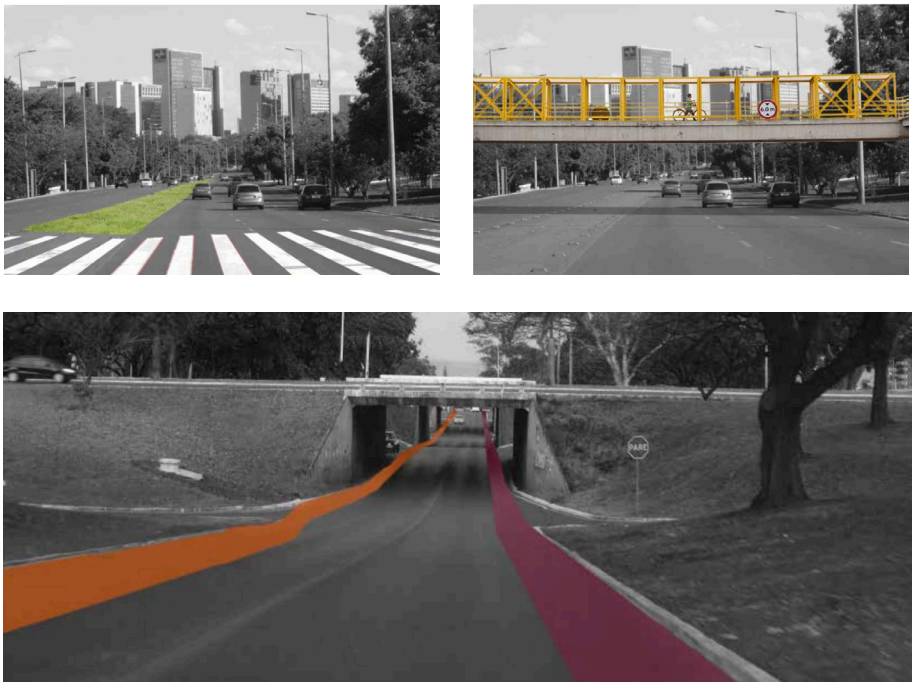
136 Departamento de Estradas e Rodagem do Distrito Federal – DER/DF.

137 SILVA, Paulo. "Mobilidade, acessibilidade e velocidade no Eixo Rodoviário", In: "Patrimônio em Transformação: Atualidades e permanências na preservação de bens culturais em Brasília" (2017), IPHAN

138 De acordo com um estudo recente (ARNHOLD, 2018) que usou como base o Arquivo Público do Distrito Federal e o estudo de Maria Manuel Oliveira (2014), professora Universidade do Minho, em Portugal, especula-se que as Passagens Subterrâneas de Brasília, apesar de teriam sido executada abaixo dos eixos de automóveis, não estariam abaixo do nível da Superquadra, e sim em níveis equiparados, proporcionando contato visual com a área externa, bem como uma extensão e união ao Comércio Local (CL) da Unidade de Vizinhança. Dessa maneira, as PSP-PPB também teria seu comércio-serviço (ARNHOLD, 2018, p. 113 a 117). A hipótese é, em vista disso, que a nova posição da cidade tenha sido responsável pela inclusão das escadas no projeto das passagens de pedestres da Asa Sul, devido à adequação às novas curvas de nível. Dessa forma, os espaços subterrâneos de Brasília podem ser descritos como o resultado da intenção do projeto de "cidade em níveis" com a adequação do projeto gráfico a topografia do terreno. (ARNHOLD, 2018, p. 126). Assim, as Passagens Subterrâneas de Brasília, apresentam-se ora fechadas, na maior parte da travessia, ora abertas, proporcionando ao pedestre um caminhar a céu aberto. Formam, portanto, três espaços fechados (debaixo do Eixo W, Eixão e Eixo L) e dois espaços abertos (entre estes eixos). ARNHOLD, de Audrey Luz Nassif. "As Passagens Subterrâneas de Pedestres em Brasília: Iluminação e Percepção". Dissertação de Mestrado em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, sob orientação de Prof Dr Betina Tschiedel Martau. Porto Alegre, 2018

139 As passagens subterrâneas foram projetadas para promover segurança, garantindo um espaço único, continuo e iluminado ao pedestre. Hoje, devido a insegurança, este espaço recebe é pouco utilizado devido seu isolamento ao restante da cidade.

74-75-76



74-75-76: Outras hipóteses de cruzamento para pedestres no Eixo Rodoviário, os quais garantem a mistura do meio de locomoção rápida e lenta[140]

Por fim, apesar de possível de ser ver "do outro lado da rua" um edifício ou uma pessoa que precisa-se encontrar, faz-se "necessário" utilizar as Passagens Subterrâneas, controlando, portanto, a nossa forma de ocupar e deslocar no espaço. Vale ainda ressaltar acerca do "controle social" que estes 16 "corredores subterrâneas" sentido Leste-Oeste, se contrastam com 60 calçadas em mesmo sentido dispostas nos demais quadrantes, se provando insuficientes.

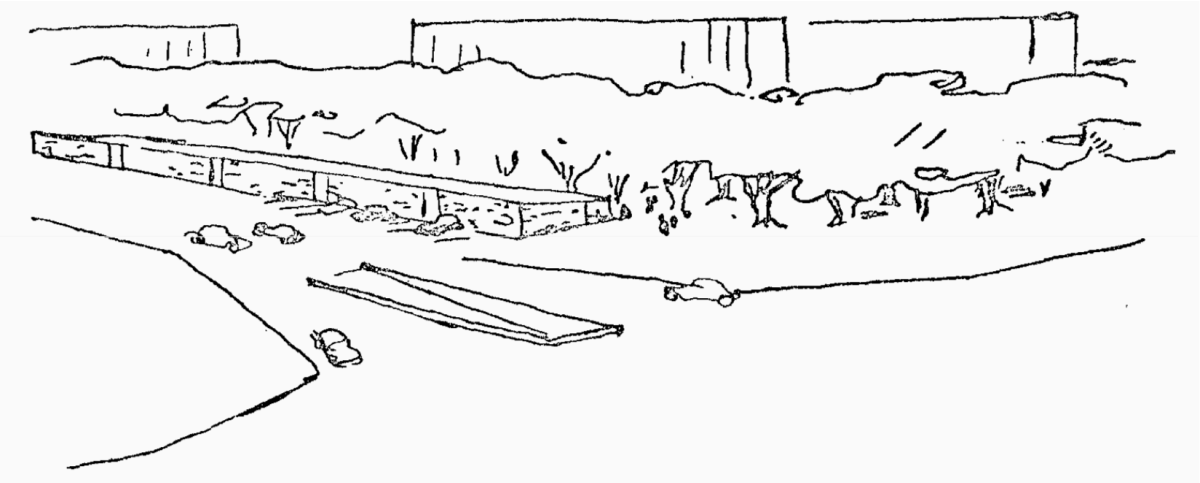
> "O homem atravessou as seis pistas do Eixão, correndo em ziguezague no meio do transito enfurecido, mas a mulher empacou, paralisada pelo medo. A separação já dura cinco dias: ele do lado de cá, ela do lado de lá, e os automóveis voando- zunindo entre um e outro. E se ninguém avisou que existe passagem subterrânea pra pedestre nem foi por maldade: é que dá gosto ver aqueles dois, ela desenhando corações no ar, ele mandando carta em aviõezinhos de papel. Acho que nunca se amaram tanto"
> (REZENDE, Micro conto "Os amantes do Eixo Rodoviário", 2010c, p. 55)[141].

Originalmente, o desenho destas Passagens em desnível, eram uma linha reta continua e direta aos passeios existentes do Comércio Local da Superquadra, estabelecendo uma

140 Hipóteses de atravessamentos propostos. In: LOPES, Amanda Alves de Sicca . "De L a W: Requalificação do Eixo Rodoviário de Brasília". Dissertação de Graduação pela Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília, sob orientação de Gabriela Tenório. Brasília, Julho de 2016

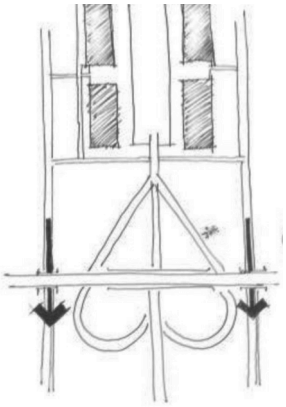
141 Micro conto "Os amantes do Eixo Rodoviário", de José Rezende Jr. (2010c)

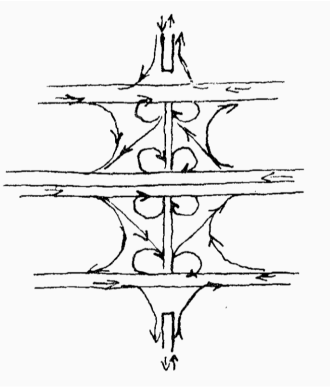
conexão clara entre estes, além de um sistema paralelo, mas tão eficiente quanto ao veicular. As PSP contariam ainda com a existência de serviços e comércios de pequena escala, as quais dariam "continuidade" as lojas do Comércio Local (CL) da 100 as 200, proposta que não concretizou-se[142].



77







78-79-80

142 ARNHOLD, de Audrey Luz Nassif. "As Passagens Subterrâneas de Pedestres em Brasília: Iluminação e Percepção". Dissertação de Mestrado em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, sob orientação de Prof Dr Betina Tschiedel Martau. Porto Alegre, 2018, p. 157



81.

77. Perspectiva do Comercio Local
78. Fotografia aérea de Brasília em 1970, Eixo Sul
79. Croqui do sistema viária para automóvel e para o pedestre (PSP e calçada) acessando a Unidade de Vizinhança (UV) pelo Comércio Local (CL)
80. Croqui da estrutura viária do Eixo Rodoviário
81. Passagens Subterrânea original, em linha reta e com escadas

ALTERAÇÕES NA U.V. E NAS PSP COM A CONSTRUÇÃO DO PPB -

Ao longo da implantação da cidade, diversos aspectos do traçado foram modificados. Conforme Leitão (2003)[143], a ideia da Unidade de Vizinhança talvez tenha sido a principal "forma" a ter suas características alteradas do plano original, visto que, dos projetos realizados até 1964, poucos contemplam os equipamentos previstos por Costa nas Entrequadras (EQ).

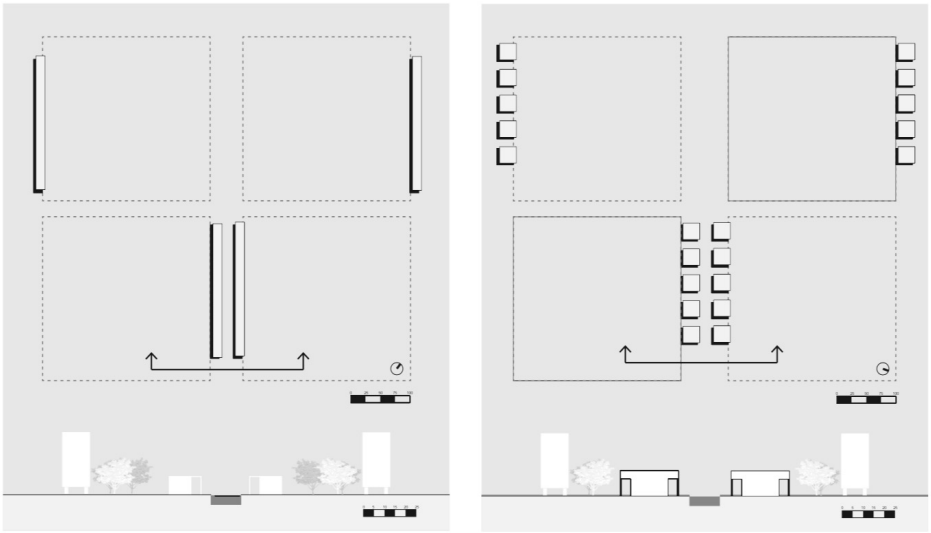
Para o âmbito desta tese focaremos no Comércio Local: A parte da frente dos blocos comerciais, que dão frente a Superquadra e teria o acesso continuo ao pedestre, facilitando a rotina diária, passaram a ter acesso principal na fachada voltada para via de veículos e estacionamentos. Assim, "a frente que virou fundo". Enquanto na Asa Sul manteve-se o mesmo nível e o edifício comercial em fita; na Asa norte, foram previstos blocos quadrados, isolados uns dos outros e com aberturas para todas as faces, permitindo, em todo caso, uma maior mobilidade. Todavia, a problemática daqui é o número de desníveis que o projeto desconsiderou, criando degraus e rampas irregulares.

Com a alteração do "sentido" do Comércio, isto é, seu acesso para a face de comunicação com a Superquadra, e consequentemente, de primazia do pedestre, perdeu-se a conexão do fluxo linear dos pedestres que atravessam as Passagens Subterrâneas de Pedestres. Isto fora fruto de adaptações "segunda uma sucessão de legislação específica ou ocupações

143 LEITÃO, Francisco Chagas. "Do risco à cidade: as plantas urbanísticas de Brasília, 1957-1964". Dissertação de mestrado, FAU: UnB, 2003.

irregulares", que fez com que tal localização tivesse "ambientes isolados, sem fluxo ou permanência de pessoas, redundando em ambientes de solidão e sem vida urbana cotidiana". Aos poucos, estes espaços desqualificados tornam-se "palcos de exclusão social e de atividades socialmente marginais" (FERREIRA, 2016, p. 1 e 5). As alterações dos espaços comerciais são "adaptados segunda uma sucessão de legislação específica ou ocupações irregulares" e onde é visto nos Comércios Locais (CL)

82-83



84-85





82-83: Esquema do Comércio Local (CL) da Asa Sul e da Asa Norte
84. Relação entre Comércio Local, Superquadra e Passagens Subterrâneas de Pedestres
85. Puxadinhos na atual fachada posterior do Comércio Local (CL)

Observamos ainda alterações em sua Análise de Ocupação. Devido as particularidades das identidades de cada Superquadra, e passados 58 anos de sua inauguração, seus fluxos transformaram-se, tornando-se mais fluidos, característica de centros urbanos espontâneos. A "unidade padrão", passou a ser "unidade diversa"[144].

144 O comércio local (CL) das suquerquadras (SQ) é majoritariamente diversificado – como proposto pelo Relatório do PPB, mas existe já a tendência de aglomeração das lojas de tipologia específica, como a Rua das Farmácias (CLS 102), a Rua dos Restaurantes (CLS 210) e a Rua das Elétricas (CLS 110). Os comerciantes ou prestadores de serviço optam por concemtrar-

> "O comércio itinerante imprevisto, as mesas que ocupam as calçadas, são manifestações da necessidade do homem de vivenciar Brasília além do estabelecido no plano original". (SCHIRMBECK; CAMARA, 2015).

> "(…) novas apropriações do espaço mostram a formação de nichos, vidas, relancoes de comensalismo entre o espaço urbano e seus ocupantes. O imaginário da população que ocupa e altera as relações dá um caráter espontâneo ao Plano Piloto"
> (SCHIRMBECK; CAMARA, 2015, p. 1552-1557).

OS DESENHOS DAS PSP

Na década de 1970, infelizmente, as Passagens Subterrâneas sofreram mais alterações – isto é, além de não seguir o projeto de Lucio Costa de comércios-serviços dispostos – tinha agora seu acesso alterado; esta foi a primeira intervenção ao projeto construído[145]. O percurso deixou de ser feito nesta linha reta, uma vez que, o desenho original das "tesourinhas"[146] que ligavam o Eixo Rodoviário às Unidades de Vizinhança, fora alterado, transformando-o em um "trevo" ("duas tesourinhas rebatidas") e, consequentemente, proporcionando "esquinas" nesta travessias subterrâneas, dado o desenho em "L".

Tal equívoco de desenho, criando as únicas esquinas da cidade, fez surgir um receio ao deslocamento dos transeuntes, principalmente após às 18h, visto que não é possível de ser ver o percurso à frente, sem antes adentrar o local e enfrentar o ângulo de 90o graus subterrâneo, estreito e retilíneos destes "corredores subterrâneos" de 160 metros de percurso, que não se visualiza também a saída, dado que ao completar a travessia encontra-se outra esquina cega que precisa-se dobrar para acessar uma escada ou uma rampa que levará a superfície[147]. Por fim, o impacto tornou o movimento antinatural e aumentou as distâncias. Em "Brasília 57-85: do plano piloto ao Plano Piloto", de Maria Elisa Costa e Adeigo Viegas Lima (1985)[148]:

---

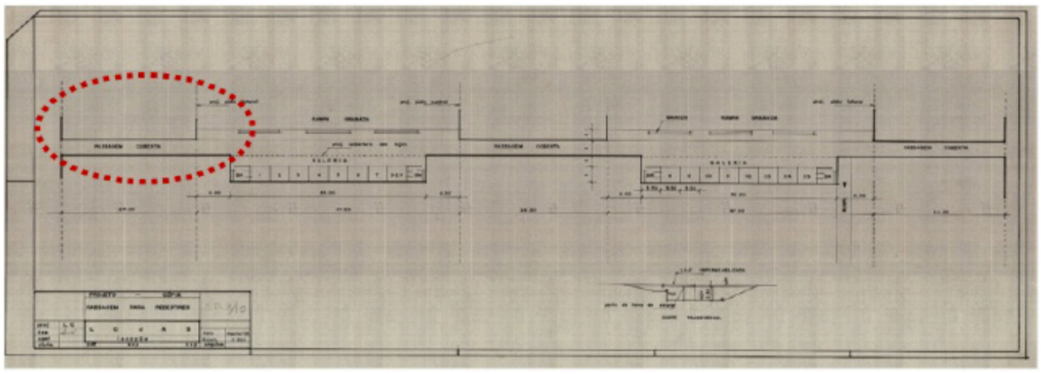
se em um só local, acirrando a concorrência e "setorizando-se", ao invés de difundir seus serviços ao longo das Asas. Visto cada quadra oferte serviços diversificados, mas ainda "homogeneizações", muitos dos moradores passam a ser "transeuntes"144 e o fluxo de carros "vindos de fora da quadra" para acessar serviços específicos torna-se mais intensando.

145 Conforme Marilene Resende Menezes (Tese de Mestrado "O Lugar do Pedestre no Plano Piloto de Brasília" (2008) e Viridiana Gomes (Tese de Doutorado "A Rua como Espaço Inclusivo – um Método de Análise" (2015), esse período de alterações sobre o Plano Piloto foi marcado pelo afastamento temporário de Lucio Costa no processo de construção da cidade por motivos ideológicos e pessoais.

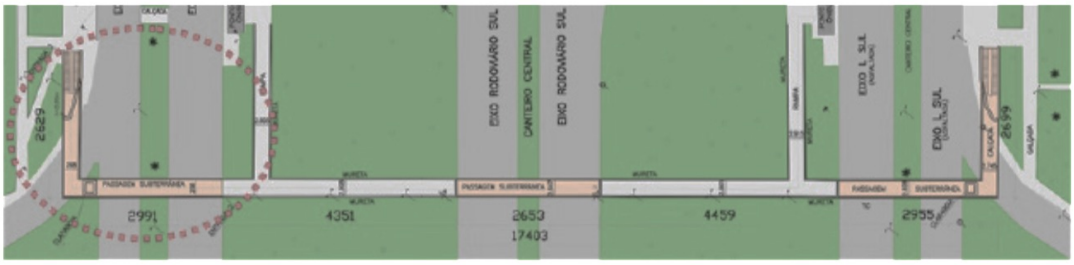
146 Tesourinha: Nome popular brasiliense para descrever os eixos em trevos de acesso ao Comércio Local.

147 SILVA, Paulo. "Mobilidade, acessibilidade e velocidade no Eixo Rodoviário", In: "Patrimônio em Transformação: Atualidades e permanências na preservação de bens culturais em Brasília" (2017), IPHAN

"As passagens inferiores para pedestres ao longo do Eixo Sul ficaram muito tempo abandonadas - o tráfego, ainda pouco denso, não estimulava seu uso e só nos anos 70, depois de recuperadas e iluminadas, começaram a ser procuradas pela população; no entanto, a falta de segurança à noite ainda afasta as pessoas, levando-as à travessia perigosa da pista central. Um outro fator contribuiu também para reduzir a utilização das passagens: o deslocamento das paradas de ônibus para as entrequadras, afastando-as das travessias de pedestres, que ficam próximas aos comércios locais; tal alteração decorreu provavelmente da duplicação das "tesourinhas". No Eixo Norte, apesar de abertas desde a inauguração da cidade, as passagens estão até hoje completamente abandonadas e cheias de terra."



86



87

86. Projeto de Lucio Costa para PSP: Acesso em linha reta e comércio-serviço- Setores Residencial Sul (SRS) 103-203
87. Construção, uma adaptação ao projeto de Lucio Costa para Planta Baixa da PSP[149]

De acordo como arquiteto Breno Rodrigues, no jornal Correio Braziliense (apud VIRIDIANA, 2015, p. 203[150]):

148 COSTA, Maria Elisa e LIMA, Adeildo Viegas. "Brasília 57-85: do plano piloto ao Plano Piloto". Brasília: TERRACAP, 1985.

149 ARNHOLD, de Audrey Luz Nassif. "As Passagens Subterrâneas de Pedestres em Brasília: Iluminação e Percepção". Dissertação de Mestrado em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, sob orientação de Prof Dr Betina Tschiedel Martau. Porto Alegre, 2018

150 GOMES, Vidiriana Gabriel. "A Rua como Espaço Inclusivo – um Método de Análise", Dissertação de Doutorado pela Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília, sob orientação da Prof. Dra. Raquel Naves Blumenschein. Brasília, Feveireiro de 2015.

"Originalmente as tesourinhas tinham apenas duas alças para retorno, as que são voltadas para o Eixão e os acessos laterais para as comerciais, o que visto de cima explica o apelido de tesourinha, mas no início da década de 1970, a Novacap resolveu construir mais duas alças, criando a forma atual de trevo. Isso teve uma implicação severa para a vida dos pedestres. As passagens subterrâneas eram totalmente retas e alinhadas com a calçada lateral das Superquadras. Desta maneira, podia-se ver seu final do outro lado ao descer as escadas. Mas ao recuar a pista para acessar as duas alças, foi preciso relocar o acesso"
(Revista do Correio, domingo, 21 de abril de 2013. Ano 8. Número 414).





88-89

88. Acesso PSP Asa Sul
89. Acesso PSP Asa Norte

Conforme Menezes[151], essas passagens estavam "entupidas com terra" desde os anos 1970 com o intuito de impedir que fossem usadas como moradia de mendigos, dada a construção dos edifícios da Asa Sul ocorrer primeiramente ao da Asa Norte. Foi apenas em 18 de dezembro de 1999 que estas foram desobstruídas[152]. As Passagens Subterrâneas foram moradias de diversos moradores de rua, sendo tais casas consideradas "invasões". Em todo caso, as PSP da Asa Norte, refeitas 40 anos depois da inauguração da cidade, possuem acesso em ângulo de 90 graus, porém, além de escadas, dispõem também de acesso em rampa.

151 MENEZES, 2008, p. 114

152 ARNHOLD, de Audrey Luz Nassif. "As Passagens Subterrâneas de Pedestres em Brasília: Iluminação e Percepção". Dissertação de Mestrado em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, sob orientação de Prof Dr Betina Tschiedel Martau. Porto Alegre, 2018, p. 134



90. Passagem Subterrânea de Brasília, Asa Norte, 1988

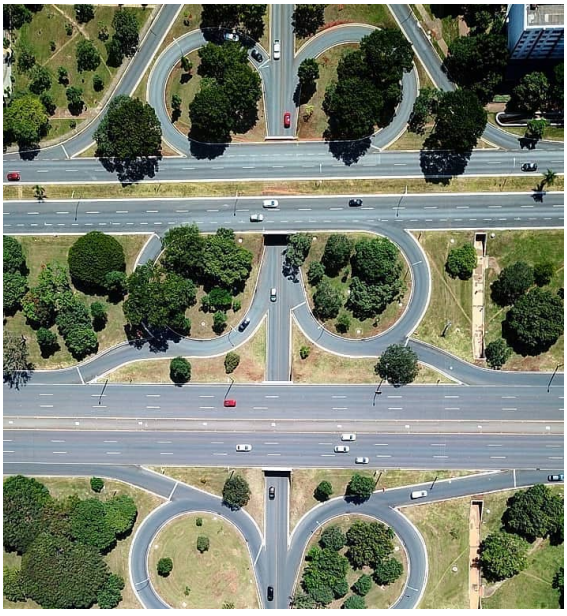
A estas alterações sofridas no Plano Piloto, Lucio Costa, em carta enviada ao Senador Cattete Pinheiro, em 1971, diante das dificuldades de mobilidade enfrentadas pelos pedestres manifestou que "… seja por incompreensão, seja devido à interferência de novas implicações, validas ou fictícias − as coisas nunca se passam exatamente como foram idealizadas" (COSTA, 1974, apud MENEZES, 2008).

No ano de 2013, outra alteração neste "labirinto rodoviário" ocorreu a criação das "agulhinhas" (segunda intervenção), acessos de ligação para os automóveis interligando o Eixo Rodoviário diretamente à alça da "tesourinha", controlando e limitando cada vez mais a possibilidade do andar do pedestre.

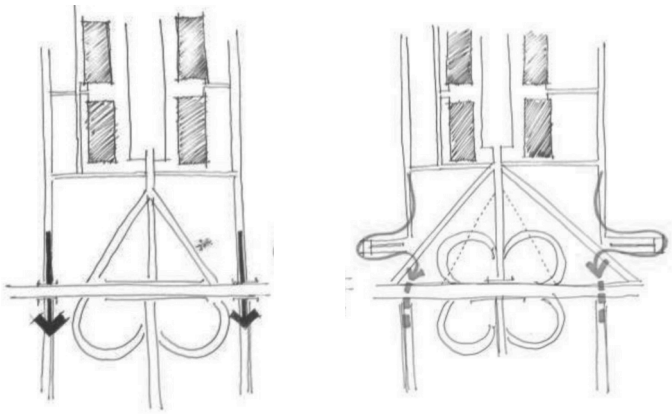
É de importância ressaltar que, dados os depoimentos, as passarelas antes desta alteração, eram localidades com a "aplicação dos princípios do Desenho Universal, sustentáveis, integradoras e seguras, permitiam além do mais, o trânsito de diferentes modais", fazendo parte do patrimônio da concepção original da cidade (GOMES, 2012, p. 206).



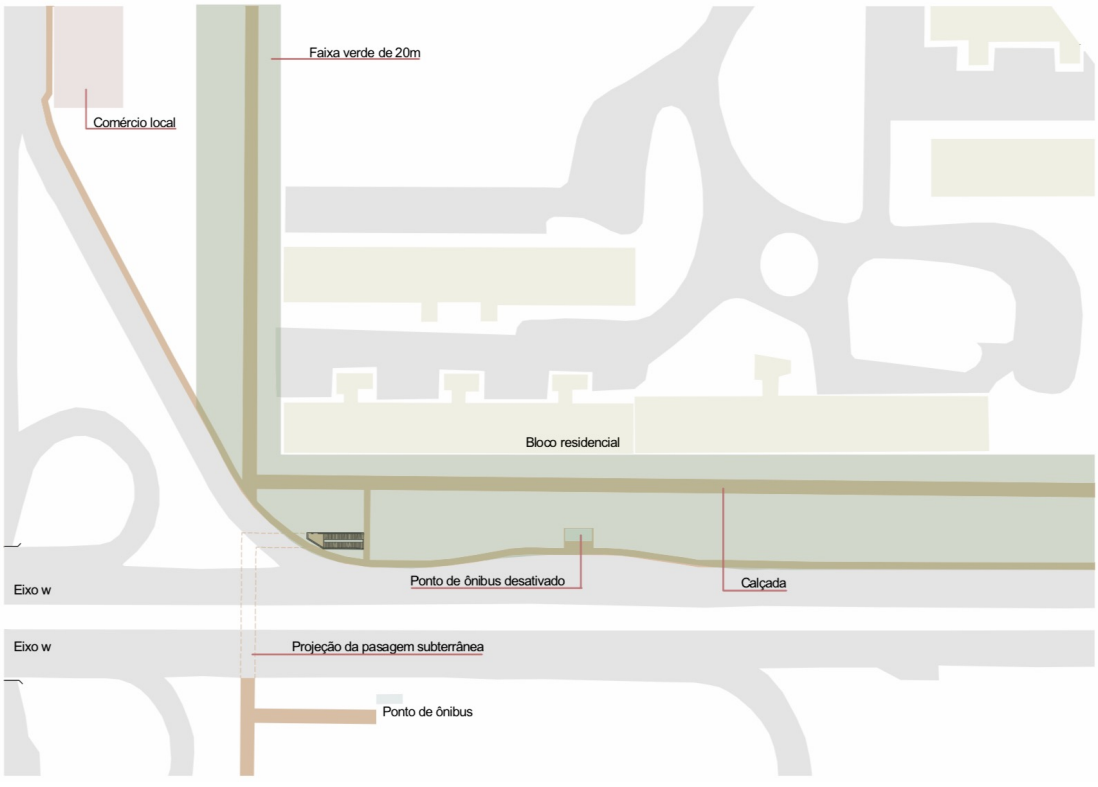




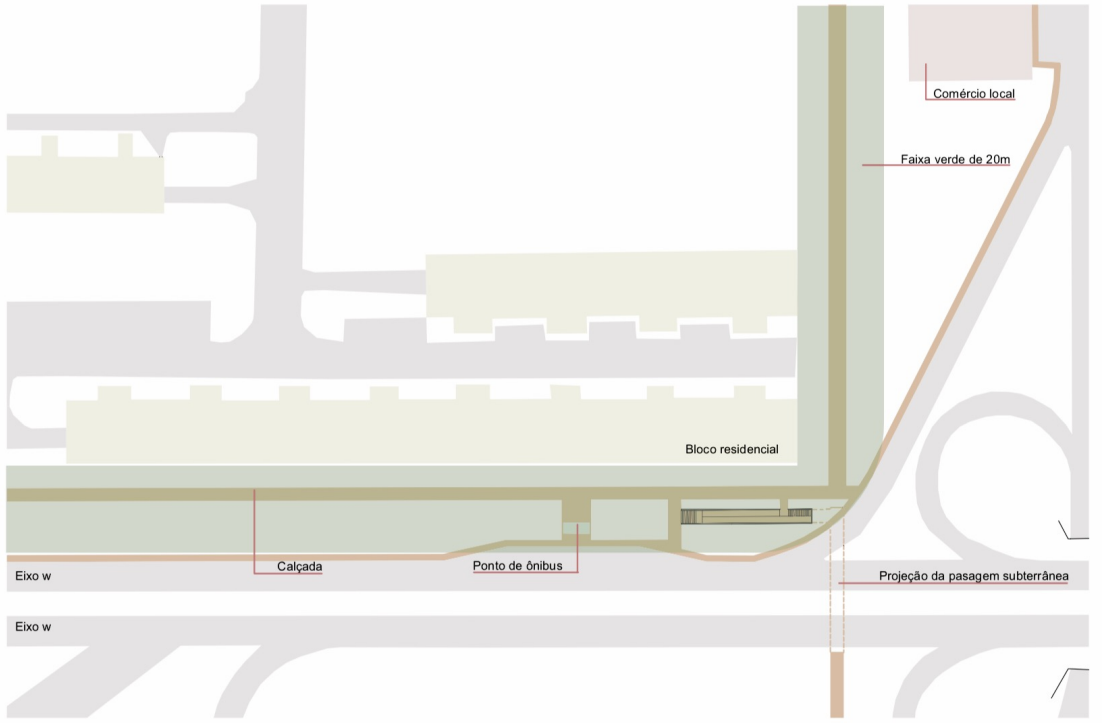
91-92-93: Fotografias aéreas: Percurso quando construído, Primeira e da Segunda Intervenção nas PSP.



94-95: Croquis: Percurso quando construído e após Primeira Intervenção
Tais alterações os revelam a importância ao sistema viário para veículos automotores



96. Modelo atual Asa Sul



97. Modelo atual Asa Norte

CAPÍTULO 02

DINÂMICAS DO PLANO PILOTO DE BRASÍLIA

COMPREENSÃO DO TERRITÓRIO



98

Hoje prova-se a existência de uma carência de ferramentas conceituais, léxicos, acerca da análise da sociedade urbana, para qual vem sendo propostos novas definições, uma vez que, à partir de Taylor e Lang[153], o mundo atual - principalmente urbano - é caracteristicamente um emaranhado de layers sobrepostos[154], e com mais de uma incoerência de pensamento em seus atuais estudos urbanos.[155]

Portanto, para melhor explicar "urbanismo", necessita-se de antes compreender corretamente o termo "cidade", mesmo visto este ter sofrido uma discordância entre forma-conceito (cidade tradicional), e possivelmente ter um talvez conceito substituído por não ter mantido o ritmo com a sociedade contemporânea, conforme Habermas[156]. De acordo com Wachsmuth (2004, p. 75-90), "como conciliar a explosão de a forma da cidade com a tenacidade do conceito da cidade?".

Essa comparação se dá, antes de mais nada, por "urbanização", devido sua capacidade de transformação do espaço e do tempo, ser entendido como um "processo", e não mais um atributo de lugar, nem um objeto pré-determinado; e já "cidade", antes classificada como um objeto social, isto é, uma categoria de análise do momento do "processo de urbanização", é hoje tido como uma categoria de prática, o

153 apud WACHSMUTH, David. "City as ideology: reconciling the explosion of the city form with the tenacity of the city concept", Environment and Planning D: Society and Space, volume 31, 2014, p. 75 – 90).

154 Para analisar o Plano Piloto, portanto, é necessário a análise desta "capital metrópole", dado que ao adentrar a logica de produção deste seu espaço urbano ainda inacabado "o esparramamento urbano, em síntese, contem um controle geopolítico, (onde) atenuam-se ímpetos de massas oprimidas e reivindicantes" (PAVIANI, 1988, p. 48). Hoje uma Brasília "metrópole-polinucleada" (PAVIANI, 1985) a capital federal se estente para além das fronteiras do Distrito Federal. Em "Brasília: da Carta de Atenas à Cidade de Muros", de Holanda: "O modernismo clássico restringe-se à parte "nobre" da "Brasília real" conhecida como Plano Piloto, com menos de 10% dos mais de dois milhões de habitantes do Distrito Federal (KOHLSDORF, 1997, IBGE, 2000). Esta é a Brasília que integra a lista de Patrimônio Cultural da Humanidade da urbanização (…) Logo após o concurso nacional para o Plano Piloto de Brasília ocorreram transformações consideráveis no projeto de Costa. Antes mesmo da inauguração surgiram as cidades satélites – o modernismo periférico, que reproduz traços do Plano Piloto sem suas qualidades expressivas. Os assentamentos das empreiteiras foram construídos pelas empresas da construção civil para abrigar técnicos e operários – claramente diferenciados no espaço, ao contrario do que reza o mito. Mas nem todos tinham acesso a essa solução: os assentamentos populares – assemelhados as tradicionais favelas brasileiras – foram a solução alternativa para vastos contingentes migratórios. Metamorfoses dentro e fora do Plano Piloto constituem a vertente pós-moderna". Recomendamos para a Análise Morfológica do território de Brasília os escritos dos autores Aldo Paviani e Frederico de Holanda, em especial, respectivamente, os trabalhos "Brasília: A Metrópole em Crise" (1989) e "Brasília em questão: Ideologia e Realidade" (1985); e "Brasília: Fragmented Metropolis", onde estabelece-se a Área Metropolitana de Brasília (AMB), como "tricéfala", visto que o Centro Funcional, o Centro Morfológico e o Centro Demográfico (ou centro de massa) são centralidades separadas por grandes distancias, onde apenas o Centro Funcional localizaria-se no Plano Piloto de Brasília (PPB). Ainda, o livro. "Brasília, capital da segregação e do controle social: uma avaliação da ação governamental na área de habitação" (1995), de autoria de Luiz Alberto de Campos Gouvêa.

155 Dessa maneira, responder ao "urbanismo" com "o que é", "o por que" e o "como", acarretaram no "Babel Acadêmico" de Henri Lefebvre (2013, p. 54 apud BRENNER, 2014) e, como dito por Álvaro Domingues (2011, p. 10-30), "Regular o território extenso da urbanização não se consegue com o somatório dos regulamentos sectoriais porque eles próprios arrastam consigo diferentes formas e questões (...)" (DOMINGUES, A. "Da Cidade ao Urbano", In: PORTAS, Nuno; DOMINGUES, Álvaro; CABRAL, João. "Políticas Urbanas II: Transformações, regulações e projectos". Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2011, p. 19-30).

156 HABEMAS apud WACHSMUTH, 2014.

que significa que o termo é cunhado como uma representação ideológica do "processo de urbanização", ou seja, a partir de uma "imagem"[157].

O "Mapa Físico" dá a ilusão do que é urbano com suas legendas e categorias pertinentes a ideia de realidade (ou seja, ele não é, mas parece ser). A fotografia aérea e a possibilidade do "sobrevôo" do Google Earth, revelam representações citadinas irreais, ou melhor, condições urbanas não reais. Assim, a noção do urbano "continua a ser uma ferramenta conceitual crítica" e não prática, tornando "o urbano uma 'abstração concreta'" da "construção social" (LEFEBVRE, 1999, p. 26, apud WACHSMUTH, 2014).

Procurar entender o território do Plano Piloto de Brasília, portanto, através de sua cartografia ("Tecido Urbano"), isto é, o "carimbo" de sua imagem citadina, não nos respondem as problemáticas atuais existentes ("Morfologia Urbana") – aqui as relações perante a sociedade e o desenho urbano –, dessa maneira busca-se a investigação desta cidade-modelo, que realidade também sofreu alterações internas, através de outros dispositivos e léxicos para compreender suas problemáticas urbanas.

Nomeadamente, analisaremos: (1) através tabela de oposições e mapas cognitivos; (2) através da fotografia; (3) através do cinema; (4) através do carro; e por fim, (5) através do pedestre, o qual abordaremos no próximo capítulo, visto novamente, a relação perante corpo-espaço. Como veremos, algumas relações trazem resultados equivocados, fictícios. Isto se dá, como aqui veremos, pelo termo "cidade" estar em discordância entre forma-conceito (cidade tradicional e a cidade-modernista), visto o atual "fenômeno urbano".[158]

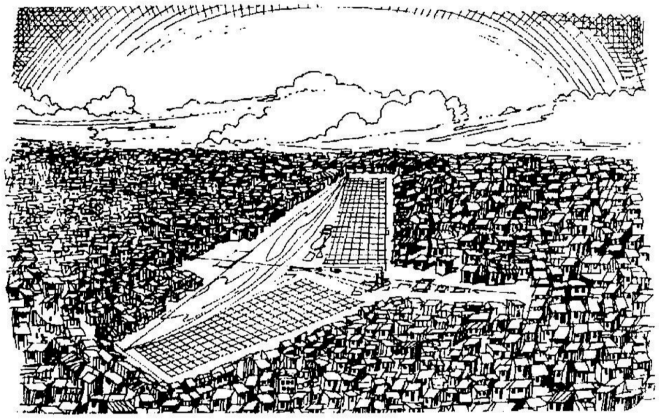
ENTENDER A CIDADE ATRAVÉS DE TABELA DE OPOSIÇÕES E MAPAS COGNITIVOS

O termo "cidade" hoje tem, ou devia ter, seu nome empregado em fenômenos históricos, como em "cidade-mercantil", "cidade-cenário", "cidade-modernista", ou a

157 WACHSMUTH, 2014

158 O atual "fenômeno urbano", como um todo, continua oculto - um "campo cego", segundo Lefebvre (apud WACHSMUTH, 2014) - cujos questionamentos como "A cidade está em todos os lugares e em tudo (...) Hoje, o que não é urbano?" (AMIN e THRIFT apud BRENNER, 2014158) e "A aparente ubiquidade da condição urbana contemporânea parece que agora é impossível identificar." (BRENNER, 2014), vêem a reforçar este pensamento da falta de uma possível categorização. (BRENNER, Neil. "Teses sobre Urbanização", In: "Theses on Urbanization", Public Culture, v. 25, 1, 2014, p. 86 - 114. Disponível em: https://www.academia.edu/37576996/Neil_Brenner_Teses_sobre_a_urbanização_e-Metropolis. Revista_electrônica_de_estudos_urbanos_e_regionais_9_5_2014_6-26_http_www.emetropolis.net_

esta "imagem-ideal" anteriormente dita, como referido por Lefebvre[159] - razão de falarmos "cidade-modernista", referindo-se ao Plano Piloto de Brasília (PPB) ao longo desse estudo[160].



99. Croqui AMB[161]

A nomenclatura "cidade" tornou-se, assim, inadequada, mas não ultrapassada, como defende Wachsmuth[162], para os termos de hoje, visto a clássica tríade: grande população, alta densidade populacional e altos níveis de heteroneidade demográfica; e as três metáforas tradicionais analíticas, todas cunhadas pela Escola de Chicago[163]: (1) a oposição campo-cidade (periferia-centro, rural-urbano?), na qual, conforme Domingues (2011, p. 19-30), "a dicotomia transformou-se em várias metamorfoses da primeira e do segundo, produzindo paisagens mais transgênicas do que hibridas"; (2) a noção da cidade como um todo autônomo, visto que hoje é "múltiplo, hibrido", como proposto por Brenner (2014); e (3) a crença da cidade como

159 LEFEBVRE, Henri. "A Revolução Urbana", Belo Horizonte: Editora UFMG, 1999, p. 26

160 Deixa-se aqui o registro que ao referimo-nos ao Plano Piloto de Brasília, teremos como traduzido, os conceitos "cidade", "cidade de Brasília", "cidade-modelo", "cidade-tradicional", "cidade-cenário"160, "cidade-imagem", "centro de Brasília", "tecido urbano modernista", "cidade-utopia" e, por fim, "cidade-ideal", ou *Gestalt.* Ao passo que a Brasília, como área expandida, utilizaremos os léxicos "o conjunto (urbanístico) Brasília", "área metropolitana", "urbanização", "a grande Brasília", "atual fenômeno urbano" e "cidade-real", ou *Gestaltung.* Quando nos especificarmos a Brasília, mas tendo por excludente o Plano Piloto, iremos utilizar os termos: "cidade-dormitório", "aglomeração urbana", "entorno", "regiões administrativas", "periferia", "cidades adjacentes" e "cidade-satélite".

161 GOUVÊA, Luiz Alberto de Campos. "Brasília, capital da segregação e do controle social: uma avaliação da ação governamental na área de habitação". São Paulo: Annablume, 1995

162 WACHSMUTH, David. "City as ideology: reconciling the explosion of the city form with the tenacity of the city concept", Environment and Planning D: Society and Space, volume 31, 2014, p.75 – 90.

163 A Escola de Chicago tinha como objetivo introduzir a cidade como uma interrogação sociológica autônoma.

um tipo ideal, isto é, "A idéia de que cidade é só uma (a dita canônica e mais nenhuma)" (PORTAS, 2011, p. 11-15).[164]

Observa-se que é possível a comparação (tabela) entre cidade (tradicional-canônica) e o urbano (imagem-processo, interior-exterior, estável-instável, hierárquico-rizomático, texto-hipertexto, mancha-estrutura ramificada, lógica binária-conexões múltiplas, etc.), uma vez que "a preocupação com as tipologias de assentamento (deve ser) substituída pela análise de processos sócio-espaciais", "abandonando a cartografia do espaço de assentamentos urbanos", conforme Gans (apud BRENNER, 2014), a partir de um quadro conceitual "mais ou menos vazio[165], a posteriori construindo um "Mapa Cognitivo" para uma possível orientação cartográfica diante de análises fenomenológicas, onde "seus elementos principais ainda têm de ser ordenados de maneira inteligível" (LEFEBVRE, apud BRENNER, 2014), dado que a imagem mental não corresponde também ao território contemporâneo, dificultando seu reconhecimento[166]. Novamente, o território não é um platô estagnado ao tempo, habitado por pessoas em edifícios de diferentes períodos históricos; o território de uma "construção social"[167], que necessita de ser compreendido enquanto "processo, produto e projeto" (CORBOZ, p. 31).

---

164 Acerca das três metáforas, observa-se que: (1) já em Howard com as cidades-jardins (e o surgimento da cidade de Brasília), fora "combatida", com a extinção dos dois limites polarizados, mas as novas morfologias atravessaram e explodiram o antigo conceito (como as franjas suburbanas, aderindo ao conceito "urbanização regional alargada" de Soja e Kanai, "produzindo um tecido urbano diverso"), "extinguindo" também os brancos-pretos, os verdes e cinzas, a agropecuária-indústria, o passado-futuro, a história-cidade) (BRENNER, 2014 e WACHSMUTH, 2014). Ainda, segundo Lessa (2000, p. 12), "sejamos impertinentes e criativos na busca de um novo olhar. É indispensável, reconhecendo a complexidade do real, entendemos a interdisciplinaridade como um valioso instrumento para sua compreensão e como prática da investigação científica"; (2) observa-se que a cidade deixou de ser um sistema autônomo com uma lógica própria, isto é um conceito "fechado" que contém em si imageticamente o monopólio da urbanização como cidade, de acordo com Choay (2007), tornando-se um "múltiplo, hibrido", como proposto por Brenner (2014) (década de 80). Hoje, em termos espaciais, ao analisa-se os territórios como um sistema de fluxos/deslocamentos (antes limitados, como no "traçado modernista" com um fluxo unitário, coerente e ordenado, novamente visto no Plano Piloto de Brasília), observa-se que muitas das respostas necessárias não se encontram mapeados, por não estarem no lugar, devido, principalmente, a globalização; ainda o trajeto em um mesmo território com a chegada do século XXI tornou-se um grande emaranhado, visto que a rota não é mais "casa-trabalho-casa", agora é multifuncional, além de único para cada indivíduo (mesmo mapeando-se autocarros, metro e elétricos, isto é, transportes coletivos), principalmente quando tratamos do público feminino; (3) "A idéia de que cidade é só uma (a dita canônica e mais nenhuma)" (PORTAS, 2011) como "grande, densa e diversa", como empregada por Le Wirth (apud WACHSMUTH, 2014) (opondo-se ao campo) e até mesmo ratificada ("em prumo" modernista) não é mais "padrão". "As grandes áreas emergentes somam, em geral, diferentes tipos (e épocas) de urbanização e espaçamentos". Destaca-se aqui a competitividade entre as cidades. Ainda segundo Portas (2011), enquanto "os aglomerados urbanos mais consolidados (os herdados) podem dar prioridade a acções de reabilitação (...) já os aglomerados mais fragmentados ou precários terão de dar prioridade a acções de reurbanização". Entretanto, estas reurbanizações "perderam a cultura dos traçados" (uma involução técnica), "o que acarretou em críticos que consideram a cidade emergente como labiríntica, caótica, em suma, como não-cidade" (urbanização da pobreza).

165 BRENNER, 2014

166 SILVA, Cidalia. "Dissipar Equívocos: saber ver o território contemporâneo", In: TAVARES, André; OLVEIRA, Ivo. "Arquitetura em Lugares Comuns". Porto: Dafne Editora, 2008, p. 36



100-101-102 | Fotografias de Marcel Gautherot (1960)

A imagem é uma abreviatura, apesar de popularmente compreendida como "quadros fixos que compõem o processo de urbanização" (WACHSMUTH, 2014), ou seja, quando interrompidos, mostram os resultados e, assim, a realidade da "urbanização", como um frame de um filme; seu termo ainda é, todavia, de prática social comum no vocabulário quotidiano devido sua inevitável aderência "implantadas por atores sociais comuns" (WACHSMUTH, 2014).

Com a invenção fotografia - e assim, a concretização do reprodutibilidade da imagem - tornou-se possível o alcance da imagem aos mais diversos meios físicos. Junto do jornal com a fotojornalismo, com expoentes como Cartier-Bresson, ou de forma autônoma-artística, a fotografia deu um grande avanço para a continuidade da história da comunicação.

É de conhecimento que o otimismo para com Brasília nascia sob holofotes e cada tijolo que se erguia era documentado por um *click* de máquina fotográfica, como as famosas fotografias de Marcel Gautherot e de Lucien Clergue, ou pelo registro de filmes e por matérias jornalísticas. Brasília utiliza da imagem como meio de propagação de seus novos ideais. A paisagem tomava conta: o céu sempre aparente, a linha do horizonte sempre visível, as construções monumentais modernistas que cresciam no solo vermelho pelos candangos[168]. Um complexo geométrico e limpo, conforme as imagens[169].

---

167 LEFEBVRE, p. 26, apud WACHSMUTH, 2014)

168 Os candangos, adjetivo aos homens que construíram a capital, viriam em grande maioria do nordeste do país.

169 Tal necessidade de registro ocasionou no surgimento da Revista Brasília (a qual teve publicação mensal a partir de janeiro de 1957), dado que a Companhia Urbanizadora da Nova Capital (NOVACAP) determinava pelo artigo 19 de sua lei de criação, a obrigatoriedade de divulgação mensal de todos os atos da Diretoria, tendo em

103-104





Todavia, como sabe-se – e no caso do PPB nota-se mais latentemente – a representação da "cidade" é intensificada a partir do processo de "capitalismo da reprodutibilidade da imagem", assim sendo do "show off" de "localidades cenográficas", como os edifícios haussmanianos de Paris, o skyline de Nova York e a torre de cortina dos Emirados Árabes, não agrupando no "imaginário", principalmente Atlântico-Norte, as reais imagens dos "processos de urbanização" (isto é, a realidade), a imagem da pobreza, visto sua característica chocante estética; principalmente observadas nos países africanos e nos de centro-sul americanos, mas como também nas "periferias urbanas" das localidades citadas.

A "imagem vendida"[170] da "cidade" pela mídia é errônea, bem como a "cidade de Brasília", por englobar, ainda, apenas a Esplanada dos Ministérios e algumas Superquadras do Plano Piloto de Brasília (PPB); uma ideologia em benefício de uns e prejuízo de outros, revelando, hoje, uma "sociedade arquipélago", além de, uma "sociedade do espetáculo"[171].

Essa "aparência cenográfica", à partir de um tempo efêmero e da narrativa de espetáculo "início, meio e fim", não corresponde em sua totalidade à problemática da

---

vista estas releituras, mas principalmente as formas inusitadas do modernismo. Ainda, a um acervo cinematográfico com uma coleção com mais de 60 filmes, que registava a construção da capital até os seus primeiros anos (NOVACAP, "Brasília: Revista da Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil", Ano 4, n. 42 (jun. 1960), 2011. PDF disponível em: https://www2.senado.leg.br/bdsf/handle/id/506999)

170 A lógica do capital redefine o valor do território na cidade, assim o que antes poderia ser unicamente visto como "valor de uso" do espaço, passa a ter também "valor de troca", modificando a maneira de apropriação do espaço pela sociedade, caracterizando a Sociedade do Espetáculo, de Debord (1995). Desse modo, o "centro das cidade" (o imagético Plano Piloto de Brasília) tornou-se um produto de consumo, tanto para seus turistas e visitantes, quanto para os seus suburbanos, elevando seu "valor de troca", acarretando em um núcleo urbano que se mantém como é por exercer duplo papel, "lugar de consumo e consumo de lugar". Este alto "valor de troca", todavia, veio à apagar o seu "valor de uso"; assim, novamente, a lógica do capital redefine o valor do território na cidade, modificando a maneira de apropriação do espaço pela sociedade (LEFEBVRE, 2013, p. 20). Portanto, a cidade se transforma em uma ampla propriedade privada. Cria-se uma busca constante pela privatização do espaço público, para que este possa ser comercializado e se transforme numa espécie de mercadoria - é dessa maneira também que se mantém a desigualdade social e a exclusão territorial, articulando os léxicos "capitalismo" e "urbanização", ou seja, há uma mercantilização constante da cidade170 (HARVEY, 2008). Atentamos aqui para a "privatização dos pilotis" das Superquadras e aos "muros da cidade", principalmente localizados nas Entrequadras.

171 DEBORD, Guy. "The Society of the Spectacle", Nova York, Zone Books, 1995

realidade do "processo de urbanização", que possui um tempo real, afirmando que a "cidade" não é um momento desta "realidade urbana", visto não englobar em totalidade sua experiência imediata.

Em todo caso, a fotografia pode sim capturar o "cidade-real", isto é, o "processo de urbanização" que nela ocorre. Mas para isso precisa-se realmente "adentrar" a cidade.

O turismo em massa e quantitativo, essencialmente neoliberal, e que reforça uma realidade fictícia das cidades com imagens de consumo, "museificando" seu centro por converte-lo em um objeto de consumo aos visitantes, e apagando a realidade de "cidade como hipertexto"[172], isto é, não apresentam toda a conjuntura da cidade, e apenas uma parte fictícia dela, o qual é não é criado para sua comunidade , ou talvez, para apenas uma parcela muito restrita desta, destruindo, portanto, a natureza citadina[173]. O cinema tem uma grande participação nisso.

Carlos Garcia Vázquezafirma que na "cidade do espetáculo" (Cenografia Fictícia) tudo e tátil e visível, porém vazio de qualquer significado profunda, cunhando o termo "euforia pós-moderna", a este fenômeno, ou ainda, "Disneylandização", conforme alguns autores, relacionando-o também aos edifícios desconexos em relação a cidade, ou seja, edifícios propositalmente fictícios, associados novamente a uma cultura do consumo e do ócio[174].

Dessa maneira, hoje, "cidade" é determinada pela imagética equivocada e ideal de sua fisionomia (novamente, propiciada também pelo ideal cenográfico) que possui produção simultaneamente real e imaginária, tentando "convencer" a percepção do espectador enquanto cenário, à partir de questões estéticas, visuais e até simbólicas, de um meio urbano fictício pela primeira impressão através dos olhos e de suas posteriores adjetivações verbais[175].

---

172 CORBOZ, André. "El territorio como palimpsesto"," in Lo Urbano en 20 autores contemporáneos,

173 MONTANER, MUXÍ, 2014, p. 143 a 148

174 VÁLZQUEZ, 2004, p. 78-83, apud GARCIA, 2016, p. 128

175 À partir de um análise da sociedade capitalista de consumo, baseando-se em Guy Debord, em "The Society of the Spectacle" (1995, p. 12) e em Erving Goffman, em "The Presentation of Self in Everyday Life" (1990, p. 244-245), o espetáculo surge simultaneamente a sociedade, fazendo parte dela, mas comportando-se também como locus da ilusão e da falsa consciência. Assim, o espetáculo viria a trazer uma equivocada forma de ver e existir no Espaço Público, dada a "consciência supérflua" onde "tudo o que era diretamente vivido se afastou numa representação", uma vez que "o espetáculo não é um conjunto de imagens, mas uma relação social entre pessoas, mediatizada por imagens" (DEBORD, 1995), em outras palavras, pela cenografia.

Essa "museificação" ("cidade invito"), associa-se ao processo de exposição que produz o desaparecimento dos objetos ligados a situações e significados concretos, conforme Ignasi de Solà-Morales[176].

ENTENDER A CIDADE ATRAVÉS DO CINEMA

É de importância ressaltar que embora a "urbanização" seja um processo global, não é experiência como um, o que implica que o "conceito da cidade" parcial que se assemelhará "menos com uma abstração científica e mais como um mapa cognitivo" (WACHSMUTH, 2014) pessoal, como realizado por Lynch e por Jameason, onde, para o primeiro o mapa seria espacial.

Já para Jameason, este apresenta-se desespacializado, visto, novamente, não poder ser capturado em sua total prática espacial, ou seja, incapaz de se cartografar - razão pela qual Jameason simpatiza com a noção do "filme-cinema" por conseguir documentar o real em seu todo ("streaming"), a mostrar o relacionamento das diferentes pessoas com os reais "processos de urbanização"[177], como reivindicado por Castells visto não existir problemas urbanos comuns e nem todos os cidadãos serem iguais[178].

Conforme Wim Wenders, ainda, o cinema surgiu simultaneamente as cidades e, portanto, suas histórias podem ser contadas em união[179] e, em "A arte na era da

176 SOLÀ-MORALES, Ignasi de. "Territórios". Barcelona: Gustavo Gili, 2002, p. 197-199.

177 Dado a incapacidade de cartografar a "real cidade", isto é, o "processo (global) de urbanização", para tentar "capturar" a totalidade espacial do "processo de urbanização", Jameason, realiza um mapa desespacializado cognitivo, por julgar tal processo incapaz de se cartografar, enquanto Lynch o realiza à partir de um mapa espacial cognitivo. É por essa razão que Jamestown simpatiza com o filme-cinema, como reivindicado por Castelos, visto que por meio do filme-cinema que consegue-se "melhor" documentar a realidade, diferentemente do mapa físico e "congelado" em sobrevôo, o qual não revela as pessoas a ocupar tais espaços (WACHSMUTH, 2014).

178 Foi com o início do cinema, possível graças à invenção do cinematógrafo pelos Irmãos Lameire no fim do século XIX, capaz de projetar fotogramas (quadros) de forma rápida e sucessiva para a criação da impressão do movimento, a comunicação viu mais um decisivo meio de propagação, mas agora no âmbito audiovisual, antes presente apenas no meio teatral, que a famosa a disputa de Zêuxis e Parrásio, conforme "Plínio, o Velho", pela mimese da realidade fora conquistada com a filmagem, quando em 1896, "L'Arrivée d'un train en gare de La Ciotat" fora exibido e seus expectadores saíram de frente a tela, achando que o trem exibido iria atropela-las: "Para a disputa, Zêuxis pintou um cacho de uvas. Quando mostrou o quadro, dois passarinhos imediatamente tentaram bicar as frutas. Zêuxis então pediu que Parrásio desembrulhasse seu quadro. Este então revelou que na verdade era a pintura que simulava a embalagem do quadro. Zêuxis imediatamente reconheceu a superioridade de Parrásio, pois se tinha enganado os olhos dos passarinhos, este tinha enganado os olhos de um artista." (Plínio, o Velho, História Natural, Livro XXXV, IV)

179 FERRAZ, Isa Grinspum. Documentário "A Cidade no Brasil", 2019. Série de dez episódios do SescTV inspirada no livro "A Cidade no Brasil", de RISÉRIO, Antonio, 2012. Disponível em:

reprodutibilidade técnica", Walter Benjamim (1994)[180] defende-se que o cinema é a melhor arte para representar a metrópole, uma vez o cinema permitiria a constituição de um tempo-espaço descontinuo, fluido, visto que o tempo linear contínuo da historia é destrinchada.

No diálogo entre cinema e arquitetura, consta-se que ambos se baseiam na criação de espaços[181].No cinema, a arquitetura deixou de ser um cenário inerte, passando a ser um protagonista. Dessa maneira, como se observará, utilizaremos em grande maioria de frames de filmes para retratar a capital, retomando tal comparação.

Segundo Bruno Zevi, em "Architettura per il cinema e per l'architettura" (1950, p. 62)[182] "A linguagem do cinema, seja por suas características, seja pelo modo como articula o espaço e tempo, a que mais se aproxima da vivencia moderna do espaço arquitetônico urbano", reafirmando, portanto, os autores Jameason e Castells:

> "Penso em Brasília indubitavelmente tenha sido o mais complexo depoimento da cidade moderna […] pouco após a inauguração de Brasília, ficou claro que, além de Brasília, ainda havia uma contra Brasília: as invasões. Fato esse que aqui na Europa foi relatado como o fracasso da verdadeira Brasília".
> (KOOLHAAS, p. 34-39, apud LEONIDIO, 2017)[183]

> "Minha história com o Brasil começou quando eu era criança. E não tinha a ver com filmes, mas com cidades. Eu era apaixonado por Niemeyer e impressionado com a ideia de construir uma cidade no meio da selva – ou, pelo menos, era assim que sua obra era apresentada na Alemanha. Na parede do meu quarto eu tinha um todas as informações e imagens que podia ter de Brasília".
> (WENDERS, 2008, apud LEONIDIO, 2017)[184]

Em todo caso, mesmo que com o cinema a arquitetura deixasse de ser um cenário inerte para ser um protagonista, retifica-se que trabalhar o Plano Piloto de

---

<https://sesctv.org.br/programas-e-series/acidadenobrasil/> No texto, a autora do documentário "A Cidade no Brasil", Isa Grinspum Ferraz, inspirada no livro "A Cidade no Brasil", de Antonio Risério, a série explora os aspectos e dimensões históricos, culturais e estéticos do fenômeno urbano no país. conta que a marca das cidades brasileiras é a informalidade: "o planejamento do que nunca resulta no planejamento".

180 BENJAMIN, Walter, "A arte na era da reprodutibilidade técnica", In. "Obras escolhidas I, magia e técnica, arte e política". São Paulo: Brasiliense, 1994

181 WACHSMUTH, 2014

182 ZEVI, Bruno. "Storia dell'architettura moderna", vol 1, Einaudi, Torino 1950.

183 KOOLHAAS, Rem. "Rem Koolhaas: de Brasília ao futuro". Projeto. N.133. São Paulo, 1990, apud LEONIDIO, Otavio. "Espaço de Risco: Pensamento da America Latina", 2017

184 WENDERS, Wim. "Preciso filmar Brasília". Folha de S. Paulo. São Paulo, 24 de agosto de 2008, p. C12, apud LEONIDIO, Otavio. "Espaço de Risco: Pensamento da America Latina", 2017

Brasília pelo viés do cinema pode nos levar também, assim como a fotografia e seu facilmente cartografava "mapa urbano", a uma compreensão equivocada, como ocorreu com os "filmes oficiais" da construção da capital, bem como os ficcionais atuais[185], que não nos revelavam o real "processo de urbanização", e sim a obra de uma "cidade cenário" (imagens de representação ideológica, não sendo mais um objeto social[186].

É por essa razão que utilizaremos de frames de documentários críticos a capital ao longo desta dissertação a capturar verdadeiramente cidade-modelo, procurando romper com tais "filmes fictícios".

Destacamos aqui o documentário "Brasília, Contradições de uma Cidade Nova", de 1967 (Duração: 23'), de Joaquim Pedro de Andrade, o documentário "Poeira & Batom no Planalto Central - 50 mulheres na construção de Brasília" (58min, 2010), de Mônica Gaspar e Tânia Fontenele, o curta-metragem "Crônicas de Uma Cidade Inventada", de Luísa Caetano, (25 min, 2014), e a dissertação de mestrado "Corpo feminino e modernidade na construção de Brasília: Uma leitura a partir do cinema" (2017), de Denise Sales Vieira[187].

No documentário "Brasília, Contradições de uma Cidade Nova", de 1967 (Duração: 23'), de Joaquim Pedro de Andrade, em que faz-se uma critica a cidade através de uma abordagem social, entrevistando trabalhadores – os candangos – que vieram a trabalhar na construção da capital. Estes, em todo caso, não tornaram-se moradores de seus esforços, isto é, do Plano Piloto de Brasília, ao revela-se que tais homens viriam a morar afastados da imagem que ajudaram a concretizar, em casas humildes e com traçados urbanos não inovadores.

Verdadeiramente, estas filmagens coloridas com narrador a contar a histórica da capital, contrapõem-se a "cidade imagética" do seu "processo de urbanização", enfatizando assim a dualidade perante a "paisagem utópica-cenográfica" e a "paisagem real", com testemunhos, casas na periferias e o Plano Piloto como campo de obras.

185 Alguns dos filmes "fictícios" são "As primeiras filmagens de Brasília" (1957), de produção de Jean Manzon, que revelam erroneamente "os longos novos caminhos da civilização brasileira" igualitária, e o filme de ficção francesa "O homem do Rio" (1963), do diretor Phillipe de Broca.

186 WACHSMUTH, 2014

187 VIEIRA, Denise Sales. "Corpo feminino e modernidade na construção de Brasília: Uma leitura a partir do cinema". Dissertação de Mestrado pela Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília, sob orientação de Ana Elisabete de Almeida Medeiros. Brasília, 2017.



105-116 | Frames do documentário "Brasília, Contradições de uma Cidade Nova", de Joaquim Pedro de Andrade, 1967

> "uma cidade inteiramente planejada, criada em nome do desenvolvimento nacional e da democratização da sociedade, poderia reproduzir as desigualdades e a opressão existentes em outras regiões do país?"
> (Trecho retirado da sinopse documentário "Brasília, Contradições de uma Cidade Nova", de Joaquim Pedro de Andrade, 1967)

Dessa maneira, afirma-se que Brasília foi e é um verdadeiro laboratório urbano o qual felizmente veio a descontrolar-se e diversificar-se, possuindo, hoje, um sentimento de "cidade", conforme apontado por Saskia Sassen em entrevista (2009, p. 56)[188]:

> "Para nós, cientistas sociais, Brasília é uma espécie de experiência científica. Nós podemos planejar uma cidade, mas certamente não podemos controlar o seu futuro. (...) Já transcorreu tempo suficiente para que possamos afirmar, criticamente, que Brasília tomou uma vida própria, uma vida construída pelas práticas das pessoas que nela vivem (...) Brasília se converteu em um projeto coletivo, assim como outras cidades, ou seja, uma cidade complexa, diversificada e incontrolável. (...) Se fosse possível controlar uma cidade, ela não seria uma cidade, seria um espaço controlado, não teria esse sentimento de cidade. É interessante ver como Brasília transbordou seu projeto original, que compreendia um determinado tamanho e determinado elementos (...) Brasília possui hoje esse sentimento de cidade"

Por considerarmos tal forma de análise possivelmente correta – assim como a fotografia em alguns casos – utilizamos no início da pesquisa, para contextualizar o leitor imageticamente, frames do curta-metragem "Crônicas de Uma Cidade

188 Entrevista de Saskia Sassen a Cristiano Paixão. In: Revista "Humanidades", n. 56, p. 14. Dezembro de 2009. Editora Universidade de Brasília.

Inventada", de Luísa Caetano, (25 min, 2014).

ENTENDER A CIDADE ATRAVÉS DO CARRO

Para Certeau (1998), para além da dicotomia de cidade entre a "visão de pássaro" e "visão do chão", tem-se outras duas diferentes percepções da cidade surgem ao tratarmos pela vivencia da cidade via um veículo automotor (motorista ou passageiro), logo, em alta velocidade (automóveis de 50 a 100 km/h, de acordo com Carta de Atenas[189], 1933, art. 27); e pela experiência da cidade como pedestre, isto é, que explora a cidade em um ritmo mais lento (4km/h).

Deixa-se aqui o registro, apesar de já o associarmos ao "Tecido Urbano modernista", e assim, uma equivocada compreensão, o entender a cidade através do vidro do carro, uma vez que a nova proposta de cidade fora concebido para si.

Conforme Gros (2010), "em um trem ou um carro, "vemos" uma imagem vir em nossa direção, mas esta é uma percepção do olhar ligeiro que acredita ter capturado a imagem". Vemos assim apenas uma paisagem, ou melhor, um espaço dito vazio, o qual é enfatizado pela "cenografia aberta" que a cidade recebe. Na caminhada, todavia, é onde "nada se desloca de fato: mas parece que a presença se instala lentamente no corpo". Isso se dá pelo fato dos outros sentidos serem sensibilizados, o que proporciona uma melhor percepção espacial dos lugares, possibilitando a real compreensão, no caso, da cidade de Brasília.

Foi no ano de 1926, que Le Corbusier, publicou na revista francesa *L'Esprit Nouveau*, em formato final, os "Cinco Pontos da Nova Arquitetura", sendo o ponto 4, a "janela em fita" ou seja, em comprimento, e portanto, elemento chave para a compreensão dos ideais modernistas, bem como da "paisagem", conforme Beatriz Colomina, em "Privacy and Publicity" (1996), ideais "rivais" ao arquiteto Adolf Loos. De acordo com Beatriz Colomina à respeito de Le Corbusier (1996):

> "be inside mean to see outside and look inside mean be seen, like see a movie at the cinema or a photo print on a magazine, it's this that change the awareness that we can look at the architecture like something, change it in mass media. As the modernity matches with the private make it public, through one of the main medium, the photography".

189 A "Carta de Atenas" (CIAM, 1933) preconizava um urbanismo dividido em habitar, circular, trabalhar e recrear.

Le Corbusier viria a criar uma visão "cinematográfica" do espaço à partir da arquitetura e do elemento da janela – que resultará também no *promenade architecturale*[190], dado que com as edifícios isoladas do modernismo[191], – *ossatura independente* – conseguia-se melhor permear por entre os vazios e os lugares urbanos[192], facilitando principalmente o percurso de automóvel sobretudo individual[193], apesar de possível à pé, quando "dentro" ou próximo a projetos de arquitetura.

Para tal possibilidade de experiência, necessitou-se garantir propostas para seu requebro perante motor e não-motor, isto é, separação dos fluxos pelo viés do controle urbano, como melhor veremos, como já analisamos. Todavia, o Plano Piloto

190 Para Le Corbusier a continuidade era um aspecto importante da arquitetura, sendo um de seus fundamentos básicos, dada a própria noção de experiência. A isso, associava-se, portanto, a interdependência entre visão, movimento e conteúdo da consciência, na forma de uma "narrativa visual integrada" à partir de um fluxo constante de imagens, conferindo uma coerência à percepção – razão da importância do controlado *promenade architecturale*, e também com o carro, visto em Villa Savoye. O carro, portanto, nos leva a tal pensamento no urbanismo, como vemos (e sentimos) no seu percurso com ininterrupto Plano Piloto de Brasília – cidade que não possuía semáforo, e portanto, o sinal vermelho de "parar" no trânsito. Assim, a "promenade architecturale era a *própria experiencia arquitetônica*: o processo - fluido, continuado (…) por meio da visão". Dessa forma, a relação corpo-edifício para estes percursos contínuos eram "conduzidos não propriamente pelo pé, mas pela visão, as plantas-baixa corbusianas são a um só tempo o corolário da coerência e da fluidez da consciência, e também da clareza e inteligibilidade da sua forma" (LEONIDIO, 2017, p. 70-71). Em todo caso, tal característica não pode ser vista de forma análoga à obra de Niemeyer, dado que seu *promenade architecturale* é um dispositivo mais modestos. Para alcançar tal ensinamento e manter a integridade formal de seus volumes puros propostos na paisagem, Niemeyer teve de explorar a rampa (apêndices), dado que sua preocupação "formal pura" era tamanha que em seus edifícios possuem a ausência, em grande maioria, do teto-jardim, de Corbusier, no qual o teto transforma-se em piso, "recortando" o topo da forma. Novamente, Niemeyer explorava especificamente o elemento da rampa, "sobretudo, a rampa que se eleva e conduz à entrada dos edifícios, favorecendo a visão do conjunto (…) e começam a se elevar do chão bem antes de encontrar o edifício propriamente dito", onde suas rampas são "o corolário da clareza", o elemento de transição que potencializa a boa leitura dos volumes puros. Todavia, as rampas niemeyerianas constantemente realçam a separação entre usuário e edifício, afirmando um processo de objetualização, ou seja, um carácter de objeto ao edifício As rampas externas, como sabemos, são um dos elementos mais facilmente identificados a arquitetura moderna brasileira, assim como o concreto armado, a exaltação do pilotis, valorização de uma certa cultura da sombra. (LEONIDIO, 2017, p. 63-64 e p. 44).

191 Caraterística esta que se tornar ainda mais eficiente com a cidade pós-moderna, global, com a criação de *shoppingmalls* e arranha-céus, e também dada a expansão urbana, com cirurgias urbanas à partir de técnicas rodoviaristas realizadas no espaço rural e suburbano afim de aumentar a eficiência e o número de veículos no espaço de circulação

192 No Movimento Moderno persiste-se com a "regularidade, simetria e emprego de edificações isoladas" (FICHER; PALAZZO, 2005, p. 52), como nas proposições da *Ville Contemporaine* (1922), de Le Corbusier e a construção da cidade de Brasília, inaugurada em 1960 e projetada pelo urbanista Lucio Costa.

193 O inicio do século XX fora marcado pela criação do carro popular com a produção em larga escala de automóveis Oldsmobile no ano de 1902 e o aperfeiçoamento da rápida linha de produção pela Ford, em 1914193: O modelo Ford T podia ainda ser adquirido por qualquer trabalhador da linha de montagem da empresa Ford em parcelamento de até quatro vezes. Destaca-se ainda que Os veículos da Ford (1914) ficavam prontos da linha de produção oito vezes mais rápido que os veículos Oldsmobile (1902) (GEORGANO, 2010, apud FERREIRA, 2016, p. 6). Até na atualidade, o automóvel continua sendo o maior bem de consumo e de compra (êxito econômico) da sociedade industrial. A disseminação do uso do automóvel veio a reformular os espaços públicos citadinos, segregando áreas de circulação antes compartilhadas que priorizassem o transporte automotor, criando as calçadas para os pedestres, normalmente suprimidas ao longo destas vias. FERREIRA, Ronald Belo. "Plano Piloto De Brasília: O Vazio Das Entrequadras e o Abandono Do Sujeito", 2016, Disponível em: <https://repositorio.uniceub.br/jspui/bitstream/235/9702/1/Plano%20Piloto%20de%20Bras%C3%ADlia%20-%20o%20vazio%20das%20entrequadras%20e%20o%20abandono%20do%20sujeito.pdf >

de Brasília veio a "propiciar" o uso do automóvel[194], e consequentemente da falsa imagem.

117





118

A "Cidade global [195], apresenta-se como a reformulação rentável, principalmente do modelo tardo-urbanismo racionalista[196], do *zoning* das quatro funções essenciais (morar, habitar, circular e divertir-se) idealizadas pela Carta de Atenas, provando-se, dessa maneira, um objeto desconexo "ideal de cidade sem acaso, do individualismo, da segregação e do consumo" (MONTANER, MUXÍ, 2014, p. 116 e 124). O shopping-center transforma-se em uma "catedral de consumo" e a

194 As rodovias viriam a substituir as ruas, comportando-se como eixos estruturais que negariam o espaço público, dado que a conformação do espaço urbano baseou-se no uso dos automóveis, em sua acessibilidade e em seu isolamendo. O automóvel é portanto a célula-base. Um aumento da capacidade das vias existentes (dado também ao inchaço da cidade) acarretou no surgimento de "novas vias, pontes, viadutos", demonstrando uma falta de compromisso com a qualificação do transporte coletivo, "de praças, parques, avenidas e calçadas que permitam um convívio comunitário" (FERREIRA, 2012, p. 4), localidades presentes em todo o traçado.

195 Conceito utilizado ao fenômeno da globalização como condição caracteriza da contemporaneidade, ou seja, do ultimo quarto do século XX.

196 O urbanismo racionalista fazia parte de um projeto ético e social, principalmente das condições de habitação, enquanto o urbanismo tardo-racionalista um projeto financeiro e especulativo (MONTANER, MUXÍ, 2014, p. 125)

cidade enche-se também de postos de gasolina com multi-funções, substituindo pequenos comércios[197].

> "O mundo é real e percebido através da janela horizontal e em movimento do para-brisa, torna-se uma ficção longínqua, uma espécie de programa de televisão, um quadro bidimensional. Tem-se acesso as rodovias da mesma maneira como se liga o televisor"
> (MONTANER, MUXÍ, 2014, p. 117)

> "Do mesmo modo que a rodoviaria metropolitana substitui o papel vertebral da rua, o shopping center tenta substituir o espaço publico da praça, do mercado, da galeria e da rua comercial cheia de pequenas lojas"
> (MONTANER, MUXÍ, 2014, p. 120)

No Plano Piloto de Brasília, portanto, a junção dos ideais "racionalista", "tardo-racionalista", e pela "cidade-global", "destruiria" os encontros, e consequentemente as ocupações dos seus habitantes, dadas as distancias cada vez maiores, as funções mais exclusivas nos setores, os edifícios isolados, etc. Portanto, assim como Los Angeles (inicialmente concebida como uma cidade paradisíaca e moderna, mas em 1990 revelou-se um modelo de distopia, segregação e enfrentamento social, conforme Adorno e Horkheimer (apud MONTANER, MUXÍ, 2014, p. 164), o Plano Piloto de Brasília é a representação, isto é, o símbolo, de crise da modernidade, da "eliminação da inter-relação entre cidade e pessoa", consequentemente da ausência de espaço público e civitas com a formulação do zoneamento, "para substituita-la pela de cidade e automóvel" (MONTANER, MUXÍ, 2014, p. 155), como sugeria a "Carta de Atenas".

Em todo caso, averigua-se que os moradores de Los Angeles, dada a dependência dos automóveis, morariam em subúrbios; enquanto os moradores do PPB, idealmente, em Unidades de Vizinhança dentro da cidade; ambos com morfologias e tipologias especificas. Tal questão é ainda intensificada pelo uso do carro, visto que a possibilidade de instalação de pessoas cada mais vez distantes de casa a trabalhar. A habitação torna-se, assim, independente, "aspirando uma auto-suficiencia social" (SOLNIT, 2016, p. 418).

[197]MONTANER, MUXÍ, 2014, p. 118 e 119

O pedestre ("campo de estudo") e a mulher como pedestre ("chave de análise") são temáticas que trabalharemos nos próximos capítulos, dado que procuramos o entender a cidade "através do passo", visto que temos como "objeto" as Passagens Subterrâneas de Pedestres (PPB) e seu "restauro-urbano" ("objetivo").



119. Fotografia de Alexia Fidalgo, 2019

CAPÍTULO 03

ENTENDER A CIDADE-MODELO *ATRAVÉS* DO PASSO
DO PEDESTRE COMO INDIVIDUO

"CAMPO DE ESTUDO"



120. Intervenção grupo "Coletivo Transverso"

Nossa pesquisa que tem como propósito, isto é, "campo de estudo", uma análise da experiência corpórea do pedestre em percurso[198] pela cidade-modernista, àquela que colocou o pedestre, sua escala humana – e consequentemente sua ocupação - em segundo plano de prioridades[199], ensinando-lhe um novo código de locomoção urbana[200].

"Hodologia" é o termo cunhado pelo psicólogo Kurt Lewis, na década de 1930, para caracterizar o "espaço vivido", o qual "contrapõe-se ao espaço geométrico do mapa ou do plano, ao espaço euclidiano racional, homogêneo e mensurável", privilegiando o caminhar, ao invés do caminho (TIBERNGHIEN, p. 19, in CARERI, 2018).

Para dissertamos aqui acerca do pedestre e do seu "lugar estipulado" (controlado) – visto a primazia do veículo - no Plano Piloto, utilizaremos a árdua pesquisa de Mestrado de Marilene Resende Menezes, intitulada "O Lugar do Pedestre no Plano Piloto de Brasília" (2008).

Embora concebida de forma a reverenciar a monumentalidade, conforme Xavier e Katinsky, Lucio Costa havia desenhado a nova capital para ser "destinada a homens vivos". Por essa razão, o Plano Piloto de Brasília teria de trazer uma vida satisfatória aos seus habitantes. o que, assim, ela 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" (Relatório do PPB, 1956).

198 Nesta localidade de crítica antropológica diversa, conforme analisado por James Holston, em "A Cidade Modernista: Uma crítica de Brasília e sua utopia" (1993)198, os pedestres "brasilienses" são pouco explorados ao longo do Relatório do Plano Piloto de Brasília, de Lucio Costa (MENEZES, 2008) para além da compreensão da Unidade de Vizinhança – setor residencial que possui quase que exclusivamente edifícios erguidos por tais famosos pilotis e uma "livre" circulação pedonal, visto que os automóveis aqui percorreriam tal setor de maneira lenta. Conforme a Carta de Atenas (1933, art. 63): "As ruas residenciais e as áreas destinadas aos usos coletivos exigem uma atmosfera particular. Para permitir às moradias e a seus "prolongamentos" usufruir da calma e da paz que lhes são necessárias, os veículos mecânicos serão canalizados para circuitos especiais. As avenidas de trânsito não terão nenhum contato com as ruas de circulação miúda, salvo nos pontos de interligação. As grandes vias principais, que estão relacionadas a todo o conjunto da região, afirmarão naturalmente sua prioridade. Mas serão também levadas em consideração as ruas de passeio, nas quais, sendo rigorosamente imposta uma velocidade reduzida a todos os tipos de veículos, a mistura destes com os pedestres não oferecerá mais inconvenientes".

199 No Plano Piloto de Brasília, os eixos urbanos operados por automotores tornariam-se primários aos eixos urbanos operados por pedestres. Visto que os pedestres tinham seus movimentos dos pés "aprisionados" dentro de "ilhas arquitetônicas" ou "ilhas de setores" quando foram pensados em projeto, isto é, "contidos" dentro de bolsões nas proximidades de edifícios dispostos isoladamente cuja "melhor saída" se dava por transporte automotor, como no caso do Setor Comercial e dos Ministérios, no momento que foram pensados de maneira "alargada" com a construção da capital, os pedestres, de um modo geral, por não teriam sido pensados em sua escala e na totalidade da cidade, tiveram suas rotas determinadas juntamente aos dos eixos viários automobilísticos e, portanto, enfrentando grandes distâncias e ausência de atividades ao seu entorno (MENEZES, 2008).

200 HOLSTON, 1993

> "Embora mundialmente reconhecida pela grandiosidade e aspectos humanísticos, nos primeiros anos de vida, o Plano Piloto de Brasília foi rotulado como uma cidade sem ruas 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 pedestres, os sentimentos quanto à cidade mudaram. (...) Entretanto, por falta de definição do pedestre no contexto da cidade inteira, prevalecem críticas quando ao trânsito à pé"
> (MENEZES, 2008, p. 4)

PEDESTRES IDEAIS

Os "heróis idealizadores", isto é, um mito do homem criador-gênio[201], ao realizar seus projetos ideais, desenvolviam um "modelo-tipo" universal que habitaria suas criações, como realizado no movimento modernista por Le Corbusier, ao desenvolver o seu "Modulor", um modelo de "homem-ideal" como medida para todas as coisas, semelhante ao "Homem Vitruviano" de da Vinci[202]. O conceito do "homem-real" no movimento urbanista modernista, era tido como uma medida "fictícia" e quantitativa, ou seja, um fluxo de massa, peça da "máquina citadina" que necessariamente residiria em uma "máquina de morar" e circularia individualmente em uma "máquina automobilística", conforme Corbusier (em "Por uma arquitetura", 2009). Segundo Machado e Magalhães (in PAVIANI (org.), 2010, p. 288-289)[203]:

> "O urbanismo moderno pretende, portanto, chegar a um novo estilo de "agregação humana". Por aí se insinua a idéia de que uma nova cidade deve ser também uma nova sociedade: constrói-se uma utopia. Homens genéricos se relacionarão igualmente com o meio urbano e assim será instaurada harmonia entre eles. (...) Ter por principio o *homem* significa tomar cada indivíduo como uma unidade plena de toda a humanidade. Ter por principio o homem é universalizá-lo e generaliza-lo. É abstraí-lo de suas diferenças e desigualdades e é esquecer as relações sociais que si estabelecem. Esse ser universal e abstrato é o individuo de tipo moderno".

201 A tradição histórica exalta o "herói idealizador", um mito do homem criador-gênio. No movimento moderno, o arquiteto individual liberal, inclusive associados ao poder politico, seguindo mais a lógica quase empresarial, ao invés de propriamente "artesanal-artística" surge, como é no cenário do Brasil, com expoentes como Oscar Niemeyer e Lucio Costa, em um momento onde o país buscou através da arte e da arquitetura (leia-se: formas, materiais e infraestruturas) a construção da identidade nacional (MONTANER, MUXÍ, 2014, p. 50 e 63). Homens do poder como Juscelino Kubitschek, Gustavo Capanema, Getúlio Vargas vieram a promover um forte mecenato a arquitetura moderna, junto também ao apoio de uma burguesia industrial; tal promoção, entretanto, fora interrompida em 1964, com a chegada da ditadura militar. A realização de Brasília é o grande emblema de união perante política e arquitetura, com urbanismo de Costa, inventor da "Superquadra", e arquitetura oficial de Niemeyer (MONTANER, MUXÍ, 2014, p. 63 e 64).

202 MÚXI, Zaida; CASANOVAS, Roser; TUMMERS, Lidewij. Curso "Arquitectura, urbanismo y género". ETSAB, Barcelona, 4 a 7 de março de 2019

203 MACHADO; MAGALHÃES. "Capitulo IX: Imagens do espaço: imagens da vida", In: PAVIANI (org.) "Brasília: Ideologia e Realidade", Brasília: Editora da Universidade de Brasília, 2010, p. 285-321.

Em todo caso, para Lucio Costa, o homem era, acima de tudo pensado como indivíduo, dado muito provavelmente as questões Neoconcreta de "participação"[204] com a obra de arte [205], tornando-o além de um "observador", um "personagem", uma vez que os brasileiros propunham a "experiência vivencial" [206], a partir da percepção sinestésica, ou melhor, da união subjetiva entre obra e o corpo do então espectador, o que, novamente, tornava-o participante, como é o caso da obra "Parangolé", de Hélio Oiticica, e o pavilhão do Brasil "*Riposatevi"* na XIII Trienal de Milão (1964), de Lucio Costa Assim, tanto a arquitetura moderna como o Neoconcretismo foram vistos como desvios ao racionalismo europeu[207].

Conforme Guilherme Wisnik (2017, p. 96), no percorrer entre os anos 1950-1960, a passagem do Plano para o Espaço, ocorreu a partir de uma idealização da forma "ser tensionada pela contingência da percepção", estabelecendo com que o observador se tornasse uma figura central e essencial para a significação das obras de arte; no Brasil tal pensamento fora representado pelos grupos artísticos Neoconcretos. Portanto, ao associar a corrente artística Neoconcretista[208] - que "opunha-se" ao seu antecessor Construtivismo - ao

---

204 Enquanto os Minimalistas necessitavam de um vazio na exterioridade, que se recusava a significações, mas contrapunha-se e anunciava o ambiente público, denominado "espaço cultural", reafirmando a contemplação e representação (KRAUSS, 1998, p. 232) da "arte objetual" como um valor público do lugar, os brasileiros propunham a "experiencia vivencial" (SPERLING, 2008, p. 126, apud CARERI, 2018) a partir da percepção sinestésica, ou melhor, da união subjetiva entre obra e o corpo do então espectador, tornando-o participante, como é o caso da obra "Parangolé", de Hélio Oiticica, definida "pela experiência da temporalidade e pela noção de abrigo", posteriormente, eliminando a fronteira entre arte e vida, aludindo aos construtivos Mondrian e Malevich (WISKNIK, 2017, p. 97 e 102). Não é de se estranhar, dado a transposição aos Situacionistas, que Oiticica se interessasse pela "arte das ruas, das coisas inacabadas, dos terrenos baldios" (JAQUES, 1977, p. 78, apud WISNIK, 2017), originarias de suas "arqueologias urbanas" e do simbolismo de manifesto em oposição a imagem contida e distante da arte erudita e oficial (WISNIK, 2017, p. 99).

205 "Contudo, ainda que não seja comprovado por documentos ou testemunhos alguma relação entre as duas produções de maior relevo do período - a moderna arquitetura no Brasil e o Neoconcretismo -, é possível levantar a hipótese de uma espécie de afinidade entre tais experiências, mesmo que não tenha ocorrido um encargo comum que tenha mobilizado artistas e arquitetos dos dois lados. Tanto a arquitetura moderna como o neoconcretismo foram vistos como ao racionalismo europeu. O propalado formalismo dos projetos brasileiros, o excesso de subjetividade da produção neoconcreto são acusações conhecidas. Partem, inclusive, de uma fonte comum, do concretismo suíço, justamente o movimento que se coloca como o herdeiro da tradição do projeto construtivo na arte, no ambiente do 2o pós-guerra". In: "Arquitetura Moderna e Neoconcretismo: uma experiência da geometria". Artigo de João Masao Kamita publicado na Docomomo. Disponível em: http://docomomo.org.br/wp-content/uploads/2016/01/044-1.pdf

206 SPERLING, 2008, p. 126, apud CARERI, 2018

207 KAMITA, João Masao. "Arquitetura Moderna e Neoconcretismo: uma experiência da geometria", In: DOCOMOMO Brasil, Rio de Janeiro. Disponível em: http://docomomo.org.br/wp-content/uploads/2016/01/044-1.pdf

208 Apesar de divergências dadas as distintas áreas e problematizações, se podem traçar diálogos entre Lucio Costa e Hélio Oiticica, dado as questões principalmente movimento, já visto (ROSSETTI, 2006). Em primeira análise, a conexão surge por meio do pavilhão do Brasil "*Riposatevi"* na XIII Trienal de Milão (1964) e a Tropicália (1967), dado a questão formal da obra (a preocupação com a materialidade, a organização das ambiências, etc.), bem como a questão da participação e da ação no e sobre o espaço (ROSSETTI, 2006)."Enquanto para Hélio Oiticica, o corpo se revela como um vetor experimental da existência da obra no espaço, para Lucio Costa, o corpo se revigora por meio da ação de caminhar para viver o espaço". (ROSSETTI, 2010, p. 12). Este projeto-

Plano Piloto, podemos criar uma aproximação ao pensamento do *promenade architecturale*, proposto por Le Cobusier, em que o percurso do observador traria a "construção de visuais" (relação corpo e espaço) à partir da sequencias espaciais apresentadas correlatas a sua direção de movimentação, proporcionando uma maior e mais complexa experimentação do edifício ou de um planejamento urbano – como vimos, quando abordamos o elemento da rampa na arquitetura.

Em todo caso, neste processo de interação com o objeto de arte - e não mais apenas contemplação – Oiticica toca na discussão da transição do espaço para a ambiência, costurando assim as relações intersubjetivas também presentes em uma cidade, fazendo decrescer a importância formal do espaço aberto projetável[209] para, novamente, afirmar o ambiente, o qual "pode ser condicionado, mas não estruturado ou projetado" (ARGAN, 1993, p. 216), distuinguido-se[210], dessa maneira, da divisão racionalista da cidade apenas em e detentora de funções, como difundida na Carta de Atenas pelo Congresso Internacional de Arquitetura Moderna (CIAM) em 1933: habitar, circular, trabalhar e recrear, torna-se também antagônica a simbólica arquitetura e urbanismo modernista brasileiro, influenciada por Corbusier .[211]

---

pavilhão pouco conhecido, revelando a primeira participação brasileira a Trienal italiana sob o ousado tema proposto "Tempo Livre" e a resposta de Lucio Costa *"Riposatevi",* aponta para surpresas, visto uma inflexão na obra do mesmo (ROSSETTI, 2006). As mesmas problematizações do Park Hotel São Clemente e Parque Guinlé, são observadas, isto é, os valores tradicionais e plásticos culturais do Brasil com as possiblidades espaciais e materiais modernas, transformando "questões do debate arquitetônico mundial em problemas específicos da arquitetura brasileira", com a argumentação de "o mesmo povo que descansa nas redes, constrói Brasília!". Considera-se, assim, um posicionamento próximo aos Situacionistas ao "subverter as lógicas convencionais de percepção e ação cotidiana" (ROSSETTI, 2006), além de um hibridismo perante moderniza-se e dialogar com valores, tanto em Lucio Costa quanto em Hélio Oiticica. Em segunda análise, conforme Eduardo Rossetti (2006 e 2010), especula-se que Lucio Costa toma o valor desta "ação de caminhar para viver o espaço" - mais do que meramente exercendo o passeio modernista (a *promenade architecturale* de Le Corbusier)208 e a deambulação como fator conceitual na concepção do projeto – e a articula com Brasília, precisamente devido a percepção do que o corpo em movimento pode proporcionar, revelando-se como ambiência, paisagem urbana e lugar, ainda mais intensamente para o sujeito que caminha) (ROSSETTI, 2010, p. 12), propondo uma nova percepção pelo Plano Piloto antes visto como um "carimbo" de desenho peculiar sobre o solo virgem.

209 WISNIK, 2017, p. 98

210 Analisando o conto do argentino Jorge Luis Borges "Los dos reyes y los dos laberintos" (1949) e extraindo o fragmento que narra os dois tipos de labirinto possiveis, certamente teriamos uma ilustre imagem comparativa entre os brasileiros e os estudanienses da década de 1960. Enquanto os brasileiros ocupariam a posição do labirinto tradicional, com eixos ora estreitos, ora sem saída e becos, assemelhando-se as cidades medievais, coloniais e as favelas brasileiras, o labirinto do deserto, ou seja, do vazio e pura exterioridade, remeteria-se ao Minimal e LandArt, dado seu espaço como operativo (RAMOS, 2007 p. 126, apud WISNIK, 2017).

211 Dessa maneira, a obra do brasileiro torna-se também antagônica a simbólica arquitetura e urbanismo modernista brasileiro, influenciada por Corbusier, a qual, apesar do "despojamento formal", baseou-se na imagem oficial, em uma áurea de identidade e crescimento do Brasil – forjando um discurso de "ampliação dos princípios das artes plásticas para a construção da cultura nacional" (HAGIHARA, 2011, apud WISNIK, 2017), e que teve esta imagem de progresso alterada para um símbolo conservador devido ao Golpe Militar. Em visto disso, é neste período que a obra de Lucio Costa (do Grupo Carioca), o Plano Piloto – Brasília, a nova Capital Federal – passa a ser a vista como uma apreciação alegórica negativa ao povo brasileiro, visto o Golpe ocorrer apenas quatro anos após a inauguração do projeto, adquirindo a imagem de um local controlado e de controle, e não mais o de

O Plano Piloto de Brasília, é assim, destinada ao movimento, principalmente dos corpos dentro das máquinas de alta velocidade, mas também aos corpos em contato direto com a "cidade", como na relação com a Unidade de Vizinhança e a Rodoviária de Brasília. O partido urbanístico do Plano Piloto de Brasília sintetiza a contradição idearia de Lucio Costa, à partir do fundamento de contraposição dialética entre os dicotômicos singular e o universal (GOROVITZ; FERREIRA, 2009, p. 36). O desequilíbrio se dá, portanto, na comunicação perante o "individual" e o "coletivo", que apesar de "estruturar e dar sentido ao desenho, é rompido pela dificuldade que a mentalidade arraigada nas raízes patriarcais do Brasil tem em distinguir os interesses privados e públicos".

> "1. Cidade é a expressão palpável da humana necessidade de contato, comunicação, organização e troca, - numa determinada circunstância physico-social e num contexto histórico. 2. Urbanizar consiste em trazer um pouco da cidade para o campo e trazer um pouco do campo para dentro da cidade. 3. Nas tarefas do engenheiro, o homem é principalmente considerado como um ser coletivo, como "número", prevalecendo o critério de quantidade ; ao passo que nas tarefas do arquiteto, o homem é encarado, antes de mais nada, como ser individual, como "pessoa", predominado então o critério de qualidade. Por outro lado, 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".
> (COSTA, Lúcio. Registro de uma vivência, 1995, p. 277)

Tal dualidade é responsável pela produção das apropriação indevida que privatizam espaços públicos, como o fechamento dos pilotis dos blocos residenciais das Superquadras, transgredindo a integridade do projeto, tanto conceitualmente, quanto formalmente[212]:

> "Em grande parte, a cidade é planejada para um homem (papel de gênero, não de sexo) de média idade, (...) com um trabalho estável e bem remunerado que permite ter carro privado e com uma esposa que o aguarda em casa com tudo feito e preparado (...) Uma amostra disso é a proporção de investimento público ligado a melhorias viárias para veículos privados – ruas, rodovias, túneis. Anéis viários, etc. – comparada à do transporte público mais eficiente, que chega a mais pontos com maior frequência [...] políticas urbanas que priorizam os homens e a cidade funcional"
> (MONTANER, MUXÍ, "Arquitetura e Política: Ensaios para Mundos Alternativos", 2015, p. 208 e 209)[213]

"Cidade Nova. Síntese das Artes" ou "capital-oásis", como cunhado por Mario Pedrosa, em seu livro "Dos murais de Portinari aos espaços de Brasília" (PEDROSA, 1981, apud BRAGA, 2013, p. 11).

212 GOROVITZ; FERREIRA, 2009, p. 37

213 MONTANER, MUXÍ, "Arquitetura e Política: Ensaios para Mundos Alternativos", Barcelona: Gustavo Gili, 1a. Ed., 2a impressão, 2015

Por fim, tanto as obras Minimalistas, quanto o conjunto da obra de Brasília com seus monumentos na condição espacial de objeto na paisagem externa – visto que a arquitetura havia alcançado a "ideia de uma construção concebida com intenção plástica", como propunha Le Corbusier (TAVARES, 2009, p. 15, apud WISNIK, 2017), não necessariamente atribuiriam-se como arte pública por apenas ali permanecerem estáticas; seria preciso também que se fixassem culturalmente, ou seja, que dispusessem também de uma valor social[214].

PEDESTRES REAIS

O principal pedestre do Plano Piloto de Brasília é aquele que ali não reside, sendo usuário cotidiano dos serviços ofertados pela "cidade-modernista" (MENEZES, 2008). Este pedestre utiliza o transporte coletivo (ônibus e metrô) e completa seu deslocamento para chegar ao seu destino, as localizam-se primordialmente próximas as Vias Eixo L e Eixo W (Eixo Rodoviário). Portanto, realiza viagens à pé no sentido transversal, atravessando pelas Passagens Subterrâneas de Pedestres (PSP).

Encontramos aqui "trabalhadores do setor terciário, estudantes, empregados dos condomínios, das residências e dos escritórios partilhares, trabalhadores autonomodas, as pessoas usuários dos serviços públicos e privados do PP e os visitantes", portanto, em sua maioria são classificados como "pedestres rápidos" (MENEZES, 2008, p. 142)[215].

Conforme o esquema de fluxos de pedestres nos quatro quadrantes do PPB (sendo elas Asa Norte-Leste, Asa Norte-Oeste, Asa Sul-Leste e Asa Sul-Oeste), realizado por Marília Menezes (2008, p. 153), podemos melhor orientarmo-nos sobre que tipo de pedestre desloca-se, e "onde". Segundo a autora:

> "A divisão desses quadrantes é uma condição criada na morfologia do PP pelas duas vias de eixo centrais (…) Essas vias são como dois rios (de carros) que separam a cidade em

214 RESENDE, 1999, p. 11-12, apud WISNIK, 2017

215 Além deste há ainda, conforme classificação de Menezes (2008), outros três tipos de pedestres no PPB, sendo eles o "pedestre esportivo" (percurso no quadrante que reside), o "pedestre de ritual livre" (os que caminham passeando e, portanto, de forma mais lenta) e o "pedestre trabalhando", como os carteiros e os catadores, mencionados por Berenstein Jacques, os quais trabalham circulando à pé e, por estarem associados ao comércio, suas paragens acompanham o movimento dos pedestres. O "pedestre rápido" é aquele que realiza um percurso de ida e volta cotidianamente e, portanto, cumpre horário, formando pequenas aglomerações; dessa maneira, realiza caminhos mais curtos e diretos (MENEZES, 2008, p. 143), por fim, pode-se reconhecer que: "na falta e planejamento do trânsito a pé na totalidade do PP (Plano Piloto), o pedestre estabeleceu os caminhos de que necessita para atravessar essa cidade a pé com base na memorização da geometria da cidade (...) com a prática de seguir a linha reta para s deslocar de um lugar a outro". (MENEZES, 2008, 148)

quatro partes e fazem com que a conexão estre essas partes se subordine a artifícios arquitetônicos: passagem em nível diferente".
(MENEZES, 2008, 153)



121-122-123-124.

Para o âmbito dessa tese, infere-se aqui, portanto, que as Passagens Subterrâneas de Pedestres é utilizada em sua maioria por pedestres de fora do Plano Piloto, que participam da "Escala Residencial" deste "setor", isto é, estão diretamente associados ao trabalho terceirizado "dentro de casa" ou na sua proximidade; ou indiretamente, quando associado ao morador da casa. Destaca-se que muito das mulheres que cruzam essas travessias são "residentes semanais" do Plano Piloto de Brasília, uma vez que trabalham nas Superquadras[216].

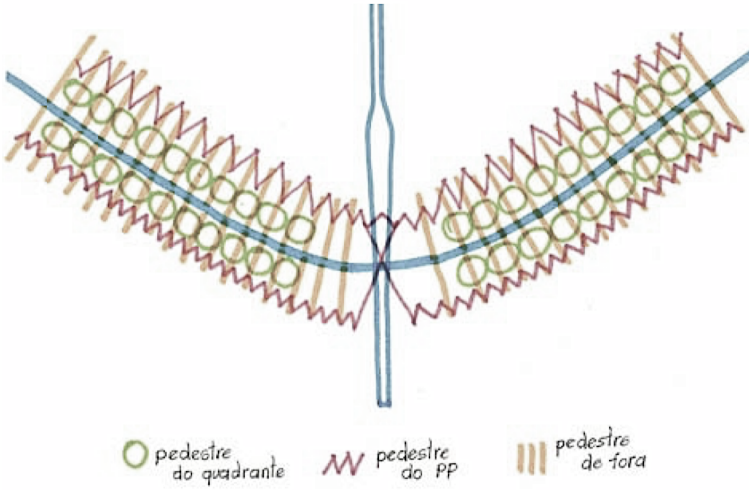
A razão do uso pedonal "de serviço", é dada pela forma de ocupação em "ilha multifuncional" das Unidades de Vizinhança, uma resolução que permitia uma aplicação mais eficaz do controle do espaço[217], mas que promoveu uma posterior "sociedade arquipélago"[218], já que viriam a acarretar (visando, ou não) apenas na

216 Menezes realizou também um mapa das demarcações dos caminhos de pedestre no PPB, em vermelho, em oposição ao sistema viário, em preto, revelando uma malha ortogonal para um percurso do pedestre contínua (MENEZES, 2008, p. 182), "mantendo-se sempre na mesma direção (…) o desenho dessa malha ortogonal foi facilmente apreendido pelos pedestres porque sua geometria está vinculada à memória de uma situação vivida em outras cidades (…)". Ainda conforme Menezes (p. 192), "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" no Plano Piloto.

217 HARVEY, David. "A produção capitalista do espaço". São Paulo: Annablume, 2005

218 DOMINGUES, Álvaro. Orientação para Dissertação de Mestrado Integrado, Setembro, 2018.

absorção de pessoas e capital "do tipo certo"[219]. As Passagens são, novamente, os eixos que associam tais quadrantes residenciais.



125. Deslocamento dos Pedestres | MENEZES, 2008, p. 153

- TRANSPORTE (ÔNIBUS E METRÔ)

As Passagens Subterrâneas de Pedestres (PSP) tinham como principal objetivo permitir o deslocamento até "pontos de ônibus" distribuídos ao longo do Eixo Rodoviário da cidade-modernista. Dessa maneira, seria principalmente utilizada pelos "não moradores do Plano Piloto" que viriam trabalhar "no centro da cidade", como já visto em Menezes em seu esquema de "tipos de pedestres do PPB"[220], ainda, na Escala Residencial.

Os pontos de ônibus encontravam-se, originalmente, "externas ao Eixo", ou seja, no gramado das Unidades de Vizinhança das quadras 100 e 200, mais especificamente, das suas Comerciais Locais (CL) e, portanto, próximos as Passagens Subterrâneas. Em todo caso, na Asa Sul[221], muito dos pontos de ônibus foram desativas ou realocados ao decorrer do tempo do PPB, criando pontos desencontrados do desenho original. Assim, hoje temos:

219 HARVEY, 2005

220 MENEZES, 2008, p. 153

221 Na Asa Norte, existem apenas pontos externos ao Eixo, no formato tradicional

- Tipo 1 | os pontos originais "externos ao Eixo", nas proximidades do CL, e portanto, das Passagens Subterrâneas. Hoje quase todos desativados;

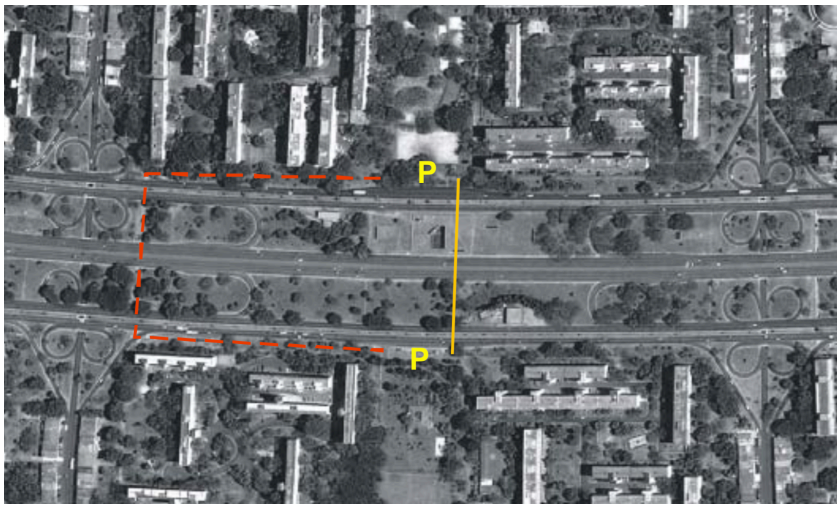
- Tipo 2 | os pontos "internas ao Eixo", ou seja, no gramado dos Eixos, também desativados;

- Tipo 3 e Tipo 4 | os pontos Entrequadras (EQ), localizados a 250 metros do ponto original. Estes estando "externos" (Tipo 3) e "internos" (Tipo 4) ao Eixo. São o "P", de Ponto de ônibus, da imagem abaixo.

Vale aqui ressaltar que o ponto "interno ao Eixo" recebe as linhas que retornam para cidades do Entorno, fora do DF, e as cidades satélites, dentro do DF; enquanto as "externas do Eixo" recebe as linhas que trazem para o Plano Piloto de Brasília, ou seja, o desembarque e embarque se dão de lados opostos, em que o pedestre é obrigada a passar pela Passagens Subterrânea de Brasília (PSP) ao final do dia. Vale ressaltar, que o desdém com o pedestre é notório em toda a "cidade modernista", como abordaremos no próximo tópico.

> "Com o crescimento dos volumes de tráfego nos "Eixinhos", surgiram conflitos entre ônibus e automóveis junto às entradas das áreas de comércio local, principalmente na Asa Sul. A solução adotada para resolver o problema trouxe vantagens para a fluidez do tráfego, porém grande prejuízo para a segurança de pedestres. Os pontos de parada de ônibus, na Asa Sul, foram transferidos para as entrequadras, portanto afastados dos Comércios Locais e, consequentemente, das passagens subterrâneas. A caminhada do pedestre tornou-se longa dos pontos de ônibus até as passagens subterrâneas. Cabe salientar que, dos pedestres que atravessam o Eixo Rodoviário "por cima", 81 % chegam de ônibus aos locais de travessia, segundo a pesquisa do DER de 2006. Muitos desses pedestres preferem efetuar as travessias em frente aos pontos de ônibus, mesmo com risco de se envolverem em acidentes, mas evitando longas caminhadas". ("Estudo de Segurança de Pedestres no Eixo Rodoviário Relatório Final", DER-DF, 2007, p. 22)

126





126. Exemplo da Asa Sul de PSP mais próxima do Ponto de Ônibus:
Percurso de Travessia um ponto de ônibus a outro por uma PSP e sob o Eixo Rodoviário ou PS do Metropolitano, local do ponto de ônibus da Entrequadra (EQ)
O "P" de ponto de ônibus refere-se ao Ponto tipo 3 e tipo 4
Pela passagem subterrânea = 770 m. "Por cima" em linha reta do Eixo = 175 m.

127. Exemplo na Asa Norte de PSP mais distante do Ponto de Ônibus:
Percurso de Travessia um ponto de ônibus a outro por uma PSP e sob o Eixo Rodoviário ou PS do Metropolitano, local do ponto de ônibus da Entrequadra (EQ)

Quanto aos pontos localizados nas Entrequadras (EQ)[222], destacamos aqui que, nela localiza-se os "pontos do Metropolitano" da cidade-modernista, e, portanto, uma possibilidade de "intermodalidade" entre tipos de transporte acontece (ponto tríplice) como visto na Plataforma Rodoviária[223].

Acerca da distância de deslocamento do pedestre que utiliza as Passagens Subterrâneas para chegar aos pontos de ônibus que foram realocados para as Entrequadras, este desloca-se 750 metros aproximadamente para chegar de um ponto ao ao outro ponto do lado oposto da via, caminhada ao considerado confortável para acessar um eixo de transporte público. Nota-se aqui que o Eixo Rodoviário possui de margem a outra 160 metros de largura, travessia que em mesmo nível duraria cerca de 02 minutos.

222 Como melhor veremos, as Entrequadras são localizações componentes da Unidade de Vizinhança. Nela encontrariam-se diferentes funções, como cinema e igreja.

223 BARROS *et al*, 2017

A Empresa Brasileira de Transportes Urbanos – EBTU, em documento intitulado "Elementos Intervenientes" (1988), fez a seguinte classificação sobre as distâncias a serem percorridas à pé para atingir o Sistema de Transporte Coletivo[224]:

- Ótima: distância entre 100 e 200 metros
- Boa: distância entre 200 a 400 metros
- Regular: distância entre 400 e 600 metros
- Ruim: distância entre 600 a 1000 metros

Verifica-se, dessa maneira, que as Passagens Subterrâneas de Pedestres enquadram-se como "Ruim" pelos indicadores do EBTU, enquanto a travessia à pé em nível – cruzando o Eixo Rodoviário - enquadra-se como "Ótima".

Com a abertura das Estações (intermodais) do Metropolitano (Metrô-DF) e de suas galerias subterrâneas, construções iniciadas nos anos 1990, o problema dos pedestres de dependiam das paragens de ônibus localizadas na Entrequadras foi assim solucionado, com um percurso de em média 04 minutos. Antes da implantação, o pedestre precisava percorrer um total de 1200 metros para chegar de uma paragens de ônibus da Entrequadra para outra, deslocando-se pela Passagens Subterrâneas de Pedestre (PSP), ou seja, em um percurso de, aproximadamente, 14 minutos.

Não o bastante, os pontos do Metropolitano (Metrô-DF) são hoje galerias subterrâneas com ambiências controladas (referimo-nos aqui à questão da iluminação e da segurança com vigilância por câmaras e policiamento da Policia Militar, em todo o horário de funcionamento, das 6h às 20h), comportando-se como um "pequeno *shoppingmall*", dado que possui diferentes funções em seu interior.

Tal localização apresenta, portanto, duas funções: (1) a de transportar o passageiro para o metropolitano, com uma ala com catracas para controle dos bilhetes; (2) de transportar o pedestre de um lado ao outro do Eixo Rodoviário, gratuitamente e com diversos pequenos comércios e serviços ao seu redor. Desta maneira, as galerias do metropolitano, apresentam-se como um maior atrativo ao pedestre. Mas, novamente, dadas as grandes distâncias do PPB não são todos que ali "atravessam, e muitos utilizam ainda as Passagens Subterrâneas de Pedestres (PSP).

Conforme estudo do DER/DF (2007), as passagens mais movimentadas são a Galeria dos Estados, a do Setor Bancário Sul/Hospital de Base e a Estação do

224 BARROS et al, 2017

Metropolitano, com um volume diário na somatória destas três de um total de 36.251 pessoas por dia. Ainda, são 100 mil travessias de pedestres diárias no Eixo Rodoviário, na qual o volume das travessias pelas PSP-PPB são seis vezes maior que o número das travessias em nível.

128



129





130

128. Ponto de ônibus no Eixo Rodoviário e conexão à PSP
129. PSP e nova trilha ao ponto de ônibus
130. Dimensão de alguns pontos de ônibus

CALÇADAS

Marilene Menezes (2008) aponta que embora conceitualmente a escala do pedestre estivesse presente no desenho do plano de Brasília – o Plano Piloto -, o desenvolvimento do projeto não trouxe elementos para a definição da malha viária destinada ao seu movimento[225], dado que Lucio Costa, assumiu apenas intenções gerais para o espaço do pedestre, acreditando que estes espaços seriam assimilados pelos construtores e materializados em "passeios".

Conforme a autora, existiu também a necessidade de urbanizar as localidades adjacentes a Unidade de Vizinhança e, portanto, as calçadas do Comércio Local e,

225 MENEZES, 2008, apud GOMES, Vidiriana Gabriel. "A Rua como Espaço Inclusivo – um Método de Análise", Dissertação de Doutorado pela Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília, sob orientação da Prof. Dra. Raquel Naves Blumenschein. Brasília, Fevereiro de 2015.

consequentemente, as Passagens Subterrâneas, que veremos a seguir. Acreditou, portanto, que o "piso" e a velocidade do carro, portanto, trariam o "controle", e não as necessidades da população.

Em todo caso, dada a rapidez, a urgência e a escala em grandes dimensões da construção da cidade, isto não veio a concretizar-se. Lucio Costa, todavia, chegou a definir no Relatório do Plano Piloto de Brasília, que estes caminhos peatonais ocorressem de forma autônoma ao transito de automóveis (transito veicular), onde, quando em áreas verdes, este percurso se desse por trilhas de fluxos naturais[226], como veio a realizar-se.

Não houve um planejamento global do pedestre para a cidade[227], e sim um planejamento isolado, problematizando as ligações a estas diferentes áreas, e também um problema na escala, dado que muitos dos desenhos para os passeios foram realizados a mão, transformando-se, em alguns casos, em estacionamentos de veículos. Aqui nota-se na questão dos quadrantes, dado que a locomoção de pedestres "funciona isoladamente bem" em cada um deles, como veremos.

226 MENEZES, 2008

227 MENEZES, 2008

CAPÍTULO 04

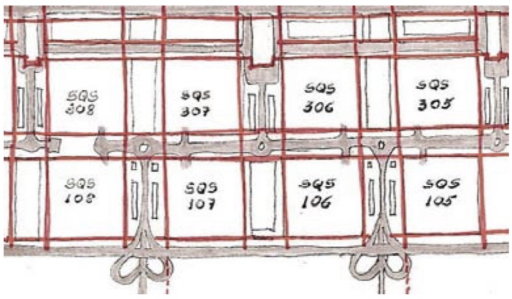
CONTROLE DA FORMA, CONTROLE SOCIAL, NOVAS OCUPAÇÕES

CRÍTICA AOS TIPOS DE CONTROLE

131-132-133-134









131-133. Demarcações dos caminhos de pedestre realizados no PPB, em vermelho, em oposição ao sistema viário, em preto
132-134: Caminhos e qualidade dos passeios em muitas áreas da cidade

À partir de um pensamento sociológico praticamente nulo, regia-se a convicção no modernismo que a "geometria física" e a "geometria social" eram análogas[228]. Dessa forma, condomínios ao céu aberto, os quais tinham como argumento afirmar o "isolamento do morar coletivo" à partir de uma resolução que permitia uma aplicação mais eficaz do controle do espaço[229] - dada sua forma de ocupação em "ilha multifuncional".

Em todo caso, o plano modernista em estudo, dada a conjuntura social brasileira, revelou questões diversas àquelas do Atlântico norte na inquietação sobre a nova forma de morar proposto arquitetonicamente: as Superquadras, ""pátios internos urbanos" separados das autopistas e da área cívica" (WISNIK, 2009, p. 103), e as Unidades de Vizinhança.

Este novo pensamento sobre "como habitar" viria a facilitar e emancipar as mulheres, mas, ao mesmo tempo, mantinha uma prerrogativa de dependência de funcionários domésticos femininos – revelando "similaridades" ao papel da mulher na "cidade global" descrita por Saskia Sassen, onde, para a emancipação da "mulher residente", "chefe da casa", esta necessitaria de uma outra mulher que realizaria suas atividades domésticas, como veremos. A cidade revela-se, assim, um espaço de disputa, visto que exclui, oprime e segrega seus habitantes.

> "(…) qualquer projeto de cidade, quer se trate de reforma urbana ou de cidade nova, é estabelecido com relação a uma cidade de referência, cidade real que constitui, na maioria dos casos, a antítese da cidade projetada. Um projeto de uma cidade deve, portanto, ser analisado no contexto de urbanização de um país: não se pode isolá-la desse contexto. Convém compara-lo com o modelo de urbanização do país, o que permite relacionar o projetado de cidade com a sociedade que o prefigura e com a história desta. O problema dessa distinção é o de por em evidencia a relação que um projeto de cidade mantem com a imagem (positiva ou negativa) da cidade de referencia. No caso do projeto de Brasília, é a cidade do Rio de Janeiro, capital até os anos 1960, que serve de ponto de referencia".
> (VIDAL, p. 14 e 15)

A "Cidade global" [230], apresenta-se como a reformulação rentável, principalmente do modelo tardo-urbanismo racionalista[231], do zoning das quatro

228 DOMINGUES, Álvaro. Orientação para Dissertação de Mestrado Integrado, Setembro, 2018.

229 HARVEY, David. "A produção capitalista do espaço". São Paulo: Annablume, 2005

230 Conceito utilizado ao fenômeno da globalização como condição característica da contemporaneidade, ou seja, do ultimo quarto do século XX.

231 O urbanismo racionalista fazia parte de um projeto ético e social, principalmente das condições de habitação, enquanto o urbanismo tardo-racionalista um projeto financeiro e especulativo (MONTANER, MUXÍ, 2014, p. 125)

funções essenciais (morar, habitar, circular e divertir-se) idealizadas pela Carta de Atenas, provando-se, dessa maneira, um objeto desconexo "ideal de cidade sem acaso, do individualismo, da segregação e do consumo" (MONTANER, MUXÍ, 2014, p. 116 e 124).

As rodovias viriam a substituir as ruas, comportando-se como eixos estruturais que negariam o espaço público, dado que a conformação do espaço urbano baseou-se no uso dos automóveis, em sua acessibilidade e em seu isolamendo. O automóvel é portanto a célula-base. Na cidade global o shopping-center transforma-se em uma "catedral de consumo" e a cidade enche-se também de postos de gasolina com multi-funções, substituindo pequenos comércios[232].

> "O mundo é real e percebido através da janela horizontal e em movimento do para-brisa, torna-se uma ficção longínqua, uma espécie de programa de televisão, um quadro bidimensional. Tem-se acesso as rodovias da mesma maneira como se liga o televisor"
> (MONTANER, MUXÍ, 2014, p. 117)

> "Do mesmo modo que a rodoviaria metropolitana substitui o papel vertebral da rua, o shopping center tenta substituir o espaço publico da praça, do mercado, da galeria e da rua comercial cheia de pequenas lojas"
> (MONTANER, MUXÍ, 2014, p. 120)

Em Brasília, portanto, a junção dos ideais "racionalista", "tardo-racionalista", e pela "cidade-global", "destruiria" os encontros, e consequentemente as ocupações dos seus habitantes, dada as distancias cada vez maiores, as funções mais exclusivas nos setores, os edifícios isolados, etc. Portanto, assim como Los Angeles (inicialmente concebida como uma cidade paradisíaca e moderna, mas em 1990 revelou-se um modelo de distopia, segregação e enfrentamento social, conforme Adorno e Horkheimer[233]) o Plano Piloto de Brasília é a representação, isto é, o símbolo, de crise da modernidade, da "eliminação da inter-relação entre cidade e pessoa", consequentemente da ausência de espaço público e civitas com a formulação do zoneamento, "para substituita-la pela de cidade e automóvel" (MONTANER, MUXÍ, 2014, p. 155), como sugeria a "Carta de Atenas".

Indaga-se se a "cidade-memória do PPB" (PEDROSA, 1981)[234], poderia, assim, ser verdadeiramente a personificação da "cidade genérica" – termo cunhado

232 MONTANER, MUXÍ, 2014, p. 118 e 119

233 ADORNO, HORKHEIMER, apud MONTANER, MUXÍ, 2014, p. 164

234 PEDROSA, M. "Dos Murais de Portinari aos espaços de Brasília". São Paulo: Perspectiva, 1981.

por Rem Koolhaas para definir-se a cidade global: também uma cidade de tabula rasa, mas que renova-se continuamente à partir de ideais de homens específicos e sexuados e, portanto, sem um urbanismo de multiplicidade[235]. O Plano Piloto de Brasília admitiu-se como uma cidade-global com o seu "tempo de uso", mas tinha em seus primeiros traços uma herança colonial brasileira? Sim. O Plano Piloto de Brasília, ainda, era forjado na rescaldo da experiência colonial[236].

Conforme Lefebvre[237], as estratégias de classe, social ou politicamente, possuem a intenção de segregar, de forma consciente ou inconsciente. Dessa maneira, ocorreria, portanto, uma "terceirização do trabalho" por uma mulher de classe social mais baixa, e no Brasil, majoritariamente, uma mulher ou afrodescendente ou de descendência indígena. Assim, indo mais afundo, dadas as heranças históricas sociais do país, teria Brasília importado além das formas históricas, o "modelo de viver" – ou seja, patriarcal e funcionarista? Portanto, a razão social, e consequentemente formal de Brasília estaria enraizada em uma concepção de classe e gênero?

As "urbanizações exclusivas", uma morfologia de bairros fechados (gates communities), mas que fingem ter uma "realidade bucólica", é o tipo de fronteira urbana que mais cresce, principalmente em países de desigualdades econômicas maiores, como o Brasil com o exemplo de Alphaville, nos arredores de São Paulo. Segregam a população com seu neofeudalismo e excluem os pobres por serem bairros de elite e, por fim, atestam contra a vida pública e comunitária.

> "A urbanização fechada se engue como fronteira contraria ao compromisso internacional dos direitos definidos em 1948. Em face da Declaração Universal dos Direitos Humanos, o bairro fechada reivindica suas próprias leis e normas,, ao marginalizar-se e proclamar a exclusão como emblema. De certo modo, o bairro fechado não deixa de ser uma versão voluntária e luxuosa de uma prisão"
> (MONTANER, MUXÍ, 2014, p. 89 e 90)

Seria o Plano Piloto de Brasília, tal prisão, ao isolar-se do Brasil e, ainda, de suas "periferias rizomáticas"[238]? A utopia modernista "livre" de muros invisíveis transformou-se, na contemporaneidade, em distopia, com o controle, o acesso restrito e os "muros visíveis"? O "link" a tal "ilha" ao resto da cidade de maneira corpórea,

235 MONTANER, MUXÍ, 2014, p. 125

236 WISNIK, Guilherme Teixeira, "Estado Crítico: À deriva nas cidades". São Paulo: PubliFollha, 2009, p. 103

237 LEFEBVRE, Henri. "O direito à cidade". São Paulo: Centauro Editora, 2013, p. 97-98.

238 A compreensão da cidade como rizoma (DELEUZE e GUATTARI, 1980), ou seja, caótica, dado não ser possuidora de uma estrutura (nem binaria, nem arbórea ou ramificada, nem genealógica). São rizomáticos os bairros, é rizomática a internet, e consequentemente, a "imagem da internet", seria uma farsa.

seria as passagens subterrâneas e a Plataforma Rodoviária? Aqui admite-se que sim. Os ricos habitantes do Plano Piloto mudariam-se para bairros mais isolados, "residenciais (sub)urbanos de luxo", mas com a especulação imobiliária, o "centro", ou seja, o Plano Piloto, seria de uma classe media-alta.

Diferentemente do Rio de Janeiro, antiga capital do país, na qual uma parte representativa dos pobres residia e resida na cidade, mais especificamente nas favelas nos morros, em Brasília, tal direito foi negado, visto que estes moradores "são relegados a vários quilômetros além do cinturão verde"; em 1960, época da inauguração, "Brasília contava com 127.200 habitantes, dos quais metade (59.400) reside nas cidades-satélites" (VIDAL, 2009, p. 224-226). Para James Holston (1993), essa contradição é denominada "paradoxo da utopia". Hoje, a cidade que propunha abrigar 500.00 habitantes, extrapolou em quase seis vezes tal proposta, conforme o pesquisa do IBGE, de 2014[239], onde, portanto, o Distrito Federal teria uma população de 2.852.372 habitantes.

> "É a mais medieval das cidades brasileiras. Ou precisamente a única cidade medieval do Brasil. Ao seu redor há uma alta e intransponível muralha, invisível, mas certamente mais sólida do que qualquer muralha das cidades da Idade Média (...) Dentro da cidade um admirável Novo Mundo. Largos espaços, ausência de poluição ambiental, sonora, visual... humana... Fora de seus muros invisíveis, tempo e espaço são outros. Lá fora, a plebe; lá fora, o mundo imundo; lá fora, o real dá substância ao irreal de Brasília. Como nas cidades medievais, o estrangeiro é um intruso..."
> Francisco de Oliveira, "O Banquete e o Sonho: Ensaio sobre a economia brasileira", 1976, p. 87-88 apud VIDAL, 2009, p. 224)

Muitas críticas foram e continuam sendo realizadas sobre o princípio da Unidade de Vizinhança (UV), nos quais apontavam que a autonomia proposta acarretaria em um fator de solidão e isolamento, e também de segregação de grupos étnicos e econômicos, como já visto. Conforme Lynch (1973, p. 327) e Alexander (1965, p. 58-62), respectivamente:

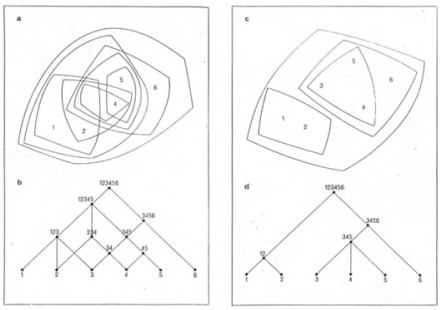
> "A maioria dos moradores não está organizada socialmente em tais unidades, suas vidas não se centram em torno da escola primária, nem gostariam de estar confinados em tais áreas, com todas as implicações de isolamento local e falta de escolha"
> (LYNCH, 1973, p. 327)

> "Brasília se desenvolve em torno do eixo central e cada uma das duas áreas é servida por uma artéria principal. Dessas derivam artérias subsidiárias paralelas às primeiras que, por sua vez, se subdividem em vias que circundam a Superquadra. A estrutura é em árvore"

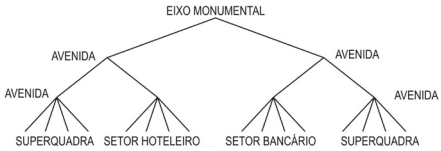
239 IBGE, 2014, apud LOPES, Amanda Alves de Sicca. "De L a W: Requalificação do Eixo Rodoviário de Brasília". Dissertação de Graduação pela Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília, sob orientação de Gabriela Tenório. Brasília, Julho de 2016

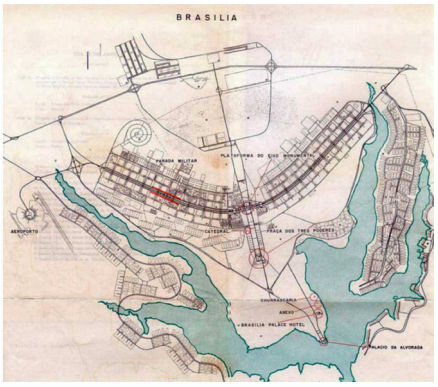
(ALEXANDER, 1965, p. 58-62, em crítica as estruturas urbanas hierarquizadas, considerando a UV como auto-suficiente, introvertida e suburbana.

135



136





137

135-136: Diagramas
137. Sistema Viário do Plano Piloto de Brasília

Os construtores – os candangos – morariam na periferia com casas de madeira, mostrando o fracasso da Brasília-projeto quando observado a Brasília-cidade-real. Hoje, a critica afirma-se:

> "Brasília, corolário do projeto moderno brasileiro, está lá para confirmar: a cidade onde, em tese, a qualidade excepcional da arquitetura seria capaz de definir a uma outra experiência do espaço e uma nova cultura urbana, não difere em nada ou quase nada das demais cidades brasileiras"
> (LEONÍDIO, 2017, p. 40-50)

Assim, segundo Lauro Cavalcanti[240], o primeiro erro – e posterior crítica ao Plano Piloto, foi, foi o erro de previsão em relação as moradias dos operários que trabalharam na construção da cidade. Conforme os planos, na cidade permaneceriam 1/3 dos operários que seriam localizados no setor dos serviços, o outro 1/3 trabalharia em labores agrícolas para abastecer a cidade, e o outro 1/3 voltaria para suas cidades de origem. Entretanto, praticamente nenhum operário decidiu abandonar a nova capital, fazendo surgir as cidades-satélites.

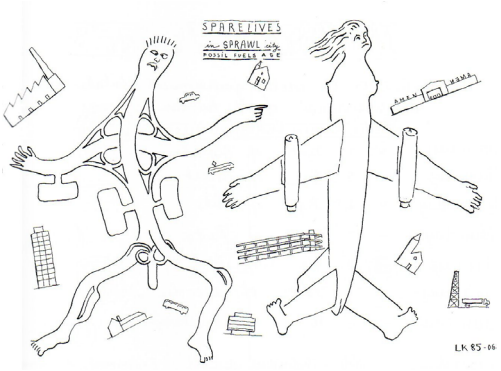
De acordo com Jane Jacobs, a cidade era oposta ao controle do tamanho e das ordens impostas, isto é, cada território teria sua própria situação urbana e humana. Opunha-se, dessa maneira, as "situações ideais" de cidade-jardim (Howard) e cidade-radiante (Corbusier), pois "pautam-se por princípios derivados do comportamento e da aparência de cidades [...] imaginárias perfeitas" (JACOBS, 2007, p. 5, apud MUXÍ, 2018, p. 292)

Para Kevin Lynch e Christopher Alexander, já podemos iniciar a questão do "controle social" do urbanismo moderno, apesar de existir diversos estudos contrários à este ideal na Áreas de Vizinhança do PPB, reconhecendo-as como não hierarquizadas e nem auto-suficientes. Destaca-se ainda, o abandono do sujeito, marcado pelo marcante rodoviarismos (que conecta toda a cidade), o qual veio a fazer crescer o transporte individual, o carro. Um aumento da capacidade das vias existentes (dado também ao inchaço da cidade) acarretou no surgimento de "novas vias, pontes, viadutos", demonstrando uma falta de compromisso com a qualificação do transporte coletivo, "de praças, parques, avenidas e calçadas que permitam um convívio comunitário" (FERREIRA, 2012, p. 4), localidades presentes em todo o traçado. De acordo com Alexander (2013, apud XAVIER; KATINSKY, 2012), "estruturas como a cidade, que requerem sobreposição entre funções, são persistentemente concebidas como árvores".

O determinismo presente pelo método "corbusiano" que se via no Plano Piloto de Brasília à partir das "definições gerais da malha viária e na delimitação geométrica dos setores", apesar das "variações internas" dos espaços das Unidades de Vizinhança, fez criar um desconforto aos "urbanistas historicistas", chamando esta nova forma de habitar o espaço de "urbanismo impositivo". Tal repúdio é visto no croqui abaixo do urbanista alemão Leon Krier (1985), o qual notava uma

240 CAVALCANTI, Lauro. "Brasília: a construção de um exemplo". In: Arcos, v.1, n. único. Rio de Janeiro: PPDESDI/UERJ, Contracapa, out. 1998, p. 50-62.

exacerbação no protagonismo do sistema viário e da indústria, outro símbolo funcionalista da "cidade" da Carta de Atenas, representado estes na personificação de um "casal"[241]. Nota-se aqui a mulher como um produto, temática que abordamos ao longo desta dissertação.



138. "Spare Lives", uma crítica ao "casal" funcionalista:
o "sistema viário" e a "indústria", os quais vieram a
criaram um "urbanismo impositivo" com a Carta de Atenas

Todavia, os autores Marcílio Mendes Ferreira e Matheus Gorovitz, em "A Invenção da Superquadra" (2009) escrevem que é um equívoco classificar a estrutura "em árvore"[242], dado que com tal afirmação deixa-se de perceber a proposta concreta e teorizada da Superquadra, enquanto "extensão residencial aberta ao público" e que "as 'áreas de vizinhança' justapostas não são estanques, se permeiam", conforme Lucio Costa (1995, p. 331 e 308, grifo do autor). Segundo Laurent Vidal (2009, p. 221), é preciso "resguardar-se da tentação de partir do conhecimento da situação atual da cidade e da segregação social que ali existe, para explicar e compreender as propostas de Lucio Costa", dado que "este parte da hipótese de que as formas urbanas podem moldar as relações sociais e melhorar a vida dos cidadãos", inscrito no espírito funcionalista da Carta de Atenas.

CAMINHOS PRÉ-CONCEBIDOS: CONTROLES VISIVEIS EM MESMO PLANO

241 GOMES, Viridiana Gabriel. "A Rua como Espaço Inclusivo – um Método de Análise", Dissertação de Doutorado pela Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília, sob orientação da Prof. Dra. Raquel Naves Blumenschein. Brasília, Fevereiro de 2015, p. 72

242 ALEXANDER, 1965

Conforme Josep Maria Montaner em "A modernidade Superada, arquitetura, arte e pensamento do século XX" (2001, p. 169-171):

> "A tendência à abstração, à simplificação e ao elementarismo foi um dos motores das vanguardas artísticas e arquitetônicas de princípios de século: Adolf Loos, Mies van der Rohe, Hannes Meyer ou Ludwig Hilberseimer elaboraram propostas de uma redução máxima na arquitetura e no urbanismo. Como fizeram Piet Mondrian, Kasimir Malevich, Wassili Kandinsky e Paul Klee na pintura ou Gertrude Stein, Ezra Pound, Ernest Hemingway e Raymond Carver na literatura."

139





140



141

139. Praça dos Cristais, Setor Militar Urbano, desenho de Roberto Burle Marx
140-141. Ruas que levam as "ilhas" dos pedestres.

À partir do ato de caminhar, observa-se a atitude do controle do passo pela geometria do desenho do chão (da planta-baixa), razão pela qual Corbusier, ou

melhor, para o cubismo, o piso como um produto da pesquisa pictórica[243], em que afirma-se a planta-baixa como uma "essência da sensação" (1965, p. 33, apud. LEONIDIO, p. 23), propiciado pelo deslocamento sensível no espaço e no tempo da vida mundana. É daqui que surge o crucial *promenade architecturale* corbusiana, pois não se tratava de uma caminhada aleatória, ao contrário, deveria ser uma caminhada pré-definida, ordenada por uma planta-baixa. Em todo caso, como já analisado, Brasília, é marcada pela falta de desenho do chão. Este é apenas associada ao desenho de setor, ou seja, de uma escala maior, aérea. São poucas as localidades que encontra-se tal "desenho-ornamento". Retomando Menezes (2008), o pedestre conseguiria deslocar bem "dentro da ilha", a dificuldade seria "chegar lá"[244].

Em um conceito diagramático do fim do século XVIII, Jeremy Bentham elaborou uma relação entre o poder e as formas arquitetônicas. Os novos esquemas de poder eram desenvolvidos à partir de controle onipresente, baseado na luz, na visão e no espaço vazio[245].

> "Essa ideia de um controle a partir de um ponto central passará para o urbanismo, com a abertura de eixos radiais e esquemas em diagonais, a fim de potencializar a hierarquia urbana, tal como tinham sido ensaiadas na Roma no papa Sisto V, na Paris do barão Haussmann e na Barcelona do plano de Léon Jaussely. Em oposição a esses traçados hierárquicos, projetam-se as malhas e as quadrículas urbanas em cidades como Nova York e a Barcelona de Ildefons Cerdà"
> (MONTANER, MUXI, 2014, p. 31)

Entretanto, as condições de insalubridade das cidades do século XIX levou a uma necessária mudança, desenvolvida em duas vertentes, uma moralista e outra vanguardista, acarretando em um discurso duo que levou a soluções arquitetônicas e urbanísticas que nem sempre deixavam clara sua correspondência. Em todo, como sabe-se, à partir de uma perspectiva de gênero, tais mudanças não foram tão profundas, dado que não eliminou-se a sociedade patriarcal. Dessa maneira, "poderíamos considerar que a moradia moderna não foi senão uma redução da

243 Visto também com desenho do piso vegetal e mineral pelo paisagismo de Roberto Burle Marx.

244 Dessa maneira, majoritariamente, o desenho do chão pode vir a delimitar, mas no Plano Piloto, ele vem a separar grandes porções de terra: a do carro, a do verde contemplativo e a estreita linha destinada ao pedestre – quando existente. Por fim, a sensação tátil delicada da troca de pisos não existe, ainda mais hoje, dada a má manutenção da cidade e o crescente aumento pelo interesse ao automóvel de iniciativa privada. Em "O Mundo das Calcadas", de Yázigi (2000), se comenta a relação do ser humano com a cidade, através das calçadas de diferentes países mundo a fora, onde, em dada passagem, Yásigi nos atenta para a falta de continuidade no tratamento das calçadas para a melhor circulação de pedestres.

245 MONTANER, MUXI, 2014, p. 30

burguesia e que as autênticas contribuições ao espaço doméstico, feitas por mulheres, foram integradas de maneira muito lenta e filtrada, quando não esquecidas" (MONTANER, MUXI, 2014, p. 35).

Michel Foucault, aborda, assim, que o domínio e o controle por parte do poder, estavam presentes tanto na esfera pública, quanto na privada – ou seja, na arquitetura e no urbanismo, como visto e que ainda abordaremos. Assim, compreendendo a arquitetura como uma ferramenta politica capaz de transportar e transmitir intenções do governo, Michel Foucault, em seu trabalho "Vigiar e Punir" (1974), realiza em seu livro uma aproximação histórica aos vínculos de poder inseridas no espaço, nos fazendo analisar a tentava de controle da população – e não do indivíduo - por meio de dispositivos dispersos, onde salienta-se como estes interferem na vida cotidiana dos cidadãos, moldando-os em "corpos dóceis":

> "É dócil um corpo que pode ser submetido, que pode ser utilizado, que pode ser transformado e aperfeiçoado (...) O corpo humano entra numa maquinaria de poder que o esquadrinha, o desarticula e o recompõe".
> (FOUCAULT, "Vigiar e Punir: Nascimento da Prisão", 1974, p. 118 e 119)

O século XX, era marcado pelo o que poderíamos denominar "libertação" de diversas escalas[246], como "pela libertação das ruas de suas dependência dos muros das fachadas *[rua-corredor]* e dos parques de suas grades, até a tentativa de dissolução da ordem patriarcal e burguesa no interior das moradias" (MONTANER, MUXI, 2014, p. 34), como vemos nos traçados do Plano Piloto de Brasília. Em todo caso, tal libertação possuía ainda delimitações transparentes.

CAMINHOS PRÉ-CONCEBIDOS TRIDIMENSIONAIS: RAMPAS E CORREDORES

246 As ideias de George Bataille, da tradição da Escola de Frankfurt (A esta corrente pertenciam também Theodor W. Adorno e Walter Benjamin), em oposição ao racionalismo das *Siedlungen* e do CIAM II (que discutia a questão da habitação mínima), também de Frankfurt - deram início a uma corrente de crítica que via os excessos da arquitetura e do urbanismo como instrumento de domínio e poder, onde, "todo o poder é exercido arquitetonicamente" (MONTANER, MUXI, 2014, p. 31 e 32). Tal obsessão racionalista fora criticada por autores como Foucault, Michel de Certeau e Richard Sennett e levou ao protagonismo de diferentes movimentos sociais urbanos, principalmente à partir da década de 1960, organizados essencialmente por organizações populares, bairristas (Jane Jacobs), feministas (Denise Scott Brown), ecológicas (Rachel Carson, em "Primavera Silenciosa", de 1962) e, por fim, não-governamentais, uma vez que veio a mobilizar principalmente moradores mais frágeis e precários, propiciando um processo de democratização. Assim, a arquitetura, enquanto política, não se restringia mais àquilo que Nicolau Maquiavel descreveu em "O Príncipe", em que todo a organização e controle era propiciada para uma alteza (MONTANER, MUXI, 2014, p. 32 e 33).

Como já visto, em teoria alusiva da época, a qual postulou-se nos princípios da "imagética ideal modernista" estabelecida pelo Congresso Internacional de Arquitetura Moderna – CIAM, na Carta de Atenas[247] (planejada, setorizada, sob a primazia do veículo automotor e, no caso singular, com escalas monumentais, dado ser a capital de um país continental[248]), a "arquitetura flutuante" dos modernistas e prevista por Lucio Costa, tinha os pés humanos como causa, e não consequência de sua "monumentalidade" erguida ao ar. Uma massa populacional percorreria por entre os pilotis dos edifícios permitindo a livre circulação do pedestre no rés de chão e, consequentemente, tal "experiência vivencial"[249] ao espaço.

Em todo caso, paralelamente, quando se tratava do cruzamento de fluxos em localizações de alta velocidade, isto é, eixos rodoviários, postularias outras divisões tridimensionais, quer de pedestres, quer de outras máquinas. Dado tais princípios dos modernistas pela Carta de Atenas (1933)[250], que não permitiam tal encontro de fluxos, o trânsito lento dos pedestres de Brasília eram separados do trânsito rápido das máquinas que circulavam nos Eixos Rodoviários pelo desenho de cruzamentos subterrâneos exclusivos (as Passagens Subterrâneas de Pedestres, nosso "objeto de estudo"), assim, "passando por baixo", para alguns críticos "rebaixando-se", ao poder da máquina.

As máquinas que também pretendiam locomoviam-se perpendicularmente à tais grandes Eixos Rodoviários teria também de atravessar subterraneamente através das conhecidas "tesourinhas", trevos de acesso a Unidade de Vizinhança, pelo Comércio Local, ou de alteração de faixas[251].

O entender da dinâmica do "controle sociológico" no leva a questionamentos abrangentes associados a "geografia do comportamento", que interliga-se ao estudo da "geografia da percepção", como melhor observaremos à partir da nossa "chave de análise", a mulher, bem como da "cidade ocupada", que revelam novos percursos.[252]

---

247 Conforme a Carta de Atenas, a setorização tinha como intuito "a operação feita sobre um plano de cidade com o objetivo de atribuir a cada função e a cada indivíduo seu justo lugar"

248 Uma "concepção espacial adequada a uma capital", conforme o júri do Concurso de 1956, em sua "Apreciação" do plano de Lucio Costa (GDF,1991).

249 SPERLING, 2008, apud CARERI, 2018

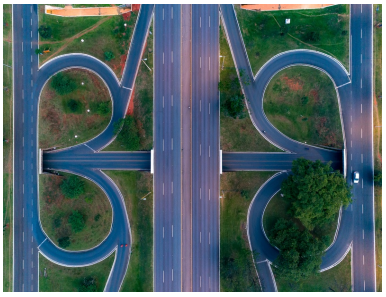
250 Carta de Atenas propunha a "setorização, a separação da circulação de pedestres da de veículos, a unidade de vizinhança, o adensamento através da concentração da população em edifícios, e a inclusão de áreas verdes no tecido urbano" (MENEZES, 2008, p. 11)

251 Tesourinha: Nome popular brasiliense para descrever os eixos em trevos de acesso ao Comércio Local.

Para o âmbito desta tese, vale o estudo do corredor, visto que traçados um paralelo entre as rampas *("promenade architecturare")* e os corredores com as Passagens Subtérreas de Pedestres (PSP) do Plano Piloto de Brasília, por serem estes também elementos de transição, com o único propósito de "ligar dois pontos", mas também de se fazer "ver" a cidade.

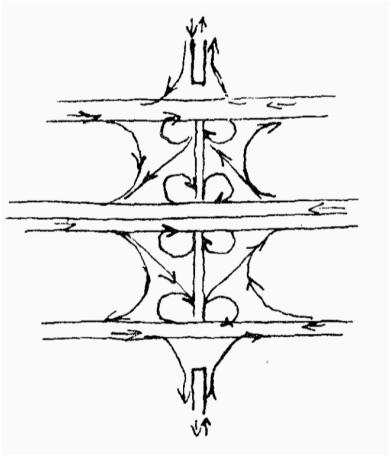
Novamente destacamos aqui que a PSP é hoje maioritariamente utilizada por pedestres de fora do Plano Piloto de Brasília, isto é, por trabalhadores que exercem sua atividade profissional dentro dos quadrantes do Setor Residencial, ou melhor, "conectando" tais quadrantes. Originalmente elas deviam ser utilizada por toda a população à partir da convicção modernista que "geometria física" e "geometria social" eram análogas[253], dado que o homem fora pensado como "fluxo de massa" pelo pensamento modernista "máquina-sistema funcional" vigente à época preconizado pela Carta de Atenas, como abordaremos.

142

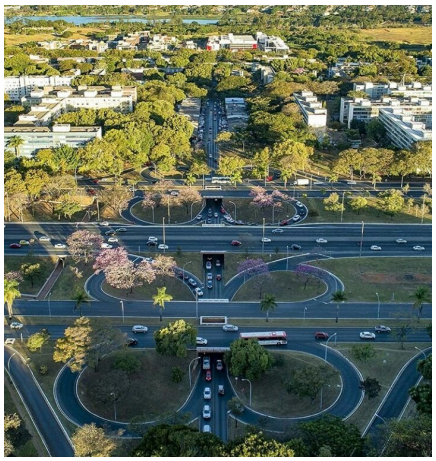


143





144



145

142-145: Sistema Viário do PPB
143. Passagens Subterrânea de Pedestres do PPB
144. Croqui de Lucio Costa do sistema viário do PPB

252 DOMINGUES, Álvaro. Orientação para Dissertação de Mestrado Integrado, Setembro, 2018.

253 DOMINGUES, Álvaro. Orientação para Dissertação de Mestrado Integrado, Setembro, 2018.

Para além das Passagens Subterrâneas de Pedestres (PSP) do Plano Piloto de Brasília (PPB), observamos a existência de outras "travessias exclusivas de pedestres". Assim, vale aqui ressaltar que outras travessias do Eixo Rodoviário para pedestres existem, mas não no formato de Passagens Subterrâneas. Estas localizam-se na Escala Gregária-Monumental, e não na Escala Residencial-Bucólica:

- Galeria Subterrânea: "Galeria dos Estados"

  Galeria dos Estados, localizada na Asa Sul, que interliga o Setor Comercial Sul (SCS) ao Setor Bancário Sul (SBS) e, respectivamente, seu par complementar Norte ("Galeria dos Estados Norte"), o qual, em todo caso, ainda não existe "construtivamente", apesar de sua trilha já existir.

- Praça à céu aberto: "Praça dos Pedestres"

  O Setor de Divertimento Sul (SDS, conhecido como CONIC), liga-se pela plataforma superior da Plataforma Rodoviária, em forma de "Praça dos Pedestres" a Casa de Chá (conhecida como Touring, localizada na Esplanada dos Ministérios). O local que estaria a Passagem Subterrânea, dá lugar a parte do Eixão Subterrânea, o qual se "afunda" por conta da Plataforma Rodoviária (popularmente este local é chamado de "Buraco do Tatu"), que possui no total dois níveis. Respectivamente, seu par, o Setor de Divertimento Norte (SDN, conhecido como Conjunto Nacional), liga-se pela plataforma superior da Plataforma Rodoviária, em forma de uma segunda "Praça dos Pedestres", mas agora ao Teatro Nacional (também localizado na Esplanada dos Ministérios).

Diferentemente das travessias "Galeria dos Estados" e "Praças de Pedestres", a única função das Passagens Subterrâneas é de "fazer as pessoas atravessarem", sendo, portanto, "corredores de gente", de "fluxo de massa universal", como melhor veremos antropologicamente. Podemos observar, todavia, segundo a Associação Brasileira de Pedestres –ABRASPE, em "Passarelas e Passagens Subterrâneas: Propostas":

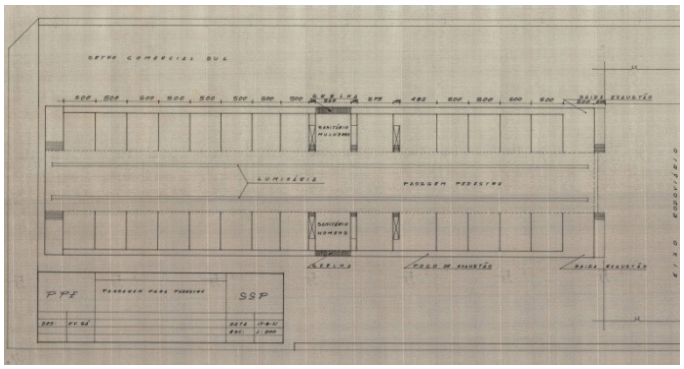
> "Como o interesse comercial segue os passos dos pedestres, as passarelas nessas áreas, poderiam ser objeto de licitação publica para sua exploração econômica, de maneira que sua construção e manutenção ficassem a cargo de concessionário privado. (…) Em Centros Comerciais e atividades que geram um grande fluxo de pedestres cruzando a via (teatros, restaurantes, áreas de esporte e lazer), seria conveniente vincular a passarela a esses empreendimentos. (…) É difícil de se imaginar uma passagem subterrânea em nossas cidades que permaneça limpa e desimpedida sem que esteja sob continua vigilância da policia".



146


147

148



146-147: Galeria dos Estados em duas diferentes localizações, em julho de 1978 e atualmente
148. Projeto da Galeria dos Estados

Outras travessias subterrâneas para pedestres são:

- A proposta não realizada da Galeria Subterrânea de Pedestres que atravessaria o Eixo Monumental, prevista no Relatório do Plano Piloto de Brasília, como visto em croqui, onde observar-se, novamente, "travessias em nível" para pedestres nos Setor Comercial, Setor de Divertimento e no Setor dos Ministérios. (MENEZES, 2008, p. 68).

- Comércio Local 205 - 206 Norte (CLN 205 - 206), conhecida como Babilônia Norte [254] .Planejada pela arquiteta-urbanista Doramélia Marra da Motta, tal Comércio Local foi inaugurado em 1979 com cinco características notórias:

    1. O diferencial de integrar as duas quadras (205 a 206) por meio de duas passagens subterrâneas, mantendo a "rua" apenas para a passagem de carros; o que posteriormente fora alterado (hoje conta com semáforo e faixa de pedestres);

    2. Afachada frontal dos edifícios comerciais é virada para a quadra residencial (Superquadra), enfatizando o lugar do pedestre e conferindo lhe qualidade. A fachada posterior é destinada a "carga-descarga", e portanto, ao fluxo dos automóveis. Dessa maneira, é a única quadra comercial que mantém a concepção original de Lucio Costa.

    3. Presença de rampas e escadas externas para a conexão aos outros pavimentos;

    4. O alçado, por contar ainda a presença de uma arcada; remetendo a *loggia* italiana;

    5. Presença de um jardim suspenso, conferindo-lhe o nome de "Babilônia".

254 Em entrevista ao jornal G1 (2016), Doramélia Marra da Motta diz que "No comércio local, quem compra é o pedestre (…) De que adianta colocar a vitrine na rua? Quem dirige carro não vê o que tem na vitrine. Preferimos colocar os painéis, como no Conjunto Nacional". Acerca da Passagem Subterrânea que propôs: "Assim não precisa cruzar a rua no meio dos carros. E até hoje ali ainda é uma passarela muito limpa e sem problema de segurança, então as pessoas não têm medo de transitar ali por baixo". Há a ocupação de tais passagens com comércio informal, como melhor ilustrado na imagem abaixo. (RACANICCI, Jamile. "'Ideia era fazer diferente': arquiteta explica quadra 'estranha' de Brasília". Matéria do Jornal "O Globo". Publicado em 21/04/2016. Disponível em <http://g1.globo.com/distrito-federal/noticia/2016/04/ideia-era-fazer-diferente-arquiteta-explica-quadra-estranha-de-brasilia.html>)

Brevemente abordaremos o elemento da rampa, o qual vem como uma "flutuação controlada de interpretação" (LEONIDIO, 2017, p. 59-62). Assim, a compreensão de que caminhar como forma de exercer liberdade e opção entre o trajeto objetivo e a simples arrancai, ainda não é aqui passível de análise[255].



149-150-151

149. Lucien Clergue, 1960
150. Lucien Clergue, 1960
151. Marcel Gautherot, 1960

O elemento "criado" no século XIX, justificado pela higiene física e moral dos moradores[256], representando um elemento de segregação e de acesso a cada "cômodo"; ou como no caso, quadrantes urbanos, revelando o domínio do traçado no urbanismo racionalista em tentativas obsessivas de controle espacial, como visto na estratégia de "controle-corredor" das Passagens Subterrâneas de Pedestres do PPB[257], corredores, ou melhor, eixos esquemáticos ordenados controladores do andar. Portanto, é uma proposta diversa do principio "libertação-controlada" do século XX, por possuir o princípio de segregação social do século XIX[258].

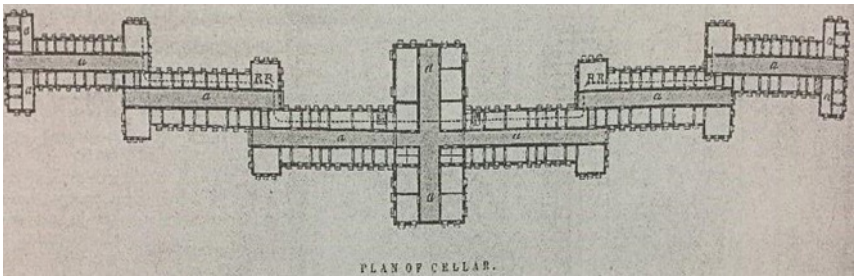
255 Como posto por Lucio Costa, referindo-se ao mestre Le Corbusier: "as semestres autenticas, em boa horaplantadas aqui por Le Corbusier, em 1936", revelando que os brasileiros sabiam além dos Cinco Pontos da nova arquitetura e seus esquemas compositivos básicos, dado que aprenderam "o fundamento indiscutível de todas as artes plásticas: *a forma que os olhos veem*255" (LEONIDIO, 2017, p. 33). O grande ideal modernista de um "sonho da pura visibilidade e externalidade" (2007, p. 302, apud LEONIDIO, 2017, p. 62) é alcançada por Le Corbusier, em uma clara atenção ao volume, a superfície e a planta-baixa, desenvolvendo uma clareza essencial da linguagem à partir da geometria traduzida em termos visuais.

256 MONTANER, Josep Maria; MUXÍ, Zaida. "Arquitetura e Política: Ensaios para Mundos Alternativos", Barcelona: Gustavo Gili, 1a. Ed., 2a impressão, 2015

257 Vale aqui a nota que o elemento "subterrâneo" foi bastante utilizado em projetos arquitetônicos no Plano Piloto de Brasília, como o acesso a Catedral Metropolitana de Brasília (1958-1970), o Túnel do Tempo do Senado Federal (1960), o Espaço Lucio Costa (1992), os estacionamentos subterrâneas para os edifícios residenciais da Superquadra, etc. Em urbanismo, o Setor de Divertimento Sul e a Plataforma Rodoviária de Brasília, para além das Passagens Subterrâneas que estudamos.

258 O "corredor" como conhecemos hoje é fruto do século XIX. Foi no século XVII que este foi integrado ao programa arquitetônico dos palácios renascentistas como corredores internos – já que os externos já existiam, como passagens secretas, e no século XVIII começam a se tornar comuns em prisões, hospitais e projetos de residência social. Durante o século XVI, não encontra-se corredores construídos dentro das edificações. Até o

Em todo caso, averiguamos que o corredor também é um elemento para esconder. Como analisaremos, mas aqui julga-se a reflexão, para se fazer "funcionar" os quadrantes do Plano Piloto revelam uma "sociedade oculta", uma "sociedade arquipélago", dado o alto caractere do funcionalismo doméstico no Brasil e de sua representatividade também visível na composição da forma dos edifícios residenciais, mantendo o padrão de "invisibilidade social".



152. Planta Baixa "Hospital for the Insane"

Traremos novamente a questão do corredor interno, mas agora dentro dos edifícios-residenciais da Superquadra com o propósito de confirmar tais alegações de controle e segregação social.

Ainda, julga-se de importância a nota destacamos aos "corredores-urbanos-comerciais", ou seja, ruas, passagens ou galerias exclusivos para o trânsito de pedestres, visto as propostas de reabilitação que iremos propor e o caso existe na cidade da "Galeria dos Estados". Como apontado por Menezes, as primeiras atitudes urbanas em prol do trânsito para o pedestre surgiriam por uma iniciativa dos comerciantes, ou seja, para uma relação de trocas à partir da circulação facilitada das pessoas, sendo as passagens de pedestres, as galerias e os passeios, os primeiros espaços promovidos:

> "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" (MENEZES, 2008, p. 51)

---

século XVII, os palácios renascentistas não possuíam corredores, onde era necessário passar por dentro de diferentes ambientes para chegar ao local de destino. O uso do corredor foi radicalmente alterado a partir da Primeira Guerra Mundial, trazendo novas escalas, significados e usos, uma vez tal guerra foi travada através de sistemas subterrâneos de corredores, as trincheiras. Elas eram, na verdade, uma versão militar dos corredores das prisões, asilos e mansões (TRUBY et al., 2014, apud ARNHOLF, 2018) Hoje, como reconhece-se, os corredores subterrâneos são cada vez mais utilizados, como estações de metrô, passagens de pedestres, estacionamentos e até em centros comerciais. (TEIXEIRA, 2012, apud ARNHOLD, de Audrey Luz Nassif. "As Passagens Subterrâneas de Pedestres em Brasília: Iluminação e Percepção". Dissertação de Mestrado em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, sob orientação de Prof Dr Betina Tschiedel Martau. Porto Alegre, 2018)

O “primeiro sucesso” da “rua do pedestre”, realizado na cidade de Essen (1972), com o “calçamento total da caixa da rua e pela eliminação total do transito veicular de passagem. No leito dessa rua, totalmente nivelado com o passeio, foram criados espaços para o pedestre parar, descansar e contemplar a paisagem” (MENEZES, 2008, p. 56), e posteriormente, ampliado para o restante do mundo (LEWIS, 1972, apud MENEZES, 2008, p. 55).

Em todo caso, sabe-se que tal “espaço exclusivo” urbano, podendo ele ser de transição ou não, “surgiram” no século XIX, com as Passagens de Pedestres e, posteriormente, as Galerias, em tecnologias de ponta da época (ou seja, o cristal e o aço). Refecíamos aqui as Passagens de Pedestres de Paris, onde as mais famosas eram aquelas que atravessavam o interior de quarteirões, “abrindo” diversas lojas comerciais, como a *Passage du Caire* (1779), Passagem coberta (fechada) mais antiga e longa da capital francesa, com 370 metros de comprimento e 2,70 de largura[259]. Eram portanto elementos de intervenção.

Na alternativa do século XIX, as Galerias, estes, agora, espaços planejados em substituição as Passagens, dado que viria a valorizar ainda mais o pedestre, dada a proteção e a praticidade, que vinha a conectar, e assim, criando atalhados, para duas ou três ruas, como visto na *Galerie Vivienne*, de 1823, em Paris, e na *Galeria Vittorio Emanuele II,* de 1877, em Milão[260].

153.



CAMINHOS PRÉ-CONCEBIDOS: CONTROLES INVISIVEIS

259 ZEIDLER, 1985, apud MENEZES, 2008

260 ZEIDLER, 1985, apud MENEZES, 2008

Dada suas opostas dupla-análises[261], atentamos aqui as Superquadras e, consequentemente, as Unidades de Vizinhança, nas quais eram possíveis diversas rotas pedonais, dada a composição espacial aberta com a presença dos pilotis e que privilegiava o pedestres, a questão dos diferentes usos, além da sua associação ideológica aos pensamentos Neoconcretos, que posteriormente veremos. O indivíduo fora aqui compreendido como indivíduo e um fluxo de permanência, diferentemente do restante da cidade.

Assim, seu deslocamento fora idealizado como "aberto", "não controlado", distanciando-se ao pensamento de Christopher Alexander, dada a invenção da Superquadra. Este novo modo de morar era a "extensão residencial *aberta* ao público" e tinha "as 'áreas de vizinhança' justapostas (…) se permeiam", conforme Lucio Costa (1995, p. 331 e 308, grifo do autor). Em todo caso, coloca-se a nota que permeiam quando em mesmo quadrante.

Mesmo com os arranjos livres, pode-se observar que Unidade de Vizinhança já apresentava formas de controle, fazendo com que a Superquadra se tornasse um "condomínio aberto", ou seja, um espaço também de vigilância. Os privilegiados moradores do Plano Piloto de Brasília, portanto, viriam a ocupar seguros (e forçados) ecossistemas urbanos controlados. Novamente, o "isolamento do morar coletivo" permitia uma aplicação mais eficaz do controle do espaço[262] - dada sua forma de ocupação em "ilha multifuncional". O controle da forma passa a ser um controle social[263].

> "[…] 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

261 ALEXANDER, 1965 e FERREIRA; GOROVITZ, 2009

262 HARVEY, David. "A produção capitalista do espaço". São Paulo: Annablume, 2005

263 Conforme CAVALCANTI (1998, apud "Revista Lugar Comum", 2016)263 que as experiências das pessoas na cidade-idealizada vieram a trazer desvios de seu plano original, em que nota-se prontamente, por exemplo: "O primeiro deles, foi o erro de previsão em relação as moradias dos operários que trabalharam na construção da cidade. Conforme os planos, na cidade permaneceriam um terço dos operários que seriam localizados no setor dos serviços, o outro terço trabalharia em labores agrícolas para abastecer a cidade, e o outro voltaria para suas cidades de origem. Aconteceu que praticamente nenhum operário decidiu abandonar a nova capital e daí surgiram as cidades-satélites, que eram em principio acampamentos de excluídos, como as favelas, e que depois foram legalizadas pelo governo. Em segundo lugar, a ideia de juntar pessoas de diferentes camadas sociais não funcionou devido à grande hierarquia existente dentro das entidades publicas. Também a população do plano piloto, majoritariamente vinda do Rio de Janeiro, não se acostumou com a ideia da eliminação das ruas e dos lugares espontâneos de convívio, ocasionando assim a recriação da rua. Além disso, os espaços de convivência na cidade só propiciam a integração de iguais, tornando-se segundo o autor, uma das cidades mais segregado rãs do pais." ("Derrancais na cidade: Uma oportunidade para as disciplinas de projeto". Maria Cristina Ibarra, in Revista Lugar Comum no 46 – 2016.1, e CAVALCANTI, Lauro. Brasília: a construção de um exemplo. In: Arcos, v.1, n. único. Rio de Janeiro: PPDESDI/UERJ, Contracapa, out. 1998, p. 50-62.)

> faixas sombreadas para passeio e lazer, independentemente das aras livres previstas no interior das próprias quadras
> (COSTA, 1957, p. 16)

Desde logo, o eixo residencial, é organizado não a partir de uma análise sobre a sociedade brasileira, porém em "função de uma visão universal do homem da sociedade" (VIDAL, 2009, p. 221), provando-se uma "utopia social"[264], dado que a cidade existe para além das realidades sociais de tensões e desigualdades[265]. Em um país marcado pela patriarcalismo, autoritarismo e forte desigualdade social, esta nova concepção de cidade – cidade-socialista - que pretendia propor um nova forma de vida social poderia concretizar-se, o que levou aos responsáveis a execução do PPB a abandonarem as duas principais sugestões de Costa, as quais "obrigariam" os habitantes a alterar suas práticas urbanas. Conforme Sérgio Buarque de Holanda (2005, p. 141, apud FERREIRA, GOROVITZ, 2009, p. 36), em "Raízes do Brasil", é "só pela transgressão da ordem doméstica e familiar é que se nasce o Estado e que o simples indivíduo se faz cidadão […] e responsável ante as leis da cidade".

Assim, controvérsias surgem ao assumirmos semelhanças morfológicas e sociais entre a Unidade de Vizinhança, os subúrbios[266] das cidades-tradicionais, e até mesmo os "condomínios que fingem abertos", da cidade global, isto é, as "urbanizações fechadas" (*gates communities*) e, de um modo geral, exclusivas – característica que não aplica-se às UV; por fim, cenários utópicos de cidade-jardim (falsas "realidade bucólica"), com vastidões homogêneas residências e fragmentadas, com a existência de pontuais funcionalidades diversas, como os "comércios locais", que o mora dador pouco utiliza e mais contempla, estabelecendo uma "sociedade

264 MALRAUX em discurso, 1959, apud VIDAL, 2009, p. 221

265 Em um país marcado pela patriarcalismo, autoritarismo e forte desigualdade social, esta nova concepção de cidade – cidade-socialista - que pretendia propor um nova forma de vida social poderia concretizar-se, o que levou aos responsáveis a execução do PPB a abandonarem as duas principais sugestões de Costa, as quais "obrigariam" os habitantes a alterar suas práticas urbanas: as duas soluções previstas, a fim de garantir um controle social seriam: (1) "as fachadas de lojas são voltadas para a rua; as instalações coletivas nas superquadras são, na maioria das vezes, esquecidas"; (2) adotar uma forma de Plano fechado, protegido por um cinturão verde, a garantir a inexistência de extensões futura (VIDAL, 2009, p. 222 e 223). Quanto a primeira proposta, observa-se, segundo HOLSTON (apud VIDAL, 2009, p. 223) que "os primeiros habitantes de Brasília, simplesmente, rejeitaram a anti-rua, pois ia contra suas práticas sociais Eles vinham principalmente do Rio de Janeiro onde a rua é o coração da atividade pública". Quanto a segunda possibilidade, observou-se prontamente que o PPB não suportaria os 500 mil habitantes idealizados. Costa, não queria uma cidade cristalizada e pensava que cidades-satélites seriam "construídas para hospedar os excedentes da população" após o Plano estar harmoniosamente "preenchido". Não existiria periferia. Em todo caso, ainda na época de construção, escolheu-se centros de periferias para se tornarem cidades-satélites, dado que (VIDAL, 2009, p. 223)."Estava previsto inicialmente que dois terços das pessoas da construção voltariam, e um terço permaneceria na cidade, mas na verdade, o plano falhou porque ninguém quis voltar. Desenvolveu-se então uma situação anormal, à brasileira"

266 A idealização do subúrbio fez iniciar um culto moderno ao lar, e a ele o papel mãe-esposa da mulher incialmente confinada, principalmente na classe média-alta (SOLNIT, 2016, p. 413), como melhor veremos.

arquipélago", visto também os desenho urbano de "acessos necessários" a tais "quadrantes isolados" do contexto da cidade.

> "As ruas são o espaço remanescente entre os edifícios. Uma casa isolada é uma ilha rodeada por um mar de espaço aberto, e as vilas que antecederam as cidades não passavam de arquipélagos naquele mesmo mar.
> [...]
> Caminhar ainda atravessa o espaço entre os carros e os edifícios, bem como as distâncias menores dentro destes, mas caminhar como atividade cultural, prazer, viagem e meio de locomoção está desaparecendo, e com ele some uma relação antiga e profundo entre o corpo, o mundo e a imaginação (...) O caminhar é uma espécie indicadora para vários tipos de liberdade e prazeres: o tempo livro, espaço livre e atraente e corpos desimpedidos
> (SOLNIT, 2016, p. 290 e 412)

Como nos subúrbios, o percorrer à pé em ou entre tais quadrantes seria um sinal de condição social baixa, dado que:

> "esses subúrbios (...) são construídos na escala dos carros, com a extensão que o corpo humano não está adaptado a enfrentar sem melhorias, e, assim como os jardins, as calçadas, as passagens e as trilhas são uma espécie de infraestrutura para o caminhar, os subúrbios, as autoestradas e os estacionamentos da atualidade são uma infraestrutura para o dirigir"
> (SOLNIT, 2016, p. 417).

Portanto, andar à pé seria algo realizado apenas por uma população de classe mais baixa, visto que tais morfologias urbanas segregam a população com seu neofeudalismo[267] e excluem os pobres por serem bairros de elite e, por fim, atestam contra a vida pública e comunitária.

> "A urbanização fechada se engue como fronteira contraria ao compromisso internacional dos direitos definidos em 1948. Em face da Declaração Universal dos Direitos Humanos, o bairro fechada reivindica suas próprias leis e normas,, ao marginalizar-se e proclamar a exclusão como emblema. De certo modo, o bairro fechado não deixa de ser uma versão voluntária e luxuosa de uma prisão"
> MONTANER, MUXÍ, 2014, p. 89 e 90

A cidade, portanto, é um espaço de disputa, visto que exclui, oprime e segrega. De acordo com Lefèbvre[268], há três aspectos na segregação, que são por vezes coexistentes e por vezes subsequentes:
(1) a segregação espontânea, que provém das rendas e das ideologias; (2) a segregação voluntária, a qual cria os espaços separados; e (3) a segregação programada, sob o

267 De acordo com Montaner e Muxí (2014), tais "urbanizações exclusivas são o tipo de fronteira urbana que mais cresce, principalmente em países de desigualdades econômicas maiores, como o Brasil com o exemplo de Alphaville, nos arredores de São Paulo.

268 LEFEBVRE, em HARVEY, 2008

pretexto da arrumação e do plano. Por fim, segundo Henri Lefebvre (2013, p. 97 e 98)[269], as estratégias de classe, social ou politica possuem a intenção de segregar, de forma quer consciente, quer inconsciente.

CAMINHOS PRÉ-CONCEBIDOS: CONTROLES INVISIVEIS: A RESIDÊNCIA vs. RUA: GÊNERO E FUNCIONARISMO

Percebe-se que para além da inovação na arquitetura e no urbanismo, que propunha vastos espaços sem esquinas ou praças, além de um tráfego sem semáforos, esta cidade modernista garantia (HOLSTON, apud XAVIER e KATINSKY, 2012, p. 307-308):

> "um novo sistema educacional, a ausência de propriedades privadas, a distribuição igualitária de recursos aos funcionários (...) [produzindo] um estranhamento radical que daria origem, nas palavras do relatório de 1963 da NOVACAP a respeito de sua administração da capital, publicado na sua revista Brasília, 'a inexistência de discriminação de classes sociais [...], e assim [seria] educada, no Planalto, a infância que construirá o Brasil de amanhã, já que Brasília é glorioso berço de uma nova civilização'. (...) Se essa Brasília parece incongruentemente brasileira, sua construção e desenvolvimento expressam de forma simultânea um jeito notavelmente brasileiro de fazer as coisas: um sentido de invenção, uma aptidão para a improvisação, um desejo de queimar etapas. É a necessidade de ser moderno que vê a falta de recurso como uma oportunidade para a inovação. Afinal, os pioneiros construíram Brasília em pouco mais de três anos".

Em todo caso, partindo da análise interna dos edifícios residenciais, conseguimos trazer a relação social da casa para a organização espacial da rua, isto é, do desenho urbano da cidade.

A delimitação com contrapontos-chaves entre os limites da esfera pública e da privada ao longo da história foram analisadas em "A condição humana" (1958), de Hannah Arendt. Conforme a autora, na esfera pública comunica-se o privado, dado que "na esfera pública, as coisas surgem da obscura e abrigada existência do privado". (MONTANER, MUXÍ, 2014, p. 28). Portanto, julga-se de importância o item "Residência" para demonstrar a relação de segregação nos edifícios habitacionais da Unidade de Vizinhança. Nos referimos aqui a questão de classe social, mas também de gênero, questão que analisaremos ao longo da tese.

Ainda sobre gênero, faz-se a nota[270] que sua construção social é "atribuído" a cada tipo de espaço, sendo gênero[271], portanto, "a construção cultual de papéis

269 LEFEBVRE, Henri. "O direito à cidade". São Paulo: Centauro Editora, 2013, p. 97-98.

atribuídos aos nossos sexos que outorga espaços e estabelece prioridades" (MONTANER, MUXÍ, 2014, p. 197), articulanda-se de acordo com hierarquias da estrutura patriarcal: cidade para os homens, rua e casa controlados para mulheres:

> "Com a modernidade houve a construção social de gêneros que deixou a mulher reclusa na esfera limitada do privado e alheia ao mundo do público, do comunicável, do trabalho produtivo e representativo, terreno exclusivo do homem"
> (MONTANER, MUXÍ, 2014, p. 30).

Consequentemente, a mulher não conseguia desfrutar do privado, dado que para que haja desfrute do privada é preciso fazer parte da vida pública[272]. As condições para uma organização e programa diferem-se a partir das questões de classe-econômica, compondo, portanto, uma planta-baixa "diversa" ao pensar a arquitetura doméstica, lugar, desde o século XIX, que deveria separar o espaço publico do privado, impostas pelo relacionamento patriarcal.

---

270 O impulso as práticas de novas experiências sociais-espaciais com a aspiração a separação "(valores do) passado" e "(mentalidade autêntica do) futuro" surge com a burguesia do século XIX e, associada a ela, o crescimento do capitalismo industrial e de um imperialismo, que localizaria-se na cidade, como já visto. Com este pensamento, a modernidade viria a carregar em si nexos dicotomicos, como observado em "cidade e campo" e "lugar e alugar". Estes dicotômicos aplicariam-se também ao lugar do "masculino" e "feminino", como dito por Rita Felski, em "The Gender of Modernity" (1995), onde a casa continuaria como um abrigo da esfera pública e, consequentemente, para a construção da família; por fim, um espaço (doméstico) onde ressaltaria o feminino, enquanto personagem de mulher e de mãe, visto que o sexual feminino habitaria na rua, lugar masculino, como melhor abordemos270. Assim, quando em casa (espaço privado), a janela é o espaço entre o corpo feminino e o mundo (espaço público); por fim, é pelas janelas como o feminino acessa o exterior: "a mulher vive o exterior através das experiências do homem de casa, observa a rua da janela e da televisão" (MONTANER, MUXÍ, 2014, p. 198). Podemos refletir aqui o quanto a janela do carro emancipou a mulher na cidade do Plano Piloto de Brasília, garantindo-lhe, ainda, anonimato. Conforme Lessa (2000, p. 56 e 57), no Brasil, o "aspecto do machismo" encontra-se ainda mais enraizado, visto que: "aspecto do machismo (…) No programa tupi o homem caçava e derrubava as árvores da floresta. A mulher, por sua vez, limpava o chão, plantava e colhia a mandioca, fazia farinha (…) O macho brasileiro guardou a memória atávica do tupi; o movimento feminista ainda não percebeu que precisa vencer a herança tupi-guarani".

271 Portanto, a organização típica hierárquica interna tinha seus "espaços públicos" e formais (trabalho e ócio) abertos na planta-baixa, enquanto o privado em zonas remotas e "protegidas". Em todo caso, observa-se diferenças que desafiam tal modelo com propostas plurifuncionais (MÚXI, 2018, p. 197-198).Os primeiros anos do fim da Segunda Guerra Mundial, marcaram um retrocesso a presença publica das mulheres nos meios de produção (trabalho), dada a reinvenção da domesticidade e a volta do discurso de separação entre a esfera reprodutiva e produtiva. Em termos de espacialidade, tal herança de construção social-formal de separação perante classe e gênero, fruto da "cidade jardim" e da "cidade modernista", adentrou os "limites" dos subúrbios e periferias (MUXÍ, 2018, p. 279). Assim, o "direito à propriedade", ou seja, ao "privado", do "espaço próprio", conquistado pela modernidade após a Revolução Francesa, na perspectiva de gênero, não trouxe mudanças tão profundas ou significativas, dado que a sociedade patriarcal não fora eliminada. Pode ser realizada a consideração que a moradia moderna, dessa maneira, seria apenas uma redução da moradia burguesa, além das contribuições domésticas, realizadas por mulheres, terem sido assimiladas lentamente, quando não ignoradas (MONTANER, MUXÍ, 2014, p. 35). O "sonho americano" de casa isolada unifamiliar com jardim, e a massificação e "generalização" das casas do subúrbio, vieram dos ideais utópicos de "nova sociedade" – como a "nova Frankfurt" -, que "significavam nova vida, nova pessoa, nova mulher, novos cuidados domiciliares e novos edifícios" (MUXÍ, 2018, p. 279, tradução da autora). Portanto, reaparece a mulher privada pautada para cumprir as expectativas patriarcais, e logo, "controlada" quando na esfera pública da cidade.

272 Soledad MURILLO, 2006, apud MONTANER, MUXÍ, 2014, p. 30

As residências, unifamiliares ou plurifamiliares, propunham-se recuperar a memória da mulher e seu papel na família, e portanto, do seu lugar social pertencente ao espaço privado, a residência, e não também a conquistar o espaço público, a cidade. Assim, "Apesar da retórica da modernidade, ao longo do século XX, a organização e o programa das casas convencionais se mantiveram constantes. É o lugar das atividades familiares, assim como lugar para entreter e impressionar os convidados" (MÚXI, 2018, p. 197, tradução da autora). Em todo caso, a casa moderna, melhor entendida como o "apartamento" citadino, fez surgir uma emancipação das mulheres, dado que seus tamanhos reduzidos, o desaparecimento de seus elementos ornamentais e a simplificação de seus espaços, especialmente da cozinha, agora mais dinâmica quando existente, requeriam pouco tempo para serem cuidados e, logo, "permitiram" o acesso a outras esferas, como o trabalho e, consequentemente, a cidade[273].

Nas Superquadras se observa sua descendência ao Parque Guinlé[274] (Rio de Janeiro, 1948-1954), de autoria novamente de Lucio Costa, apesar da assimilação teórica e compositiva dos edifícios de habitação social coletiva, como o Pedregulho de Affonso Eduardo Reidy (Rio de Janeiro, 1947) e da proposta a Unité d'habitation de grandeur conforme (Marselle, 1947-52), Le Corbusier, dada também as atividades nas proximidades, como feito na Unidade de Vizinhança. Ainda, Le Corbusier propôs 14 variantes na Unité d'Habitation, indo além do tipo com duas variantes realizadas[275].

Acerca do Pedregulho, de Eduardo Reidy, julga-se de importante compreensão que seu programa fora determinado juntamente Carmen Portinho. O projeto tinha a casa como parte de um conjunto mais amplo de bairro, o qual devia conter serviços coletivos que liberassem as mulheres das sobrecargas dos trabalhos domésticos, como pensado também por Margarete Schütte-Lihotzky. O projeto, portanto, possuía lavanderias comunitárias, espaços reunião e jogos comuns, ginásio e

273 Criticas surgiram , como Theodor Roosevelt que advertia aos perigos de "abandonar" a missão tradicional em prol de desafios externos ao lar. (MONTANER, MUXÍ, 2014, p. 73).A experiência de moradia mínima, nem sempre era tida como um "elemento autônomo, autossuficiente, nem como lugar a família desenvolveria toda sua atividade", tendo assim a possibilidade de ser "complementadas com instalações públicas, espaços comunitários (...) a família desenvolveria uma orate da vida no interior privado e outra em comunidade, nas lavanderias, na creche (...)" (MONTANER, MUXÍ, 2014, p. 74), como em Viena, na década de 1920, e, como veremos, na criação da Unidade de Vizinhança, e consequentemente no Plano Piloto de Brasília, opondo-se a maquina autossuficiente de Le Corbusier, com a Unidade de Habitação, um grande edifício que abarcaria todas as atividades, com exceção de algumas poucas perimetrais.

274 Em 1943 o Parque Eduardo Guinle foi objeto de um plano de urbanização desenvolvido por Lucio Costa, o qual propôs um conjunto de seis edifícios residenciais, que contavam com pilotis, brises, cobogós, etc. Em uma primeira fase, apenas três edifícios foram construídos: o Nova Cintra (1948), o Bristol (1950) e o Caledônia (1954).

275 MONTANER, MUXÍ, 2014, p. 217

piscina, jardim de infância, escola primária, pequeno mercado, clube e centro de saúde. A casa era pensada, por fim, como serviço social, e não mercadoria[276].

A Superquadra era destinada ao morador de alto poder aquisitivo, apesar das contra-argumentações de Lucio Costa, perante "projeto teórico" e "projeto executado", dado que para Costa, era suposto que toda a população de diferentes classes sociais convivessem em um mesmo espaço diminuindo tais hierarquias de classe[277], já que em Brasília libertava-se o loteamento e a propriedade privada do solo, dado a todas as casas ainda quintal e arvoredo[278]. Em todo caso, é comum na historiografia crítica a inquietação a quem tais atividades da Unidade de Vizinhança deveriam se adereçar e a quem elas se adereçam hoje, com a cidade pós-projeto, ocupada e expandida.

No Brasil, o alto caráter do funcionarismo doméstico e de sua representatividade é possível análise não apenas à partir do funcionamento da Unidade de Vizinhança (isto é, da necessidade das Passagens Subterrâneas de Pedestres), mas também pelo desenho dos edifícios residenciais propostos em lâmina, também visível na composição da forma dos edifícios e dos novos traçados para o Plano Piloto, revelando a grande desigualdade social, é feita conforme a historiografia da humanidade, ou seja, mantendo o padrão de "invisibilidade social"[279].

Portanto, os edifícios seguiam uma segregação com circulação (corredor) da parte de "área íntima", "área social" e "área de serviço", em que percebia-se nitidamente, na parte comum ao prédio, dois acessos distintos (portas e elevadores): o social destinado à família e o de serviço destinado aos funcionários, normalmente mulheres, "domésticas", características possíveis de serem analisados na catalogação residencial do livro "A Invenção da Superquadra" (2009) de Marcílio Mendes

276 MÚXI, 2018, p. 229-230

277 HOLSTON, 1993, p. 20-22

278 ROCHA, P. M. em WISNIK (org.), 2018, p. 200-201

279 Em entrevista ao jornal Globo, Antonio Risério (2015) afirma: "A chave é toda dominação masculina sobre as mulheres. Mulher nas sociedades indígenas era bem de troca. Nos povos árabes também não apitava nada. A grande mudança para o mundo é o movimento feminista. Isso vai mudar uma coisa de milênios. Esse negócio de igualdade entre homem e mulher é uma invenção moderna. No Brasil, as mulheres começaram a sair de casa no reinado de D. Pedro II. Falo das mulheres ricas porque as pobres não tinham isso. Também há essa grande distinção. As mulheres negras e pobres circulavam nas ruas do Brasil a mil. Se você pegar mais recentemente, é da classe média para cima que a rua era o problema, não para as classes populares. Como não existe uma literatura das classes populares, a não ser mais recentemente, não vemos a vivência feminina". RISÉRIO, Antonio, entrevista ao jornal Globo, em Setembro de 2015. Disponivel em: https://oglobo.globo.com/cultura/livros/em-novo-livro-antonio-riserio-reflete-sobre-relacao-entre-mulher-a-cidade-no-brasil-no-mundo-16727143

Ferreira e Matheus Gorovitz[280], questões vistas também nos apartamentos do edifício do Parque Guinlé.

Lembra-se aqui, que as funcionárias residiam semanalmente nestas residências e, portanto, possuíam pequenos dormitórios, localizados na "área de serviço"; estes, sem janelas. Tal característica, aos tempos de hoje, remete-nos a "Casa-Grande & Senzala", de autoria de Gilberto Freyre (1933)[281]. Hoje, a critica afirma-se:

> "Brasília, corolário do projeto moderno brasileiro, está lá para confirmar: a cidade onde, em tese, a qualidade excepcional da arquitetura seria capaz de definir a uma outra experiência do espaço e uma nova cultura urbana, não difere em nada ou quase nada das demais cidades brasileiras"
> (LEONÍDIO, 2017, p. 40-50)

Novamente, a Superquadra era para uma alta-classe brasiliense, apesar das similaridades compositivas com uma habitação social coletiva (plurifamiliar). Destaca-se aqui o longa-metragem "Que Horas Ela Volta?" (2015, 114 minutos) escrito e dirigido por Anna Muylaert, para uma latente compreensão do assunto no Brasil.

O elemento corredor de circulação, quer no urbano, quer no residencial, é uma das provas para o funcionamento destes diferentes camadas, ou "setores escondidos", existentes também nos palácios das famílias nobres européia, em todo caso, vale aqui a análise histórica. Até o século XVII, os palácios renascentistas não possuíam corredores, sendo necessário o acesso a diferentes aposentos para alcançar o quarto desejado. A partir de então, ele começou a ser implantado, visando separar empregados e patrões, fazendo parte do "programa arquitetônico". No século XVIII, o conceito do corredor se tornou um elemento fundamental, utilizado em prisões, asilos, hospitais e projetos residenciais sociais.

Em todo caso, como visto no desenho da Unité d'Habitation, em Marseille (1947-52), de Le Corbusier, o corretor é também pensado como "escoamento do próprio morador", uma vez que nesta tipologia residencial dos apartamentos duplex

280 GOROVITZ, Matheus; FERREIRA, Marcílio Mendes. "A Invenção Da Superquadra: O Conceito de Unidade de Vizinhança em Brasília". Brasília: IPHAN, 2009, p. 29

281 Segundo o sociólogo brasileiro Carlos Hasenbalg, o primeira "escola" brasileira de teoristas a estudar a questão da raça surgiu junto com Gilberto Freyre, antropólogo e autor de "Casa Grande e Senzala", na década de 1930, analisando a formação da sociedade brasileira através da relação entre a escravatura e as tradições de paternalismo, isto é, ações que limitam as ações de liberdade de um grupo de pessoas (apud PIRES, 2013), as quais consequentemente levaram a uma organização espacial citadina distinta. Ainda conforme Freyre, no Brasil colonial, as mulheres eram encarceradas dentro de casa, dado que a casa e a rua eram inimigas. FREYRE, Gilberto. "Casa-Grande & Senzala". Rio de Janeiro: Maia e Schmidt Ltda., 1933

são menores, as cozinhas, de autoria de Charlotte Perriand[282], são práticas e integradas as salas e não há quartos de funcionários, como também no Pedregulho, de Reidy.



154. Frame de longa-metragem "Que Horas Ela Volta?", de Anna Muylaert, (2015)

Dessa maneira, à partir de uma crítica ao modernismo brasileiro, o autor Max Bill [283] contrapõem a gratuidade formal Oscar Niemeyer – a liberdade plástica própria da Escola Carioca - à pertinência social da arquitetura de Affonso Eduardo Reidy, de contenção formal e rigor construtivo, como dois inconciliáveis, todavia, a qual foi tomando corpo na metade do século XX, chamando-se Arquitetura Paulista, posteriori a "Escola Paulista" dos expoentes Vilanova Artigas, Lina Bo Bardi, Paulo Mendes da Rocha, mostrando-se, portanto, não tão antagônicas, apesar da démanche não conciliatória[284].

> "O problema, no fundo, é que em nosso País o trabalhador, em termos de planejamento, ainda é considerado 'subpessoa'"
> (Lucio Costa, 1971, em carta ao senador Cattete Pinheiro)[285]

Observa-se, assim, que o movimento moderno brasileiro divide-se em dois pólos: o "formalismo integral", a síntese, com apogeu em 1930, que culminou no projeto do Plano Piloto de Brasília; e o "sistema funcional" entre a experiência da

282 MÚXI, Zaida; CASANOVAS, Roser; TUMMERS, Lidewij. Curso "Arquitectura, urbanismo y género". ETSAB, Barcelona, 4 a 7 de março de 2019

283 BILL, Max. "Max Bill critica a nossa moderna arquitetura". In: Revista Manchete, n. 60, Rio de Janeiro, 13 jun, 1953, p. 38-39, apud LEONIDIO, Otavio. "Espaço de Risco: Pensamento da America Latina", 2017

284 LEONIDIO, 2017, p. 12 e 28

285 Em carta declinando convite do senador Cattete Pinheiro para comparecer perante a Comissão que legislava sobre o Distrito Federal, em 21-VI-71, Lúcio Costa

habitação social e do planejamento territorial, à partir da integração perante a industrialização e a arquitetura pública, afim de administrar as questões latentes da classe operária originária do campo que emergia nos grandes centros urbanos. Em todo caso, ambas as proposições não conseguiriam lidar com o atual "crescimento citadino" para além do plano, visto a intensa e emergente urbanização, ou seja, o atual fenômeno urbano[286].

Referente ao "outro"[287], conforme Ermínia Maricato (2001), "É impossível esperar que uma sociedade como a nossa, radicalmente desigual e autoritária, baseada em relações de privilégio e arbitrariedade, possa produzir cidades que não tenham essa característica"[288].

Analisa-se que não é só a desigualdade de classe e raça que serão materializadas no espaço urbano, mas também a opressão de gênero, à partir do machismo e do patriarcado, ressaltando uma segregação urbana das mulheres, com fatos latentes como a violência sofrida nas ruas, a insegurança pela falta de serviços como iluminação nas ruas, transporte precário[289], como veremos.

Dessa maneira, conforme o autor Otávio Leonídio[290], indagamos a buscar de problematizar a própria ideia de herança (modernista), a qual sempre "pareceu mais constrangedora que benéfica", trazendo a questão de classe-raça e gênero.

---

286 Ambas as características culminaram para o caractere urbano-residencial da paisagem brasileira contemporânea: um território habitacional homogenia e segregado, com a existência ora de favelas, quanto no complexo de habitação social, expressando um anti-urbanismo, conforme a crítica Lefebvriana acerca do modernismo como um espaço abstrato. MEDRANO, Leando. "On Space and Society: Modernity and Dwelling in Brazil", palestra em Congresso Internacional "Affordable Housing. The 20th Century Legacy" no Book of Abstracts, p. 21 a 24. Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto. Porto, 06 a 08 de maio de 2019

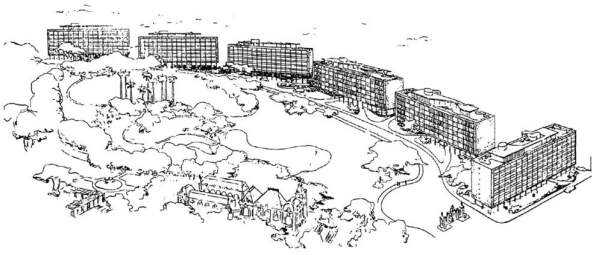
287 Assim, segundo Lauro Cavalcanti (1998), o primeiro erro – e posterior crítica ao Plano Piloto, foi, foi o erro de previsão em relação as moradias dos operários que trabalharam na construção da cidade. Conforme os planos, na cidade permaneceriam 1/3 dos operários que seriam localizados no setor dos serviços, o outro 1/3 trabalharia em labores agrícolas para abastecer a cidade, e o outro 1/3 voltaria para suas cidades de origem. Entretanto, praticamente nenhum operário decidiu abandonar a nova capital, fazendo surgir as cidades-satélites. Atenta-se aqui, dessa maneira, a figura do "estrangeiro", personagem proposta por Simmel na área da Ecologia Urbana – interdisciplina da Escola de Chicago – que seria uma personalidade não originária ao grupo na qual não está inserida, mas dada seu (real) atributo de mobilidade, teria o poder de desvincular-se deste meio, caracterizando-se, dessa maneira, como "sem raízes" ao local. A partir da perspectiva do automóvel surgem também variadas figuras (LESSA, 2000, p. 62 e 63), as quais fazem crescer a perspectiva perante e, mais importante, a abrangência quantitativa acerca do "outro". Em todo caso, segundo Carlos Lessa (2000, p. 53 e 54) "Ser pós-modernos é ser não-nacional, é ser mundial para tudo – menos para a pobreza (…) É importante ressaltar e repetir que o mundo não absorverá a pobreza".

288 MARICATO, Ermínia. *Brasil, cidades:* alternativas para a crise urbana. Petrópolis: Vozes, 2001 apud VIANNA, Fabíola Lessa, "Mulheres Na Cidade: A invisibilidade e a exploração da condição da mulher no espaço urbano". Dissertação de Graduação pela Faculdade de Direito da Universidade de São Paulo, sob orientação de Marcus Orione Gonçalves Correia. São Paulo, 2014

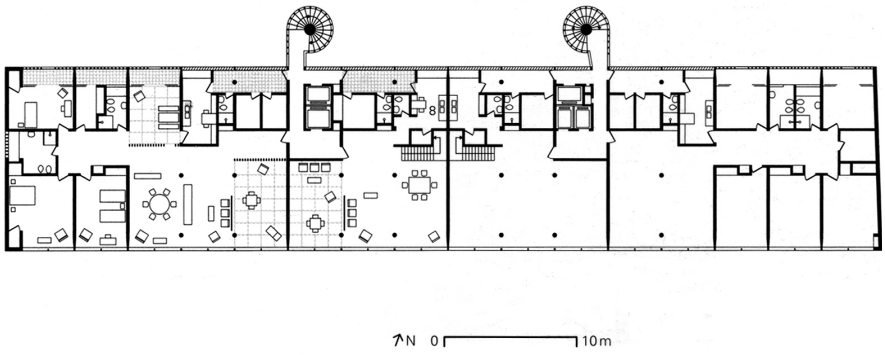
289 LEFEBVRE , 2013, p. 20

290 LEONIDIO, Otavio. "Espaço de Risco: Pensamento da America Latina". Nhamerica Platform, Ed. Romano Guerra, São Paulo; 1ª edição, 2017

Em todo caso, conforme Laurent Vidal (2009, p. 221), é preciso "resguardar-se da tentação de partir do conhecimento da situação atual da cidade e da segregação social que ali existe, para explicar e compreender as propostas de Lucio Costa", dado que "este parte da hipótese de que as formas urbanas podem moldar as relações sociais e melhorar a vida dos cidadãos", inscrito no espírito funcionalista da Carta de Atenas.

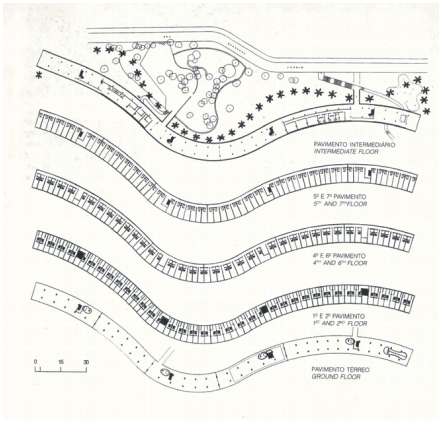




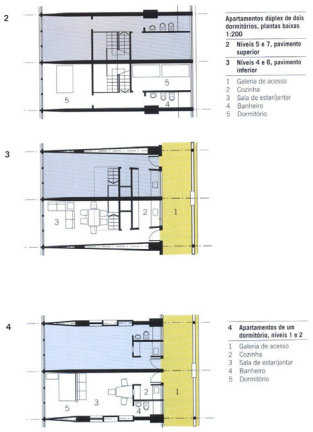


155. Croqui Parque Guiné, 1948
156. Fotografia de Nelson Kon
157. Planta Baixa do duplex dos pavimentos-tipo 2, 4 e 6 do edifício Nova Cintra, Parque Guinlé, 1948

158



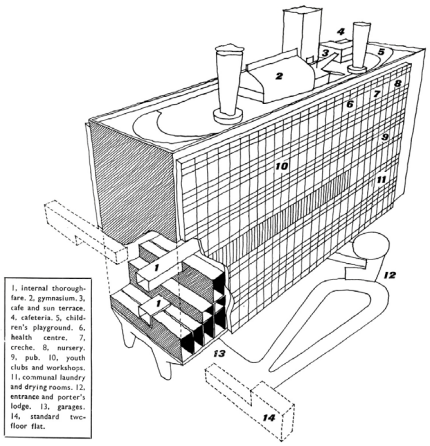
159

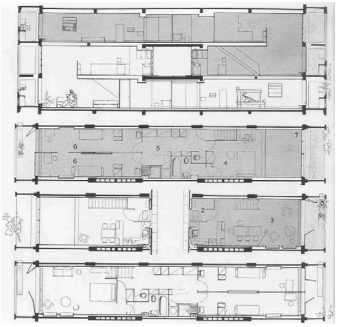




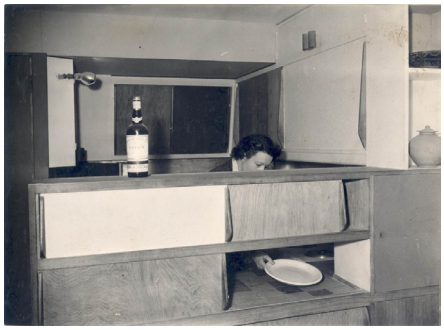
160

161





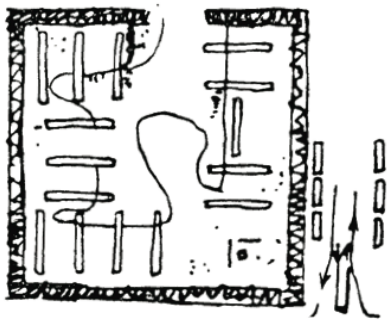
162



163

158-160: Fotografia e Plantas baixa dos pavimentos-tipo do edifício de habitação coletiva social Pedregulho, 1947

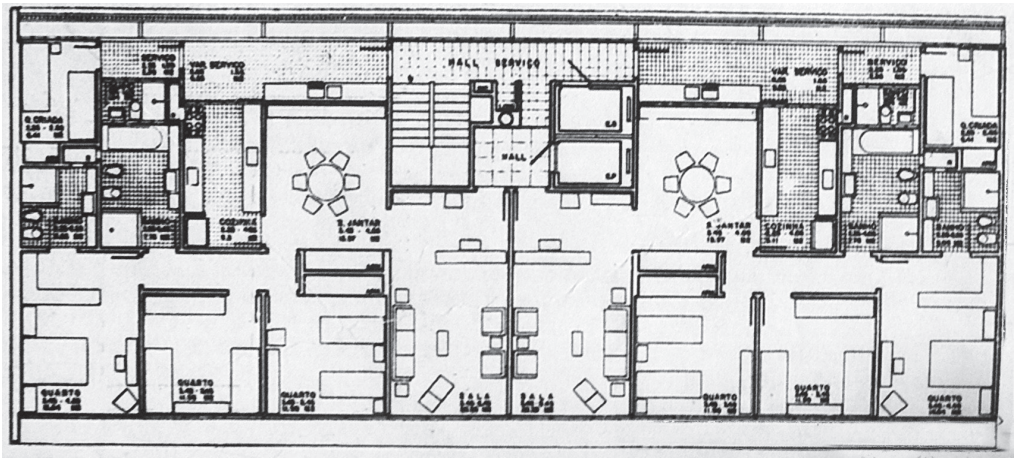
161-163: Perspectiva, Planta-Corte enfatizando elemento do "corredor" de distribuição interna, no edifício duplex de dois tipos de planta-piso Unité d'habitation Marseille, Le Corbusier, 1947-52, e Imagem da cozinha desenhada por Charlotte Perriand



164

	Forma	Local
Tipo 1		SQS SQN
Tipo 2		SQDS SQDN
Tipo 3		SQS SQN
Tipo 4		SQS, SQN SQDS, SQDN
Tipo 5		SQS 207
Tipo 6		SQS 207
Tipo 7		SQN 204

166



167

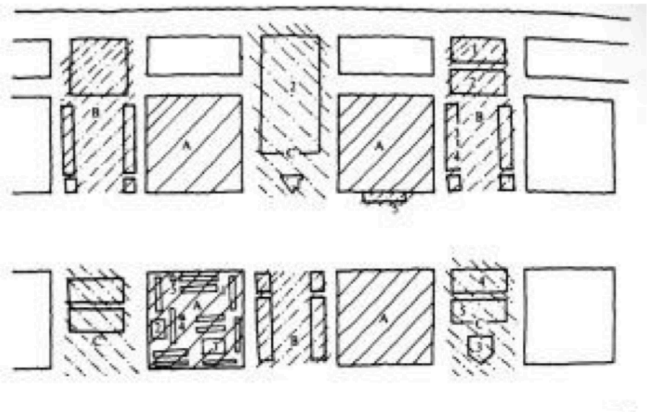


Fig. 5.2 Neighborhood unit of four *superquadras* (*unidade de vizinhança*).
A. *Superquadras:* 1. Apartment blocks; 2. Nursery school; 3. Elementary school; 4. Administration building (planned); 5. Newspaper stand.
B. Local Commercial Sector: 1. Public services (library, art school, assistance); 2. Neighborhood supermarket; 3. Retail trade (heavy); 4. Retail trade (light); 5. Service station.
C. *Entrequadras:* 1. Church; 2. *Escola parque;* 3. Cinema; 4. Social club; 5. Sports

165

164. Superquadra
165. Unidade de Vizinhança
166. Perfis dos tipos de edifícios residenciais existentes no Setor Residencial
167. Planta de pavimento-tipo da SQS 308, de autoria de Marcelo Campello e Sérgio Rocha, 1959

CAPÍTULO 05

DIÁLOGOS, ATRITOS E CONTROVÉRSIAS

PRESERVAÇÃO E O DIREITO À CIDADE



168

Constata-se a esta cidade-modernista que toda tentativa de "direito a cidade" [291], conquistado pela experiência corporal no espaço é praticamente inexistente por ser atribuída uma censura pela proibição, dada a questão da patriamonialização – reafirmando a questão do vazio exterior minimalista[292] e das "praças duras", já abordados[293], onde, nos "paradoxos do tombamento", observamos que "demasiado se proíbe e demasiado se permite, concomitantemente" (HOLANDA, em "Paradoxos do tombamento", no jornal Correio Braziliense, Brasília, 25 mar. 2012. Caderno 1, p.21):

> "Primeiro as proibições. Há uma recorrente alergia para com a ocupação popular dos espaços públicos em Brasília. Combatem o comercio informal da Esplanada dos Ministérios, transferem os camelos da Plataforma Rodoviária para um "shopping popular" (um previsível e retumbante fracasso), removem a Feira da Torre de TV do sopé do monumento, da colina artificial de onde se vislumbram as mais belas vistas da cidade, para uma área a oeste, menos privilegiada paisagisticamente e menos acessível. Os exemplos supostamente "feriam o tombamento". Supostamente.
>
> Os casos ilustram a reinvenção cotidiana da cidade, particularmente por sua gente mais simples. Na Esplanada, os ambulantes realizaram, decerto sem saberem, uma ideia do próprio Lucio Costa para o lugar (nunca construída). Na Plataforma Rodoviária, a remoção foi drástica, na contramão do que se faz em qualquer grande cidade do mundo, brasileira ou não, onde aspirações e iniciativas populares são respeitadas: negocia-se com camelos o legitimo direito que eles tem à urbe. Não aqui. Igualmente, a Feira da Torre de TV não agredia o patrimônio. A remocado agride, sim, a valorização internacionalmente conferida ao patrimônio imaterial – como o era a "feirinha" há mais de quarenta anos – tanto quanto ao patrimônio material. Em Brasília, o entorno dos monumentos é tão melhor quanto mais deserto se apresentar (…)
>
> (…) Continua a produção de uma cidade fortemente segregada socialmente: bairros somente para ricos ou somente para pobres, em vez de uma cidade onde diferentes camadas sociais possam se apropriar de cada um e de todos os seus bairros. Utopia delirante e ingênua? Não. (...) Nos textos. O bairro será para os muito ricos. E não fere o tombamento. (…)
> (...) Os paradoxos são, pois, aparentes. Nas proibições e na permissividade, a mesma e perversa logica se revela: arrogante e elitista, quando não violenta (a historia o registra). Mas toda logica social pode ser revertida. Sempre".
> (HOLANDA, 2012)

Ainda, conforme Bruno Zevi (1960, p. 615 e 617, apud PÊGO, 2013), dois diferentes cenários poderiam ocorrer em Brasília: no primeiro, apesar de improvável, a cidade-capital ficaria abandonada, em ruína; e no segundo cenário, ganharia via rompendo com o "esquema estático, simétrico, de um plano piloto que permaneceu no estágio de sua concepção inicial".

---

291 LEFEBVRE, 2013

292 KRAUSS, Rosalind. "Caminhos Da Escultura Moderna". São Paulo: Matins Fontes, 1998

293 LOW, Setha. "Spatializing Culture: the Ethnography of Space and Place". London and Nova York: Routledge, Taylor & Francis Group, 2017

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

A "cidade" enquanto regime patrimonial simboliza um potencial palco cenográfico, dado a formulação mediadora entre "História da da Cidade" e "História dos Lugares de Representação"[294]. Cidade, como espaço urbano construído[295], em oposição ao natural[296], não-urbano[297], é lida como um *Gesamtkunstwerk*[298], a qual é determinada pela obra de arte vista como uma atividade tipicamente urbana, não apenas inerente, mas constitutiva da cidade, onde, por fim, a "cidade favorece a arte, é a própria arte" (Citação de Lewis Mumford, apud ARGAN, 1969, p. 73).

Dada suas "singularidades plásticas"[299], quer urbanas, quer arquitetônicas[300] – e reforçadas pela expressão "Cidade Nova. Síntese das Artes", cunhado pelo crítico brasileiro Mario Pedrosa (1981)[301], em derivação ao pensamento do *Gesamtkunstwerk*[302]

---

294 GARCIA, Andreia. "Espaço cênico, arquitectura e cidade: Guimarães, um modelo conceptual". Casal de Cambra: Caleidoscópio, 2016, p. 9 e 17

295 "A Porta representa de maneira decisiva como o separar e o ligar são apenas dois aspectos de um mesmo e único ato. O homem que primeiro erigiu uma porta ampliou, como o primeiro que construiu uma estrada, o poder especificamente humano ante a natureza, recortando da continuidade e infinidade do espaço uma parte e *con-formando-a* numa determinada unidade segundo *um* sentido" (SIMMEL, G. "Brücke und Tür", In. Der Tah, 15 de dezembro de 1909, (tradução "Ponte e Porta"), In. Saggi di Estetica, Pádua, 1970, p. 8-8, apud ARGAN,G.C. "Historia da Arte como Historia da Cidade". São Paulo: Martins Fontes, 2005, Prefácio de Bruno Compardi, p. 1.

296 "Separando e unindo o homem determinou a existência da forma: do lado de cá, o espaço finito (delimitado), construído; do lado de lá, a infinitude (ilimitada), não-determinada extensão do *continuum* (...) A Porta que gera espaço e forma é o limite que o homem põe entre natural e artificial, ou melhor, entre o natural e o arte-fato, no sentido epistemologico de "feito-com-arte", "feito-segundo-os-precedimentos-da-arte". (...) (A cidade representa a) "complexa epifania, a fenomenização". ARGAN,G.C. "Historia da Arte como Historia da Cidade". São Paulo: Martins Fontes, 2005, Prefácio, p. 1.

297 Era aquele que se encontrava além dos muros da cidade, ou seja, um espaço não construído, e portanto, não protegido. ARGAN,G.C. "Historia da Arte como Historia da Cidade". São Paulo: Martins Fontes, 2005, p. 213

298 Ou seja, "obra de arte total". O conceito surge à partir de Karl Friedrich Trahndorff, em *Ästhetik oder Lehre von der Weltanschauung und Kunst*, publicada em 1827, mas é à partir de Richard Wagner, no ensaio *Das Kunstwerk der Zukunft* publicado em 1849, que este nexo de "obra de arte total" ganha uma maior dimensão. Nele defende-se a Ópera como o maior expoente de união entre todas as arte.

299 "De um traço nasce a arquitetura. E quando ele é bonito e cria surpresa, ela pode atingir, sendo bem conduzida, o nível superior de uma obra de arte". NIEMEYER, Oscar. "Conversa de arquiteto", Rio de Janeiro: Ed. Revan, 1993, p. 9.

300 "Vocês vão ver os palácios de Brasília, deles podem gostar ou não, mas nunca dizer terem visto antes coisa parecida". NIEMEYER, Oscar. "Minha arquitetura", Rio de Janeiro: Ed. Revan, 2002, p. 62

301 PEDROSA, M. "Dos Murais de Portinari aos espaços de Brasília". São Paulo: Perspectiva, 1981.

302 O conceito surge à partir de Karl Friedrich Trahndorff, em *Ästhetik oder Lehre von der Weltanschauung und Kunst*, publicada em 1827, mas é à partir de Richard Wagner, no ensaio *Das Kunstwerk der Zukunft* publicado em 1849, que este nexo de "obra de arte total" ganha uma maior dimensão. Nele defende-se a Ópera como o maior expoente de união entre todas as arte.

do romantismo alemão do século XIX –, esta cidade-capital é majoritariamente descrita *através de* sua imagem, mais precisamente, quando urbanisticamente, através de vidro de carros, cartografias aéreas[303] e desenhos esquemáticos do seu apreensível sistema viário (Christopher Alexander). De acordo com Michel de Certeau (1998, p. 170):

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

Segundo G. Carlo Argan, a cidade não é um invólucro ou uma concentração de produtos artísticos[304], mas um produto artístico ela mesma, ou seja, a cidade deve ser vista como uma "obra de arte", dado que o (ARGAN, 2005, p. 1 a 3) o "espaço urbano é o espaço dos objetos (ou seja, das coisas produzidas)"; realizar-se segundo um *techné*.

Não o bastante, observa-se que a "crise da cidade" (cidade-tradicional), como agregação histórica da sociedade (*Gestaltung*, a cidade real) relaciona-se também à crise da arte e a à crise do objeto, conforme ARGAN (2005, p. 7). Isto é, em uma:

> "sociedade cuja estrutura cultural não seja mais a história (...) [os objetos] são fragmentos de um passado não mais relacionável ao presente (...) Desfeitos os nexos que os relacionavam ao contexto, reduzem-se a textos".

No Plano Piloto de Brasília, ao falarmos de tais "crises do objeto", isto é, dos seus "produtos artísticos", nos referíamos não apenas aos "monumentos" projetados, mas também a todo o seu sistema viário idealizado, dado que todo seu "conjunto urbano" é também o que qualifica cidade enquanto tal, ou seja, sua auto-representação da cidade e da sua historicidade[305].

Na realidade é o seu conjunto urbano o que lhe qualifica como sendo a patrimonializada "cidade-modernista". Novamente, estamos aqui nos referindo a "cidade-tradicional" quando falamos de "monumento", onde enquandra-se o Plano Piloto de Brasília (ou seja, "cidade de Brasília", e não "metrópole de Brasília).

Fazemos aqui a nota que ao associarmos aqui o conceito de "cidade-museu" ao "centro-histórico citadino" (o PPB) este é "positivo" ao observamos a cidade

303 Como as inscrições nazca, executadas entre 200aC e 400dC no deserto peruano passíveis de leitura apenas a partir da sua visão aérea na década de trinta do século passado.

304 Os produtos artísticos são o que qualificam a cidade enquanto tal, sendo o "monumento" a mais completa auto-representação da cidade e da sua historicidade (ARGAN, 2005, p. 3).

305 ARGAN, 2005, p. 3

através do automóvel, "a distância", dado a permanência do seu "pensamento visual" modernista, atenuado na cidade-global é favorável aos seus exemplos paradigmáticos de "empolamento excessivo" de "simbolismos modernistas", isto é, componentes ativos do sistema de comunicação visual[306].

Em todo caso, tal visão através, revela, hoje, a cidade-cenografia, como "sociedade do espetáculo" a partir do "abandono de todos os tipos de sujeito". Dessa maneira, o termo "cidade-museu" torna-se negativo, pois revela o léxico "museu" a noção de depósito e não engloba a realidade do seu povo e de sua história. Referimo-nos aqui a noção de "ocupação da cidade"[307] em cima da "cidade-vista" pelo carro – e pela sua sociedade-espetáculo, de Guy Debord.

O "reconhecimento" da preservação do Plano Piloto de Brasília parecia, dessa maneira, um "congelamento" ao ideal construído, impossibilitando o conhecimento, a ocupação, a estabilização e a desconstrução da cidade pelos seus moradores.

O Plano Piloto de Brasília, portanto, ora revela uma "Cenografia Urbana" (a cidade como obra de arte, dos fluxos automobilísticos, mas também dos fluxos de pedestres em meio a Unidade de Vizinhança), ora uma "Cenografia Fictícia"[308], por este carácter de "revelar e ocultar" (ocultar a Brasília expandida, os pedestres fora da Unidade de Vizinhança e as ocupações dos brasilienses em toda sua extensão patrimonizalizada)[309].

Assim, preservação do Plano Piloto de Brasília, enquanto patrimônio cultural suscitou perplexidade entre os especialistas, dado que tratava-se do primeiro sitio

306 GARCIA, 2016, p. 19

307 LEFEBVRE, 1991

308 Contudo, deve-se entender que cenário e arquitetura possuem territórios distintos, apesar de fronteiras próximas, dado que o primeiro aborda uma simulação ou uma ilusão, e o segundo uma verdade, ou melhor, uma realidade. Por fim, enquanto a cenografia pode limitar-se na procura de satisfazer questões estéticas, visuais e até simbólicas, à partir de um tempo efêmero e da narrativa "início, meio e fim", a arquitetura depende de valores utilitários e exige "perenidade", dado que seu processo de duração é imposto pela vivência. Dessa maneira, a produção da Cenografia Urbana é simultaneamente real e imaginária, uma vez que o teatro quotidiano se realiza em um palco urbano. Ainda, o habitante da cidade, pode vir a ser simultaneamente ator e público (GARCIA, 2016, p. 29 e 31), articulando, assim, o "habitar poético" (HEIDEGGER, 2008, p. 165-181). Conforme Argan (2005, p. 223-224): "Há uma cidade de grandes estruturas que tem, necessariamente, uma duração de anos ou até de séculos. E há a cidade de um dia, a cidade que dá a imediata impressão de ser feita de imagens, de sensações, de impulsos mentais, a que realmente vemos e que não é dada pelas arquiteturas imóveis (...), mas pelos automóveis, pelas pessoas, pelas infinitas notícias [...] É, portanto, uma distinção de tempos, de tempos longos e de tempos curtos (...) entre estrutura e decoração".

309 Cabe aos pesquisadores a preocupação não perante o "congelamento" da cidade-tradicional-antiga, a qual pode-se apenas prorrogar sua existência, mas um desenvolvimento coerente com sua realidade histórica (ARGAN, 2005, p. 81), e portanto, sociopolítica e econômica, dado que, conforme Françoise Choay (2007), a "cidade" não pode mais admitir-se como uma imageticamente contentora do monopólio da "urbanização", isto é, a forma-máquina perfeita, dado que comporta o atual fenômeno urbano, ou seja, "a forma citadina como caixa de surpresas", um processo de urbanização sem forma perfeita.

moderno (e maior área, com 112km^2) protegido pela UNESCO, em 1987, e que, portanto, era destituída do valor de "ancianidade" (RIEGL, 2014), até então um pré-requisito para a preservação - isto é, a cidade-modernista era muito jovem e estava, ainda, inconclusa à época.

Por essa razão[310], o PPB é também tido como "cidade heterotópia"[311], "cidade kafkaniana"[312] ou "ilha de fantasia[313] por esconder sua substância real, considerando-a um "estrangeiro intruso", como visto nas cidades medievais[314], isto é, onde o capital "atravessa" as reais questões do patrimônio, estabelecendo o que se mantem, destrói ou transforma[315].

Responder as questões sobre aproximações perante restauro e planejamento urbano ("restauro urbano"[316]) parecem, muitas vezes, pesquisa inalcançável, dado que seus nexos parecem convergir a estratégias opostas. Marcas da realidade são sempre passíveis de serem observadas em seu traçado ideal modernista, revelando, a "nómos dentro da pólis"[317] da cidade ideal do PPB[318], existente, principalmente, segundo

310 Em 1967, em uma palestra para arquitetos, o filosofo francês Michel Foucault discursou sobre o espaço físico. Etimologicamente, o conceito desenvolvido pelo francês é "o espaço do outro". Originalmente, a *heterotopia* é um termo medico que se refere a um tecido em especifico que se desenvolve em um lugar que não é o seu lugar habitual, fora do lugar – não sendo perigoso e nem defeituoso. Dessa maneira, a heterotopia seria um lugar real que existe fora dos espaços conhecidos, ou seja, das todas espacialidades, como ocorre com o zoológico, dado que reúne num espaço, coisas que não estariam frequentemente juntas.

311 FOUCAULT, M. "Le Corps Utopique, Les Hétérotopies". Fécamp: Nouvelles éd. Lignes, 2009

312 ZEVI, apud XAVIER, Alberto (org.). "Depoimentos de uma geração". Sao Paulo. Cosac Naify, 2003

313 VIDAL, Laurent. "De Nova Lisboa à Brasília: A invenção de uma capital (século XIX-XX)". Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2009, p. 285

314 OLIVEIRA, Francisco de. "O Banquete e o Sonho: Ensaio sobre a economia brasileira", São Paulo: brasiliense, 1976, p. 87-88 apud VIDAL, Laurent. "De Nova Lisboa à Brasília: A invenção de uma capital (século XIX-XX)". Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2009, p. 224

315 A questão da transformação urbana neste fenômeno atual busca a constante mudança "citadina", e é por meio do capital que procura-se estabelecer as transformações do patrimônio arquitetônico, criando falsas memórias sobre a existente, como ocorreu com as urbanizações fechadas que "falsificam" a natureza pré-existente, perdendo a memoria, e consequentemente, o sentido (MONTANER, MUXÍ, 2014, p. 159 e 168-169)

316 ""Restauro Urbano", ou seja, os problemas de preservação de áreas urbanizadas de interesse cultural (...) No que diz respeito ao restauro (...) (este)é um campo disciplinar que (...) adquiriu autonomia e seu estatuo epistemológico no inicio do século XX ". Ainda, a locução ""restauro urbano" podem causar estranhezas, pois, em geral, as questões relacionadas à cidade têm sido tratadas com instrumentos do planejamento urbano, de administração, etc. Raramente os problemas de preservação nessa escala se inserem de modo articulado na dinâmica de gestão das cidades, fazendo com que a preservação e planejamento urbano e territorial se comportem como instâncias desvinculadas, apostas, e não verdadeiramente integradas". KÜHL, Beatriz Mugayar, "Prefácio", apud RUFINORI, Manoela Rossinetti. "Preservação e Restauro Urbano", São Paulo: Fap-Unifesp: Edusp, 2013, p. 11 e 12

317 DELEUZE; GUATTARI, 1980

318 Julga-se de importância novamente a referencia às cidades ideais. Apesar da divisão entre "cidade de fundação" e "cidade de sedimentação" de Roncayollo (1990, apud VIDAL, 2009), todas cidades foram objetos de um "projeto urbano". Em todo caso, a cidade ideal, veio a assentar-se (dentro ou sob) uma cidade real e vice-versa,

Careri (2018), em todas suas "margens, sombras e sobras" (e não apenas nos subúrbios e periferias), dado que tal característica não escapa a nenhuma "cidade-tradicional", conforme Guy Debord (apud JACQUES, 2012, p. 10 e 11).

É por essa razão que temos como objeto de estudo as Passagens Subterrâneas de Pedestres (PSP), local de primazia do pedestre, e portanto, de sua ocupação e realidade metropolitana. Território que não se é "testemunhado" pela janela dos automóveis, mas que se tem todos os "produtos artísticos"[319] da cidade (seu sistema viário idealizado e as escalas) sentidas.

"CIDADE" RE-MAPEADA

Percorre-se o Plano Piloto além da experiência do exercício de sua abstração social-formal é possível apenas ao *connoisseur* do seu desenho[320], àqueles que a sabem ler em vôo de pássaro[321] e conhecer "dentro" deste, os "brasilienses". Assim:

---

como é o caso do Renascimento que veio a realizar rupturas no tecido urbano medieval, visto que não concebia o completo redesenho das cidades, como aponta Giedion (GIEDION, Sigfried. "Espaço, Tempo e Arquitetura", São Paulo: Martins Fontes, 2004, p. 79), e o caso inverso, o Plano Piloto de Brasília e a grande Brasília, estabelecendo assim uma conexão perante o mundo dos pensamentos (ideais, projetos) e o mundo dos fatos e, portanto, fazendo com que a chamada cidade ideal nada mais seja que um ponto de referência em relação ao qual se medem os problemas da cidade real, apesar da "contraposição recorrente entre cidade metafísica ou celeste e cidade terrena ou humana" (ARGAN, 2005, p. 73 e 74). Além do modelo de forma, a cidade ideal é também um modelo de desenvolvimento – uma cidade, portanto, "representativa e visualizadora" de conceitos ou de valores - , dado que a cidade real reflete dificuldades quanto ao "fazer a arte e as circunstâncias"; assim, o ideal comporta-se como um *módulo* "para o qual sempre é possível encontrar múltiplos ou submúltiplos que modifiquem a sua medida, mas não a sua substância". Ainda, conforme Argan (2005, p. 74 e 75), "dada uma planta em forma de tabuleiro, centralizada ou estelar, sempre é possível desenhar o mesmo esquema numa dimensão maior ou menor (...) Em geral, o desenho da cidade ideal implica o pensamento de que, na cidade, realiza-se um valor de qualidade que permanece praticamente imutável com a mudança de quantidade, na medida em que, por postulado, qualidade e quantidade sejam entidades proporcionais (...) [Todavia] transpondo o problema de forma *ne varietur* para o seu devir, é fácil constatar que o devir nunca tem um ritmo ou um andamento linear, não corresponde a nenhum esquema, ou padrão, *a priori*. Não é certamente a lógica da história, mas na desordem dos eventos que se reflete na realidade urbana herdada no passado". Assim, portanto, dizemos que a "forma" (da cidade real) é o resultado de um tentativa de materializar-espacializar-planejar as respostas para um "processo" (de urbanização), cujo ponto de partida não é a própria forma. Isto nos revela que a cidade não é uma *Gestalt* (forma-aparência; cidade ideal), mas sim uma *Gestaltung* (construção-formulação; cidade real), ou seja, uma construtibilidade processual e não (apenas) uma categoria estética.

319 ARGAN, 2005

320 Ainda, referir-se ao ideal de liberdade-mobilidade, o qual soma a prerrogativa do "distanciamento físico" da cidade ao "distanciamento social", afim que ocorra a produção de contrastes de comunicação, o "movimento do urbanita" viria a refletir o cosmopolitismo citadino, conforme Walter Benjamin (BENJAMIN, 1997). Esta linha de pensamento fez surgir a figura do *flâneur*, o errante de Benjamin através da poesia de Baudelaire (BAUDELAIRE, 1955), o qual contempla misturar-se a multidão, mas deseja permanecer anônimo. Ou ainda, através do exercício da deriva pelos "espaços indeterminados", de Milton Santos (1966, apud CARERI, 2018) na busca da Nova Babilônia (JACQUES, in CARERI, 2018, p. 14).

321 Uma das problemáticas de "Brasília-modernista" é que a capital é vista através dos olhos de um *voyeur*, ou seja, à partir da "vista de cima" em seu formato particular de borboleta, onde a cidade assume esta austeridade de impor-se e marcar-se na natureza, aparentando assim fria, dura, vazia e, sobretudo, artificial – por fim, um carimbo no território. De acordo com Michel de Cearteu (1980, p.170-171), observa que "os medievas e

> "despe-se das asas de Dédalos, abandona a visão de Dédalos para se colocar no lugar de Teseu que, com a ajuda do novelo de Ariadne, desvela os mistérios do labirinto. Dédalos (…) *(representa o)* apreensível "de cima", visão tradicionalmente própria dos deuses (…) Teseu representa a pessoa comum, que precisa, no seu cotidiano, de pistas para chegar ao conhecimento"[322] do Plano Piloto.

Os caminhos pré-concebidos para os pedestres transitarem no Plano Piloto surgiram como uma maneira de possibilitar variáveis de "controle sociológico" através dos padrões possíveis observados em meio aos seus rígidos traçados retificados[323], dado que a cidade-nova era uma laboratório social[324] para desenvolver os homens do futuro através de "quase um sonho demiúrgico" (LESSA, 2000, p. 26); estes "cuidariam do alvéolo-urbano do Brasil central, plasmando o novo brasileiro", o qual seria radicalmente diverso dos demais homens brasileiros, que eram "enquadrados em cidades desarrumadas".

Nota-se que mesmo com a mudança de ponto de vista de "cenografia para corporal" (conforme distinção de Paola Berenstein Jacques [325]), à partir do reconhecimento do "lugar do pedestre"[326] para além da Superquadra e até da Unidade de Vizinhança, não identifica-se em sua totalidade os traços e o "homens idealizados" pelo movimento moderno no projeto construído[327] – isto é, muitas das rotas desenhadas são também parte de cenografia, e não da realidade.

Assim, a fotografia aérea e a possibilidade do "sobrevôo" do Google Earth, revelam representações citadinas irreais, ou melhor, condições urbanas não reais. Apesar de o desenho de Brasília ser esquemático, assemelhando-se aos mapas-satélites

---

renascentistas, faziam este mesmo exercício de tentar visibilizar a cidade vista de cima, em mapa". Embora concebida de forma a reverenciar a monumentalidade, conforme Xavier e Katinsky (2012), Lucio Costa havia desenhado a nova capital para ser "destinada a homens vivos". Por essa razão, o Plano Piloto de Brasília teria de trazer uma vida satisfatória aos seus habitantes. o que, assim, ela 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" (Relatório do PPB, 1956).

322 LOUREIRO, Claudia. Trecho de Resenha acerca do livro "O Espaço de Exceção", de Frederico de Holanda. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1999.

323 PAVIANI, 1988

324 SASSEN, Saskia. Entrevista em revista "Humanidades", n. 56, p. 14. Dezembro de 2009. Editora Universidade de Brasília.

325 JACQUES, Paola Berenstein. "Cenografias e corpografias urbanas: Espetáculo e experiência na cidade contemporânea". In: "Revista Observatório Itau Cultural", n.5, (abr/jun. 2008). – São Paulo, SP: Itaú Cultural, 2008, p. 49-58.

326 MENEZES, Marilene Resende. "O Lugar do Pedestre no Plano Piloto de Brasília", Dissertação de Mestrado pela Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília, sob orientação da Prof. Dr. Luiz Pedro Melo Cesar. Brasília, Setembro de 2008.

327 Conforme Menezes, realizou-se a construção de novas calçadas e a construção de calçadas em locais distintos.

disponibilizados pelo Google Earth, que nos sugerem "caminhos de fácil percepção" mais rápidos e seguros para nossa rota, navega-se, em todo caso, pela idéia fictícia da construção do espaço (imagética) e não pelo espaço real.

169



170



O percurso pelas calçadas controladas não compreendem toda a movimentação pedonal: as rotas foram de um modo geral "redesenhadas" e "apropriadas" pelos pés de seus habitantes na medida do possível, ou seja, "adaptadas". Assim, observa-se o andar pedonal em lugares pré-concebido (Relatório do PPB), concebido (construção do PPB) e ocupados pela população, ou seja, lugares projetado e lugares espontâneo[328].

Consta-se aqui eixos viários que sofreram aproximação corporal pela população, ou seja, tornara-se "ruas": a majestosa Rodoviária, já proposta como localização de primazia pedonal, a via W3, dispostas em sentido horizontal, a fachada frontal do Comércio Local, em sentido vertical.

328 A paisagem da cidade ideal na percepção para os modernistas não teria o encontro entre automóveis e humanos, acarretando em um controle do "lugar do pedestre" pelo tecido urbano, o qual, como vemos em Brasília nos "caminhos de rato", rastros do andar não controlado, pelo "tapete de gramado verde", as quais hoje em grande se comportam como áreas residuais, dado que que apenas encobre o solo exposto pela técnica rodoviária tornada urbanismo e da escala monumental. De acordo com Cançado (2015): "A ideia de paisagem e de geografia natural eram fundamentais à concepção espacial e urbana, diferentemente do modernismo europeu, mais afeito à cidade racional e higienizadora, onde as áreas verdes eram essencialmente vazios funcionais, depositórios de ar puro para uma sociedade infectada. Obviamente, Brasília, com a sua artificialidade e entendimento do cerrado como vazio, veio poucos anos depois a cobrir de poeira vermelha toda a condescendência dos críticos com essa suposta modernidade tropical. (…) Estimada em 50 milhões de metros quadrados, a área gramada de Brasília é superior a 120 metros quadrados por habitante, enquanto padrões internacionais estabelecem como "ótimo", 25 metros quadrados por habitante. Mas o que os dados não dizem é que muitos desses gramados são áreas residuais "acarpetadas de verde" de forma a encobrir o solo exposto pela violência da técnica rodoviária tornada urbanismo, que viria a ser observada por Burle Marx na Amazônia. "Os imensos gramados ingleses, os lawns da meninice" de Lucio Costa, de onde os "verdes de Brasília provêm", sempre foram, do ponto de vista da administração pública, um problema criado pelo projetista da capital (…) Afinal, a função primeira desse verde interminável sempre foi "monumental"" (CANÇADO, Wellington."Grama, inimiga insuspeita" In: Jornal "Outras Palavras". Publicado 29/05/2015 às 18:11 - Atualizado 15/01/2019 às 18h38. Disponível em https://outraspalavras.net/cidadesemtranse/grama-inimiga-insuspeita/)

Na busca exploratória da "cidade" pelo viés do pedestre, temos como resulta a descoberta da "Nova Babilônia do Plano Piloto de Brasília", ou seja, a "Brasília-situacionista", "hodologica" (LEWIS, 1972, apud CARERI, 2018), que se propõem buscar a "cidade nômade que vive dentro da cidade sedentária" (JACQUES, apud CARERI, 2018, p. 13 e 14)[329]. Conquistamos a real análise "Morfológica Urbana" do PPB[330].

Isto é, a "cidade popular", real, pedonal, dentro da "cidade oficial", imagética da cidade funcional, dispersa, automobilística. Buscamos, o parecer dos brasilienses que procuram compreender a cidade-capital, e assim, a ocupam, "instabilizam", modificam e somam seus traços, característica esta ensaiada em "Cidades Invisíveis"[331] de Italo Calvino, na imagética cidade *Aglaura*, a qual assemelha-se ao entender do Plano Piloto de Brasília e seus habitantes[332].

---

329 A rígida-inflexível denominação "lugar" e "não-lugar"329, provar-se, hoje, dado o atual fenômeno urbano, "ultrapassada", visto a atual relação perante "espaço físico" e "espaço social" – os quais, para Simmel (1992), estariam ou sempre juntos, ou totalmente separados, não podendo existir sem seu binário complementar329. Dessa maneira, na dicotomia "lugar" e "não lugar" observa-se, hoje, que o que está em causa é a dialética "espaços construídos" e "espaços vividos", de Milton Santos (JACQUES, in CARERI, 2018, p. 13). Muitas "alugares", isto é, "vazios da cidade", são as localidades de "Vazios plenos. Plenos de descobertas e possibilidades" (Oiticica; Clark). Estes "vazios da cidade" (ou "vazios urbanos", ou ainda "territórios atuais", de Careri), rementem ainda aos "espaços entre", ou "espaços intermédio" de Clemenot Ferrant, o "lugar-praticado" de Michel Certeau eo "meio-lugar" de JACQUES (in CARERI, 2018). Para a última, os "meio-lugares" são definidos pela sua prática, sua apropriação, seu uso, não sendo exatamente nem um lugar específico e nem um não lugar (JACQUES, 2012, p. 10). São "lugares de indeterminação". Conforme Clemont Ferrand, "Os limites espaciais se mostram menos rígidos. Entre interior e exterior, entre dentro e fora, entre privado e publico, entre aqui e lá. Novamente o espaço do "entre". Entre os dois. Estar "entre" não quer dizer ser uma coisa ou outra, quer dizer ser temporariamente uma coisa e outra. Estar no meio de… Em transformação. É não somente estar no meio ou em um meio, mas ser o próprio meio (…) Eles poderiam ser os não lugares segundo Marc Augé (…) O terreno é baldio, mas no momento que decidimos fazer um piquenique ali ele se torna menos baldio e a passagem se faz". (FERRAND, Clemont. Trialogue: lie/mi-lie/non-lieu". In: Lieux Contemporains, 1996)

330 "Morfologia Urbana é a ciência que estuda a forma física das cidades, bem como os principais atores e processos de transformação que moldam essa forma. Dada a complexidade do objeto de estudo, a Morfologia Urbana tem uma clara natureza multidisciplinar, recebendo contributos de diferentes disciplinas e de diferentes 'abordagens' dentro da mesma disciplina". OLIVEIRA, Vítor. "Urban Forms: Diferentes abordagens em Morfologia Urbana. Contributos luso-brasileiros", Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto, 2018. Disponível em: <https://vitoroliveira.fe.up.pt/pdf/diferentes-abordagens-em-morfologia-urbana.pdf>

331 Em "Cidades Invisíveis", o explorador Marco Polo analise, à partir de relatos de memória de suas viagens, o parecer de cinquenta e cinco cidades ao imperador mongol Kublai Khan.

332 CALVINO, 2015, p. 29 e 30. "Não saberia dizer nada a respeito de Aglaura além das coisas que os próprios habitantes da cidade sempre repetem: uma série de virtudes proverbiais, de defeitos igualmente proverbiais, algumas extravagâncias, algumas inflexões observâncias às regras. Antigos observadores – e não existe razão para crer que sejam inverídicos – atribuíram a Aglaura um constante sortimento de qualidades, comparando-as, claro, às de outras cidades da época. Pode ser que nem a Aglaura que se descreve nem a Aglaura que se vê tenham mudado muito desde então, mas o que era estranho tornou-se habitual, excêntrico o que se considerava a norma, e as virtudes e os defeitos perderam excelência ou desdouro num ajuste de virtudes e defeitos distribuídos de maneira diferente. Deste modo, nada do que se diz a respeito de Aglaura é verdadeiro, contudo permite captar uma imagem sólida e compacta de cidade, enquanto os juízos esparsos de quem vive ali alcançam menor consistência. O resultado é o seguinte: a cidade que dizem possui grande parte do que é necessário para existir, enquanto a

As Passagens Subterrâneas Pedestres, as Passagens Subterrâneas do Metropolitano, a Estação Rodoviária de Brasília e da Galeria dos Estados são localidades também constituintes da "Brasília-situacionista" que buscávamos ao longo das pesquisas, visto se comportarem, como abordaremos, como "não-lugares". Passagens Subterrâneas de Pedestres, por serem uma importante evidência física, ainda do projeto, perante a escala humana e também o pensamento binário "cidade e campo"[333] – como melhor estudaremos -, uma vez que a cidade-modelo Plano Piloto de Brasília, opõem-se e distancia-se fisicamente à partir de uma separação perceptível total – visto seus cinturões verdes – ao seu oposto, o campo, ou, no caso específico, a periferia brasiliense.

O expoente máximo da urbanização em meio ao traçado modernista é a Plataforma Rodoviária, elemento que estrutura o desenho urbano de Brasília, visto localizar-se no ponto de intersecção da cruz Eixo Monumental e o Eixo Rodoviário, se apresentado ora como subterrânea, ora como plataforma. Além de promover a transição da Escala Monumental para a Escala Gregária e a convergência entre o centro urbano de Brasília e as Cidades Satélites do Distrito Federal, esta localidade é também onde melhor consegue-se observar a relação do corpo como local de percepção de si e do mundo, pela dialética de Hélio Oiticica, apresenta-se como uma "experiência de vivencia da cidade" pelo caminhar neste "espaço relacional de projeto urbano" (ROSSETTI, 2010)[334] de Brasília. Lucio Costa abdica da forma de grande dimensão – com 700 metros de extensão - interessando-se pela espaço enquanto ambiência, lugar[335]. Ainda conforme Rossetti (2010, p. 14):

> "(…) a Plataforma pertence àqueles que legitimamente circulam em e entre seus espaços e ambientes, àqueles que incorporam seus espaços em seus fluxos cotidianos,

---

cidade que existe em seu lugar existe menos. Portanto, se quisesse descrever Aglaura limitando-me ao que vi e experimentei pessoalmente, deveria dizer que é uma cidade apagada, sem personalidade, colocada ali quase por acaso. Mas nem isso seria verdadeiro: em certas horas, em certas ruas, surge a suspeita de que ali há algo de inconfundível, de raro, talvez até de magnífico; sente-se o desejo de descobrir o que é, mas tudo o que se disse sobre Aglaura até agora aprisiona as palavras e obriga a rir em vez de falar. Por isso, os habitantes sempre imaginam habitar Aglaura que só cresce em função do nome Aglaura e não se dão conta da Aglaura que cresce sobre o solo. E mesmo para mim, que gostaria de conservar as duas cidades distintas na mente, não resta alternativa senão falar de uma delas, porque a lembrança da outra, na ausência de palavras para fixá-la, perdeu-se". CALVINO, Italo. "Capítulo IV", "As cidades e o nome. 1", In: "As Cidades Indivisíveis", Alfragide: D. Quixote, 2015, p. 29 e 30.

333 Escola de Chicago

334 ROSSETTI, Eduardo Pierrotti. "Corpo Aberto No Espaço". In: "Oiticica: A Pureza é um Mito". Revista Itaú Cultural, p. 10-15. Publicado em 22 De Abril de 2010. Disponível em: <https://issuu.com/itaucultural/docs/oiticica>

335 ROSSETTI, 2010, p. 13

> confirmando-se como lugar que instaura e inaugura as percepções do espaço urbano em Brasília (…) a Plataforma Rodoviária de Lucio Costa abre o espetáculo arquitetural, instiga os fluxos urbanos, reinventa o cotidiano e intensifica a vida citadina de Brasília para além das imagens de arquitetura de Oscar Niemeyer. O projeto de Lucio Costa estabelece outro grau de intimidade (…) transgredindo à mera contemplação da cidade, por meio da ação de experimenta-la, como Hélio Oiticica propõem em sua obra".

Dessa maneira, conforme Sylvia Ficher e Geraldo Nogueira Batista, em o "Guiarquitetura Brasília"[336], "Simbolicamente, a Estação Rodoviária representa, ao mesmo tempo, a dimensão mais cotidiana de Brasília, e o anseio de modernidade".

Outra referencia da "urbanidade", além da Rodoviária, do Metropolitano e das Passagens Subterrâneas de Pedestres (PSP), é a Galeria dos Estados, também já citada, a qual é também uma PSP, mas que interliga o Setor Comercial Sul (SCS) com o Setor Bancário Sul (SBS), localizando-se, dessa maneira, na intersecção da Escala Monumental e Escala Gregária, como a Rodoviária. Assim, desempenha concomitantemente um carácter plural, como acontece nas outras duas formas físicas de "urbanidade" do Plano Piloto.

A quatro localizações, dado seu carácter de "espaço relacional" [337], desempenham o sentido de "lugar" defendido pelo autor Yu Fu Tuan, em "Espaço e Lugar: a perspectiva da experiência" (1983), onde "espaço" tornar-se-ia "lugar" a partir da experiência do cotidiano, dado que "lugar" é segurança e "espaço" liberdade, recebendo uma construção de valor, após seu conhecimento (TUAN, apud SANTOS, 2014)[338]. Conforme, Yi-Fu Tuan (1983, p. 6):

> "Lugar é uma pausa no movimento (…) se pensarmos o espaço como algo que permite movimento, então lugar é pausa; cada pausa no movimento torna possível que localização se transforme em lugar".

Ainda, dada a marginalização, estes três "agora conhecidos lugares" – Rodoviária, Metropolitano, Galeria dos Estados - poderiam vir a desempenhar um atributo de "casa"[339], visto terem o atributo de "espaço realmente habitado", dado que seus diferentes usuários sentem-se, nestes centros de urbanidade, protegidos, dado

336 FICHER, Sylvia; BATISTA, Geraldo Sá Nogueira. "Guiarquitetura Brasília". Empresa das Artes: Editora Abril, 2000

337 ROSSETTI, 2010

338 TUAN, Yi-Fu. "Espaço e Lugar: a perspectiva da experiência". São Paulo: Difel, 1983, p. 6, In: SANTOS, Niedjha L. Abdall. "Governança Na Gestão De Espaços Públicos Urbanos: Territorialidades e Cidadania na Galeria dos Estados em Brasília, Distrito Federal". Dissertação de Mestrado em Geografia, pela Universidade de de Brasília, orientada por Marília Luíza Pelusoem. Brasília, 2014.

339 BACHERLARD, 2000, p. 25

o constante movimento – ou seja, o contato direto em abundancia com distintos "estrangeiros" ou "outros", diferenciando-se, assim, das Passagens Subterrâneas de Pedestres, as quais, como já observado, necessitam de uma ressignificação.

As estações de ônibus poderem também receber esse atributo, bem como os pilotis dos edifícios e o aeroporto, ou seja, todos estes e aqueles "lugares de transição", definidos, em contraposição, como "não-lugares", conforme Marc Augé, em oposição ao "lugar antropológico", um espaço identitário, relacional e histórico[340]. Nestes "não-lugares" de Marc Augé, haveria a circulação de diferentes grupos de pessoas, todavia, inter-relações não ocorreriam, incapacitando, assim, a posterior criação de uma identidade na nossa vida cotidiana, sendo esta última um reflexo da relação entre tempo, espaço e também o "outro".

Conforme Augé (1994), o fenômeno que definiu como "sobre modernidade", seria, assim, marcado pelos excessos - de imagens e de acontecimentos - onde haveria uma eterna referencia ao individuo, anulando, dessa forma, a categoria do outro e do coletivo. Dessa maneira, seriamos espectadores e não personagens, e, por fim, nos assumiríamos como seres solitários. De acordo com Augé (1994, p. 167), cuja base de trabalho decente do pensamento de Georges Simmel, "O não lugar é o espaço dos outros sem a presença dos outros, o espaço constituído em espetáculo".

A rígida-inflexível denominação "lugar" e "não-lugar"[341], provar-se, hoje, dado o atual fenômeno urbano, "ultrapassada", visto a atual relação perante "espaço físico" e "espaço social" – os quais, para Simmel (1992), estariam ou sempre juntos, ou totalmente separados, não podendo existir sem seu binário complementar[342]. Dessa maneira, na dicotomia "lugar" e "não lugar" observa-se, hoje, que o que está em causa é a dialética "espaços construídos" e "espaços vividos".

Portanto, ao se desconstruir a imagem do urbanismo modernista por meio destes espaços de "ambiências não controladas" que ocorrem dentro das paredes de corredores enterrados e as vezes estreitos, descobre-se um local de "vazios plenos",

340 Marc Augé analisa o binômio "lugar antropológico" e "não lugar", noção semelhante encontrada também em Manuel Castells, com "espaço de fluxos" e "espaço dos lugares"; Certeau, com "lugar" e "espaço"; Françoise Choay, com "cyberspace"; Michel Foucault, com "heterotopias"; e Melvin Webber com "nonplace".

341 Termo utilizado pela primeira vez por Jean Duvignaud em *Lieux et non-lieu* (Paris, Galilée, 1977).

342 "A acabo reciproca faz do espaço, até então vazio e nada, qualquer coisa [*para nós]*, preenche-o enquanto ele a torna possível" (Simmel, [1908] 1992, p. 601).

"plenos de descobertas e possibilidades" [343], os quais contam e recontam a história das três gerações dos homens de Brasília, de Clarice Lispector.

Em todo caso, relacionando-a às Passagens Subterrâneas de Pedestres, observamos que estas não possuem a mesma simbologia social que àquelas – Rodoviária, Metropolitano, Galeria dos Estados - uma vez que exprimem o medo na dimensão cotidiana, dada a má ambiência e ausência de outros usos, além da segregação e do isolamento, não desenvolvendo, portanto, um "espaço relacional de projeto urbano" (ROSSETTI, 2010) e apenas um "espaço de escoamento populacional". Novamente, isto se dá devido a lógica massa-fluxo populacional modernista e, ainda, dada a ampla diferença social, fazendo surgir o contraste e o medo pelo o outro, dado que na localidade todos são estrangeiros, temporários, visto que a única função atribuída as PSP é o atravessamento do Eixo.

Dessa maneira, como postulado por Lefebvre (1991) em "Produção do Espaço", o espaço apresenta uma natureza contraditória, dado que, embora seja permeado por relações sociais, não só é por elas amparado, necessitando também de ser o produtor e produto dessas mesmas relações – ou seja, ser a ação e a reação, como em um sistema *horus-borus* para equilibrar-se.

Apesar de um traçado que devia vir a induzir a segurança, uma vez que são "o caminho mais rápido e protegido", dado seu desenho em linha reta que liga diretamente os pontos de entrada-saída entre quadrantes por debaixo do Eixo Rodoviário e também pelo fato de serem resguardadas da velocidade automotor, estas Passagens Subterrâneas de Pedestres tornaram-se na realidade a longo prazo, locais escondidos e isolados, assim, *sites* de atmosferas duvidosas, ocasionando pelo seu redesenho; principalmente "assustador" pelo olhar feminino, de acordo com a "psicocartografia". "Atravessar por cima" do Eixo Rodoviário, portanto, pareceria mais "correto" por ser "mais rápido" e mais "seguro", na perspectiva de não ter de encontrar com um "outro" alguém.

Passados mais de sessenta anos da inauguração da capital e a indiscutível ocupação pelos seus moradores, esta simbologia e forma dua e coexistente de ecossistema, consta-se como uma veracidade, afirmando cada vez mais este específico "local do pedestre", como destinada a moradores externos ao Plano Piloto e, assim, a marginalização social, visto estas zonas terem "horários de funcionamento de serviço semanal".

343 Hélio OITICICA e Lygia CLARK, apud JACQUES em CARERI, 2018

Este lugar seria destinado primordialmente aos não moradores do Plano Piloto, mas funcionários dos Comércios Locais e das dos edifícios residências, os quais fariam a rota de volta a casa (localizada na periferia) através do uso de autocarros, com paragens localizadas ao longo do Eixo Rodoviário.

"CIDADE OCUPADA": PASSAGENS SUBTERRÂNEAS DE PEDESTRES

Como visto, o Plano Piloto está passando pela ocupação, e portanto, transformação, de seus "espaços ociosos", os "vazios". Basta uma análise rápida aérea para observar as "Linhas do Desenho" - popularmente, "Caminhos de Ratos" -, rastros orgânicos dos caminhos feitos pelos pedestres "mapeando" novos percursos para além dos "caminhos para pedestres" que desenhavam "fluxos artificiais", como visto no gramado da Esplanada dos Ministérios. Mais profundamente, ou seja "dentro da perspectiva cidade", observamos também a cidade ocupada, com "camelôs", grafismos e "puxadinhos".

> "Brasília ensinou seus moradores a se deslocarem em um plano cartesiano, a terem sempre a consciência de norte e sul, a terem um entendimento racional do contexto. Uma cidade planejada para romper com as tradições e simbolizar a modernidade, que exigiu de seus habitantes uma nova relação com a vida urbana
> [...]
> Será então que as cidades planejadas nunca terão a capacidade de propor caminhos verdadeiramente funcionais para os pedestres? Ou será que as cidades devem estar abertas para modificações, uma vez que seus habitantes comecem a tomar-lhe posse?
> [...]
> Aos poucos o concreto branco abre espaço para novas cores e a ocupação espontânea deixa suas marcas sobre as coordenadas do Plano Piloto"
> (BÍLÁ, 2015, p. 12, 68 e 134)

Felizmente, assim, a apropriação da cidade fez surgir nestes espaços-corredores uma nova atmosfera, dada sua ressignificação. Nas PSP encontra diversos exemplos de grafite urbano, mas também de pichação, revelando a dualidade do espaço e da cidade. Em todo caso, a carência de iluminação noturna e seu carácter isolado em meio a Escala Bucólica, como melhor veremos, fez surgir um abandono do sujeito e o medo, principalmente para o usuário feminino rotineiramente. Com a ocupação da cidade e facilitado pelo "carácter escondido", os espaços das Passagens Subterrâneas para Pedestres, vieram a possuir esporadicamente uma ressignificação, bem como outros diferentes nichos compreendidos pelos brasilienses, como o Eixão e os "vazios entre prédios" do Setor Comercial (SC Sul ou Norte), vêem dando lugar a

usos efêmeros, como festas e feiras públicas, especialmente no período da seca, quando tendas não são necessárias e novos olhares aos vazios da cidade surgem. Tal pensamento é visto em Michel de Certeau, quando o autor propõe que a cidade é palco da relação entre "espaço e lugar", onde o "[...] espaço é um lugar praticado. Assim, a rua geometricamente definida por um urbanismo é transformada em espaço pelos pedestres" (CERTEAU, 1994, p. 202), ou seja, seus ocupantes, os quais instabilizam seus "rígidos traçados". Por fim, de acordo com Kevin Lynch, "Os elementos moveis de uma cidade, e em especial as pessoas e suas atividades, são tão importantes como suas partes fixas" (LYNCH, 1982)[344].

Dessa maneira, apesar da cidade tentar determinar desde o início onde seus habitantes iriam recrear, com o Setor de Diversões Sul e Setor de Diversões Norte, e realizar outros funções com a setorização pré-determinada (Setor Hoteleiro, Setor Bancário, Setor dos Esportes, Setor Comercial, etc.), novos e potenciais lugares estão sendo criados e ocupados. Novos, reais e necessários usos (re)surgem. Nomeações aparecem em lugar à siglas.

Portanto, nos "espaços de transição" da Passagens Subterrâneas, comportam-se em "lugares", e não "alugares", como proposto por Marc Augé, como veremos ao longo da pesquisa, dado que os corredores abrigam hoje grafites e "mercados informais", como veremos a seguir, apresentando-nos permanência e "manifesto" à ocupação da cidade, como intervenções do grupo Coletivo Transverso e a musica e dança do Forró de Vitrola[345].

> "entre,
> entre por favor
> entre blocos
> entre quadras
> entre,
> entre por favor"
> (Behr, poema "Entre", 2007, p. 54)[346] .

344 LYNCH, K. "A Imagem da Cidade". São Paulo: Martins Fontes, 1982.

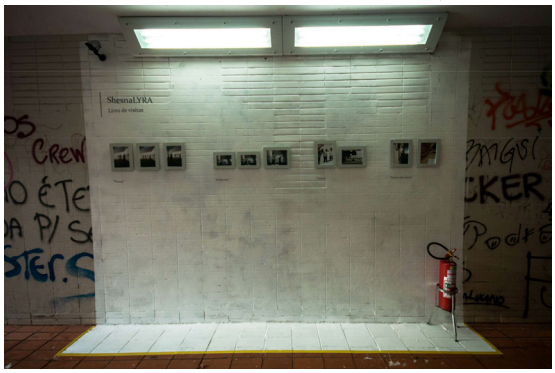
345 Para a leitura acerca da ocupação artística das Passagens Subterrâneas de Brasília, assunto que não detalharemos, indicamos três dissertações da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo e Faculdade de Comunicação da Universidade de Brasília, respectivamente:
- SOUSA, Octávio dos Santos. "Cibe cultura e ocupações no vazio moderno em Brasília", Dissertação de Mestrado em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade de Brasília, sob orientação da professora doutora Luciana Sabóia Fonseca Cruz. Brasília, Julho, 2015
- RODRIGUES, Andressa Novais. "Debaixo das asas: As intervenções artísticas nas passagens subterrâneas de Brasília", Dissertação de Graduação em Comunicação Social pela Universidade de Brasília, sob orientação do professor doutor Wagner Antônio Rizzo. Brasília, dezembro, 2014
- Além do livro, já apresentado: BILÁ, Gabriela. Além Do Livro, "O Novo Guia De Brasília", 2015

346 Poema "Entre", de Behr, publicado no livreto mimeografado "Grande circular" (1978).

"As passagens subterrâneas fazem parte da mitologia brasiliense. Muita gente sente medo de assalto ou sente nojo da sujeira. Ao mesmo tempo, são galerias incríveis para a realização de intervenções. Diferente de grande parte de Brasília, aquele é um espaço predominantemente de pedestres, de forma que o tempo de leitura é bem maior do que uma intervenção feita para ser lida de um ônibus ou carro. O poema na parede muda a experiência de quem passa por ali, e reflete um uso social diferente para aquele espaço - a intervenção poética"
(Coletivo Transverso)[347]

"A passagem é lugar de, como o próprio nome diz é um lugar de passagem, mas também pode ser um lugar de encontro, em que as pessoas podem se identificar, tanto com a musica, com as pessoas, enfim, com o ambiente. E que se identifique também como pertencentes a esse espaço e que possam zelar dele. (…) Bom, eu quero dar à passagem subterrânea um caráter cultural, mostrar que é um ambiente digno da nossa cidade, porque muita gente acha que é um lugar perigoso, sujo. Acho que perigoso é o próprio ser humano que não sabe zelar daquele lugar, não deixa limpo, e isso é obrigação também do serviço publico, do poder publico, então acho que essa passagem ela pode ser nossa, ela pode ser minha, ela pode ser sua, ela pode ser, alias, ela já é da população. Então levar cultura para esses lugares só reforça essa minha intenção"
(Cacai Nunes, idealizador do "Forró da Vitrola")[348]

172



173





174

347 RODRIGUES, Andressa Novais. "Debaixo das asas: As intervenções artísticas nas passagens subterrâneas de Brasília", Dissertação de Graduação em Comunicação Social pela Universidade de Brasília, sob orientação do professor doutor Wagner Antônio Rizzo. Brasília, dezembro, 2014, p. 59

348 RODRIGUES, Andressa Novais. "Debaixo das asas: As intervenções artísticas nas passagens subterrâneas de Brasília", Dissertação de Graduação em Comunicação Social pela Universidade de Brasília, sob orientação do professor doutor Wagner Antônio Rizzo. Brasília, dezembro, 2014, p. 56

172. Instalação da Shesna Lyra, em 2015, em que a artista propõem o deslocamento da forma de apresentação da obra de arte em galeria com o modelo "Cubo Branco" à Passagem Subterrânea de Pedestre, criando uma galeria pedonal urbana.
173. Festa "Forró da Vitrola"
174. Intervenção Coletivo Transverso

Um lado curioso também é que o próprio Eixão (Eixo central, que no dia-a-dia tem velocidade de 80km/h), aos domingos e feriados tem sua função alterada, deixando de recebe o popular e hostil nome "Eixão da Morte" para denominar-se "Eixão do Lazer". Aqui inúmeras atividades acontecem. Foi em 1990, que a proposta entrou em vigor, inicialmente tendo seu uso alterado apenas uma vez ao mês[349]. Relembra-se aqui, em todo caso, a publicação do documento "Brasília Revisitada", de Lucio Costa, em 1987, além da inscrição de Brasília na lista de bens do Patrimônio Mundial da Unesco, no mesmo ano. Segundo Lucio Costa, em "Brasília Revisitada", estes caminhos espontâneos devem ser oficializados:

> "Para os caminhos de pedestres no canteiro central (da Esplanada dos Ministérios) deve ser mantido o critério de utilização do asfalto, as trilhas surgidas naturalmente"
> (COSTA, "Brasília Revisitada", 1987).

> "Cidade planejada para o trabalho ordenado e eficiente, mas ao mesmo tempo cidade viva e aprazível, própria ao devaneio e à especulação intelectual, capaz de tornar-se, com o tempo, além de centro de governo e administração, num foco de cultura dos mais lúcidos e sensíveis do pais"
> (COSTA, "Relatório do Plano Piloto de Brasília". 1991, p. 22).

É de importância ressaltar que tais ocupações (formais ou informais) são fundamentais para a segurança do lugar, concretizando um "controle" aqui visto como favorável, ou seja, "positivo" ao "funcionamento" deste, criando, portanto, uma "comunicação" e, consequentemente, "vida"[350].

Novamente , conforme Michel de Certeau[351], há um papel afetivo que as caminhadas urbanas podem nos proporcionar com a compreensão das caminhadas como algo maior que um simples método de chegar a um destino desejado ("um fluxo", digamos). Com essa nova forma de andar, o pedestre pode fazer da cidade um

349 RODRIGUES, 2014, p. 56, apud LOPES, Amanda Alves de Sicca . "De L a W: Requalificação do Eixo Rodoviário de Brasília". Dissertação de Graduação pela Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília, sob orientação de Gabriela Tenório. Brasília, Julho de 2016

350 Segundo ROSSI, 1995, p.13 apud FERARRA, 2007, p. 41

351 CERTEAU, 1996, p. 178 e 181

espaço pessoal, transformando seus sentidos, indo, portanto, além da imagem da cidade "vista de cima", como em mapa, fazendo uma "redescoberta" e "remapeamento" da "cidade"[352].



352 CERTEAU, 1996, p. 182



175-176: Frames do curta-metragem, “Deserto” de Frederico Holanda, 2018, onde revela-se o Eixo Rodoviário diariamente e nos dias de “Eixão do Lazer”

CAPÍTULO 06

ENTENDER A CIDADE-MODELO *ATRAVÉS* DO PERCUSO PEDONAL DA MULHER

"CHAVE DE ANÁLISE"

177



178





179



180

177. Poeira e Batom no Planalto Central – 50 mulheres na construção de Brasília. Divulgação.
178. Oscar Niemeyer e modelos no Congresso Nacional / Otto Stupakoff, 1960)
179. Mulher diante do mapa do Plano Piloto de Brasília
180. Marianne Peretti, autora dos vitrais da Catedral de Brasília

Dada a invisibilidade física do nosso "objeto de estudo", o tecido urbano da cidade-modelo (com seus setores e grandes distancias), a relação com o "espaço público", a questão da existência de funcionários domésticos nas habitações da Unidade de Vizinhança e, por fim, a primazia da mulher na área de estudo, julga-se de importância a compreensão do corpo feminino e do seu deslocamento, uma vez que almejamos diretrizes reais para a proposta de reabilitação das PPB.

É, novamente, portanto, através deste viés feminino e sua abrangência experiência espacial que procuramos confrontar o desenho da cidade, dado que este se percebe não apenas pela individualidade corpórea de cada uma, mas também pela intersecção de esferas pessoais (o feminino e o "outro"), uma vez que "o espaço define as pessoas nele; ao mesmo tempo, contudo, a presença de indivíduos no espaço determina a sua natureza" (ARDENER, 1993, p. 113, apud VIANNA, 2014)[353].

No redescobrimento do Plano Piloto de Brasília, dado o "rompimento" ideal do modelo patriarcal de família[354], onde cabia a mulher destina-se ao ambiente residencial com afazeres domésticos, e com os atuais novos paradigmas, é de necessidade repensar criticamente a reabilitação e o redesenho no Plano Piloto de Brasília, dada a atual conquista e reinvindicação de políticas públicas no espaço-urbano pela mulher, onde, como visto, suas questões estão presentes também no "urbanismo universal", apesar da maior latência em seu "campo".[355]

Dessa maneira, para se melhor estudar a mulher em deslocamento no "espaço público", precisa-se antes compreender sua relação com a residência e sua imagem na própria "cidade".

Em todo caso, de acordo com Roberto Matta (1985)[356], não diferenciaria-se as formas de "controle social" perante as metáforas "casa" e "rua" ao tratarmos da figura da mulher e seu classe-raça, dado que em ambas localizações teríamos sua

353 ARDENER, 1993, p. 113, apud VIANNA, Fabíola Lessa, "Mulheres Na Cidade: A invisibilidade e a exploração da condição da mulher no espaço urbano". Dissertação de Graduação pela Faculdade de Direito da Universidade de São Paulo, sob orientação de Marcus Orione Gonçalves Correia. São Paulo, 2014

354 Novamente, o projeto do Plano Piloto era um *zeitgeist*, o espírito de época; em suma, "a cidade da utopia moderna", dado seu carácter transformador social "ao transformar as condições de habitação" (VIDAL, 2009, p. 221) o qual admitia uma "cidade sem classes sociais". Em todo caso, como já visto, "nosso modernismo" possuía ainda o sistema patriarcal como organização social da família, distanciando-se, dessa maneira, a completude na alteração da forma doméstica proposta do morar modernista, que preconizava, como vimos, principalmente alterar o equilíbrio entre o espaço público e privado, rompendo as fronteiras entre "casa" e "cidade" independente da questão de gênero, questão vista principalmente no hemisfério norte

355 Para a questão de gênero no movimento modernista recomenda-se a leitura dos livros "Women and the Making of the Modern Home: A Social and Architectural History", de autoria de Alice Friedman.

356 MATTA, Roberto da. "A Casa e a Rua: Espaço, Cidadania, Mulher e Morte no Brasil". São Paulo: Editora Brasiliense, 1985.

figura como secundária e sem variações: no primeiro teríamos uma representação hierárquica e de ordem, enquanto no segundo de falta de proteção e perigos morais[357].

Em contrapartida, Sueann Caufield (2000)[358], argumenta que estes dois espaços trariam variações no que fiz respeito ao "controle social" à partir de status social e da raça, ainda, que quer na "casa", quer na "rua", ao tratarmos do corpo feminino teríamos a obsessão em ambos os lugares virgindade da "jovem mulher", isto é, a preocupação a honra, herança do passado colonial do país e da influencia católica – influencias sociais que foram transportadas e permaneceram no imaginário brasileiro de modernidade[359]. Tais distinções são possíveis de serem vistas nas figuras das mulheres de classes sociais e raças distintas que emigraram para a nova capital, Eleonora Morandi Quadros e Suzana Conceição Mendonça, mostradas do documentário "Poeira e Batom no Planalto Central: 50 Mulheres na Construção de Brasília" (2010)[360]. A questão da "interseccionalidade"[361] é novamente aqui lembrado, revelando as duas mulheres: a moradora e a trabalhadora.[362]

Julga-se de importância para o âmbito desta tese a menção aos livros acadêmicos publicados no Brasil, sobre o papel da mulher, das experiências, sexualidades e direitos ao longo da história do país, são eles: "História das Mulheres

357 PIRES, Larissa Oliveira, "Gender in the modernist city: shaping power relations and national identity with the construction of Brasilia". Dissertação de Doutorado em Filosofia pela Iowa State University, Ames, 2013

358 CAUFIELD, Sueann. "In Defense of Honor. Sexual Morality, Modernity, and Nation in Early Twentieth-Century Brazil". Duke University Press, 2000

359 PIRES, 2013

360 "No inicio de Brasília, eram poucas mulheres, mas a gente valia por mil. A gente fazia de tudo. Era um desafio viver sem agua e luz, numa cidade toda em construção. Valeu a pena tanto sacrifício para ver nascer a nova capital do Brasil. Pena que a gente não é lembrada...". Depoimento Maria Luiza Mendes (parteira – chegou em Brasília em 1958) – MOURAO, Tania Fontenele; OLIVEIRA, Monica Ferreira Gaspar "Poeira e Batom no Planalto Central: 50 Mulheres na Construção de Brasília". Athalaia Gráfica e Editora, 2010; e "Poeira & Batom no Planalto Central - 50 mulheres na construção de Brasília". Documentário. 2010, Produção: Petrobras. Duração: 58 minutos. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=9rxJUc8kbSk>

361 É o estudo da sobreposição de invulnerabilidade pela intersecção de varias condições, não só gênero e sexo, mas de classe social. Ou seja, a mulher é invisibilidade, mas a mulher de classe social mais baixo, é duplamente invisibilidade. Dessa maneira, a "interrseccionalidade" trabalha com identidades sociais e sistemas relacionados a opressão, dominação ou discriminação.

362 Destacamos aqui o livro e documentário "Poeira & Batom no Planalto Central - 50 mulheres na construção de Brasília" (58min, 2010), de Mônica Ferreira Gaspar Oliveira e Tânia Fontenele Mourão, o qual nos apresenta depoimentos de mulheres praticamente esquecidas pela historiografia com o relato das mulheres na construção da atual Capital Federal. Nas imagens da construção e inauguração da nova capital, é raro observar a presença feminina, apesar de ter um total de 2.966 mulheres que ajudaram na construção de Brasília. apesar de ser apenas o nome de Marianne Peretti, artista franco-brasileira que desenhou os vitrais coloridos das obras de Niemeyer, uma "mulher oficial", um dos poucos que nos é revelado.

no Brasil" (1997), de Mary del Priore[363], e "Nova Historia das Mulheres" (2012), de Carla Bassanezi Pinsky e Joana Maria Pedro[364].

Ainda, de acordo com Agrest, no ensaio "À margem da arquitetura: corpo, logica e sexo" (p. 584-585, em NESBITT)[365], as intepretações feministas da arquitetura vieram a levantar paradigmas como o pós-estruturalismo, a psicanálise e o marxismo, as quais propunham a reabilitação do corpo feminino na arquitetura, dissertando como este foi "reprimido pela tradição da arquitetura ocidental e seu antropomorfismo" (antropomorfismo masculino, ou falocentrismo), fazendo-nos, assim, analisar que o "sistema da arquitetura" tenha vindo a se definir tanto pelo o que inclui como pelo o que exclui, "sendo a inclusão e a exclusão partes integrantes do mesmo constructo". Em todo caso, a parte da exclusão (do corpo feminino), "não e propriamente excluído, mas reprimido".

> "Qual corpo é projetado como o modelo para a imaginação arquitetônica? Vitruvio e Alberti elaboraram um sistema para a transformação [do corpo masculino] em um sistema de regras sintáticas, elementos e significados arquitetônicos"
> (AGREST, p. 584-585, in NESBITT, 2008)

Curiosamente, relembramos que o "homem novo" modernista, não era "novo" no sentido genérico, e sim, um "novo" sexuado e com um corte de "gênero", conforme Silvana Rubino[366]. Portanto, por mais modernos que se achassem, estes propositores de um novo modo de vida, não tinham a mulher a participar em questão de igualdade:

> "por mais modernos que eles se achassem, e mais propositores de um novo modo de vida, talvez não houvesse lugar para a mulher participar em condições de igualdade daquilo que era uma nova proposta, para um homem novo. Talvez o homem novo fosse homem não no sentido genérico, mas no sentido sexuado e com um corte muito sério de gênero"
> (SANTORO e RUBINO, 2015)

363 PRIORE, Mary Del (org.). "Historia das mulheres no Brasil". 7a edição. São Paulo: Ed. Unesp Fundação, 2009

364 PINSKY, Carla Bassanezi; PEDRO, Joana Maria. "Nova Historia das Mulheres". São Paulo: Ed. Contexto, 2012.

365 AGREST, Diana I. "À margem da arquitetura: corpo, logica e sexo", In: NESBITT (org.). "Uma Nova Agenda para Arquitetura antologia teórica 1965- 1995". 2ªed. São Paulo: Cosac Naify, 2008.

366 SANTORO, Paula; RUBINO, Silvana, em entrevista "Arquitetura e a questão de gênero" da Sindicato de Arquitetos de São Paulo. Publicado em 15 de jan de 2015. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=za4Bvx4J2mA&feature=youtu.be&fbclid=IwAR2-mSqVIlB6ZwS96ewMdo-a9WSaZheEyA_4lnNHtghpQGpxUH4iPJQC_Rw>

Assim, tratamos também da "invisibilidade da mulher" na arquitetura do movimento moderno[367].

CONTROLE RESIDENCIAL: MULHER

A moradia – principalmente coletiva - desempenhou uma papel fundamental pro processo de transformação social, comportando-se como a base das metrópoles industriais do século XX, isto é, da "cidade-ideal modernista", como visto na invenção da modular Superquadra do Plano Piloto de Brasília[368].

No Plano Piloto de Brasília, a Unidade de Vizinhança, é possível de ser analisada como uma localidade do "lugar de residir" deste "homem-real" individual e coletivo. Essa porção do projeto, em diálogo ao "andar livre de diversas rotas" dos Neoconcretos, ou seja, do "formalismo individualista", tinha primazia a mulher do Plano Piloto, uma vez que próximo de uma habitação teríamos uma oferta de comércio-serviço e atividades comunitárias em suas curtas distâncias. Assim, a mulher conseguiria à pé realizar seus afazeres quotidianos a uma curta distância; caso trabalhasse, teria a ajuda de sua funcionária doméstica para atividades "fora de dentro de casa". Em todo caso, com o crescimento da cidade-capital, a Unidade de Vizinhança tornou-se limitada: as escolas cresceram e foram para outros setores, as farmácias começaram a se localizar todas em um único Comércio Local, as Entrequadras não foram suficientes para trazer novas atividades, etc. No ideal funcionaria.

---

367 Em uma proposta de visibilidade as mulheres na historia da arquitetura, isto é, de construir uma nova historiografia, aceita-se uma organização dividida em quanto gerações: 1a geração, nascida entre 1880-1894, portanto, com obras relevantes na década de 1920; 2a geração, nascida entre 1984-1907, com obras na década de 1930; 3a geração, cuja arquitetura tem seu expoente em 1950; e a 4a geração com destaques na década de 1960 (MÚXI, 2018, p. 235).

368 Ainda no século XX, com a dedicação de bairros de moradia social, os arquitetos conseguiram se posicionar no centro de projetos de cidades, perfil que antes era ocupado por médicos higienistas, engenheiros, militares, políticos, etc. Tal conquista de espaço, se deu pelas formas "tipológicas morfológicas, tecnológicas e urbana a uma busca coletiva (...) em torno no higienismo, do funcionalismo, da ordem urbana e do controle" (MONTANER, MUXI, 2014, p. 35 e 36)368. A moradia, era assim o centro do pensamento arquitetônico e urbanístico. Todavia, esta dividia-se em duas vertentes: a primeira, dedicada a moradia popular das massas trabalhadoras, dentro uma lógica de produção em série, como expoentes como Adolf Loos, Walter Gropius, Le Corbusier, Alexander Klein, Bruno Taut, etc.; e a segunda, dedicada a moradia unifamiliar, em um contexto social de classes mais altas, com arquitetos como Frank Lloyd Wright, Ludwig Mies Van der Rohe, Luis I. Kahn, Alvar Aalto, Charles e Ray Eames, etc. (MONTANER, MUXI, 2014)A segunda vertente dedicava-se também a experimentos e propostas com o "objetivo de revolucionar o funcionamento do espaço doméstico, criando espaços flexíveis e unitários". Neste processo, as mulheres tiveram um papel importantíssimo que estabeleceram "uma tradição de repensar a moradia a partir da experiência e da eficiência", com expoentes como Charlotte Perriand, Marianne Brandt, Anni Alberts e Margarete Schütte-Lihotzky, todas alunas da Bauhaus e, por fim, Lina Bo Bardi (MONTANER, MUXI, 2014, p. 36).

Dado o alto grau funcionarismo doméstico e desenho dos apartamentos que não propunham inovações, a mulher residente do Plano Piloto de Brasília tinha sua casa dependente de uma "segunda mulher" de um modo geral, apesar da casa moderna, melhor entendida como o "apartamento" citadino, ter feito surgir uma emancipação das mulheres, dado que seus tamanhos reduzidos, o desaparecimento de seus elementos ornamentais e a simplificação de seus espaços, especialmente da cozinha, agora mais dinâmica quando existente[369], requeriam pouco tempo para serem cuidados e, logo, "permitiram" o acesso a outras esferas, como o trabalho e, consequentemente, a cidade.

A funcionária doméstica era a característica, portanto, que libertava da "mulher oficial" dos afazeres domésticos - diferentemente das mulheres que procuravam revolucionar o funcionamento doméstico dada a dupla jornada de trabalho, com espaços flexíveis e unitários, isto é, que procuravam repensar a moradia, como Margarete "Grete" Schütte-Lihotzky, autora da emblemática "Cozinha de Frankfurt" - que fazia parte de um projeto habitacional de Bruno Taut em Frankfurt no pretexto da discussão da "habitação mínima", tema do CIAM II em Frankfurt[370].

---

369 Na opção comunitária para moradia na cidade-jardim, de Ebenezer Howard, observa-se a incorporação de princípios de moradia em sistema cooperativo, com cozinha publica e profissionalizada e compartilhada e refeitórios comunitários. Assim, se enfatizava uma "inovação com uma reposta pragmática à questão dos serventes e à questão da mulher, quando se dirigiam a clientes de classe média" (Dolores Hayden, 1982, apud p. 72). Diversas experiências de moradias sem cozinha surgiram, dado que, como ambos os gêneros trabalhavam (em uma fábrica), alguém teria de preparar seus alimentos, como é o caso em Viena, em1922, com Margarete Schülle-Lihotzky e Adolf Loos na criação da moradia pública de Heimhof. (MONTANER, MUXÍ, 2014, p. 75).

370 Vale aqui dizer sobre a mulher na arquitetura, conforme Rubino, que Gropious, fundador da Bauhaus, só permitia mulheres na escola pois "a legislação da Ministério de Educação da República de Weimar obrigada que as mulheres tivessem acesso ao ensino público", todavia, as mulheres eram proibidas de frequentar os ateliers de arquitetura. Assim, quando tinham acesso à escola, eram direcionadas ao atelier de tecelagem, como ocorreu com Anni Alberts. Em todo caso, estas mulheres eram consideradas artesãs e não artistas, o que nos mostra que "havia na arquiteta moderna em sua fundação (...) uma tácita e silenciosa uma divisão sexuada de trabalho", que acabam sendo inscritas na cultura, como, por exemplo, o fato do domínio têxtil ser historicamente da divisão feminina do trabalho (SANTORO e RUBINO, 2015). Conforme Silvada Rubino, Charlotte Perriand, a qual fez artes decorativas na Bauhaus e trabalhou de 1927 a 1937 com Le Corbusier - que não sabia fazer mobiliário -, realizando suas cadeiras "L.C.", teve a patente destas, que inicialmente tinham a autoria em primeiro lugar de Perriand, é hoje apenas de Corbusier. Felizmente, o ultimo trabalho de Perriand foi uma estação de esqui na França, seguindo os princípios do CIAM e chamada Les Arcs. Assim, Charlotte conseguiu, felizmente, realizar o completo ciclo do "mobiliário" a "arquitetura" (SANTORO e RUBINO, 2015). Destaca-se ainda na Bauhaus, a aluna Marianne Brandt, a qual foi estudar no setor da metalurgia, local de primazia masculina. Todavia, ao invés de fazer tubos de cadeiras, como Marcel Breuer, Marianne fez aparelhos de chá e de café, revelando o como ela foi conduzida, mesmo com tal material, a realizar uma acessório de pequena escala e, ainda, de cozinha, novamente, dada a divisão de trabalho doméstica feminina. Assim, o exercício da mulher ocupava o trabalho "da casa até a sua porta de entrada", enquanto do homem, também o projeto "da porta para a rua", ou seja, da cidade. Rubino, afirma ainda que Margarete "Grete" Schütte-Lihotzky, autora da emblemática "Cozinha de Frankfurt" - que fazia parte de um projeto habitacional de Bruno Taut em Frankfurt no prexto da discussão da "habitação mínima", tema do CIAM II em Frankfurt -, foi reduzida ao *mainstrem* do arquiteto moderno masculino, razão de sua célebre frase, "Ich bin keine Küche", ou seja "eu não sou uma cozinha" (SANTORO e RUBINO, 2015). Por último Rubino analisa a talentosa italo-brasileira Lina Bo Bardi, revelanando que seu notoriedade fora alcançada pelo fato de seu principal cliente, ser seu marido Pietro Maria Bardi. Pietro fora seu cliente na Casa de

Quando mulher moradora-trabalhadora da Superquadra seguia a seu trabalho, utilizaria do carro e, quando na proximidade, deslocaria-se à pé. A mulher trabalhadora não-moradora, dependeria dos seus pés e do transporte coletivo (consequentemente, das Passagens Subterrâneas de Pedestres). A Unidade de Vizinhança, revelaria-se, portanto, passível das duas utilizações: com ajuda de uma funcionária doméstica, para a libertação da mulher residente, e sem a ajuda desta, com o "isolamento" da mulher residente dentro da casa, dado que a cozinha, a área de serviço, os banheiros eram direcionados a uma fachada de cobogó que "olharia" para o estacionamento térreo e para a rua, e a sala e os quartos direcionadas as praças verdes (ou duras) da superquadra, onde as crianças brincariam. Dessa maneira, a planta baixa é o que nos revela o "local da mulher", onde, nota-se, que era sempre necessário "uma das duas" estar na casa.

Quando mulher moradora da Superquadra não trabalhava − a maioria dos casos − observa-se que ela estaria excluída da vida pública, o que na verdade, não significava, como contraponto, ter o deleite a vida privada, conforme Soledad Murillo, em "El mito de la vida privada" (2006, apud MONTANER; MÚXI, 2014), que aponta que "para que haja um desfrute pleno da reclusão e da intimidade é preciso poder fazer parte da vida pública", e vice-versa.

Este veto surgiu, portanto, à partir da própria construção da modernidade, associada as limitações do sistema patriarcal; consequência vista ainda nas sociedades e culturas contemporâneas, como no Brasil, no Plano Piloto e em Brasília. Conforme, Georges Bataille, em 1929, em artigo para a revista Documents: "A arquitetura é a expressão da verdadeira alma das sociedades, da mesma maneira que fisionomia humana é a expressão das almas dos indivíduos" (MONTANER, MUXI, 2014, p. 30 e 31)

Portanto, a nova forma de morar proposta pelos modernistas brasilienses, era diferente do que propunham Melusia Fay Pierce[371], Howald, Derry e Owen[372], ou

Vidro, no projeto da museografia do museu MASP da 7 de abril e, por fim, ao museu MASP da Avenida Paulista. Lina Bo Bardi, em todo caso, possuía escritos relacionados ao estudo da casa, das artes decorativas, e ainda na Itália, tinha como trabalho a ilustração de revistas, apontando, assim a semelhante a divisão de trabalho das arquitetas da Bauhaus (SANTORO e RUBINO, 2015).

371 Melusia Fay Pierce, antes de 1880, desenhou projetos de residenciais cooperativas as quais possuiam casas sem cozinha, tendo, portanto, um central de mantimento domestico coletivo. Já em 1903, realizou projeto residencial de apartamentos patenteados duplex que possuia uma cobertura com atividades coletivas

372 Howald, Derry e Owen projetaram, em 1885, casas-pátio que propunhas cozinhas, refeitórios, lavanderias, biblioteca e salão compartilhadas; e, em 1883, um projeto de oito casas isoladas com serviços cooperativos.

Clapham Lander[373] (isto é, mulheres arquitetas) as quais projetaram cozinhas comunitárias[374], áreas de serviço coletivas e desenvolveram refeitórios como pontos de convergência comuns - onde trabalhariam funcionários a cargo dos afazeres, os edifícios brasilienses reproduziam a cozinha e a área de serviço nos seis pisos modulares do gabarito, incluindo assim a área para o trabalho no projeto residencial, uma premissa do modernismo, onde questiona-se: "trabalho para quem?", dado o sistema patriarcal e a prestação dos serviços domésticos[375].

Os poucos espaços comunitários do "edificado-habitacional" dispunham-se "fora do edifício", ou seja, no pilotis (que comportava o hall e o salão de festas) e na garagem subterrânea, ou seja, localidades de transição, com exceção do salão. Apenas a Superquadra e na Unidade de Vizinhança, tinham atividades comuns, mas todas "independentes" em relação as funções da residência, tornando, assim, a relação coletiva dentro dos edifícios pouco alterada, diferenciando-se da Unité d'Habitation (1952), de Le Corbusier, a qual possuía um terraço jardim com uma pista de corrida, um clube, um jardim de infância, um ginásio e uma piscina rasa, na cobertura do edifício.

Novamente, Lucio Costa desenhava-as também, mas como fragmentos urbanos, colocando tais funções comuns "no chão" da Unidade de Vizinhança, ou seja, distribuindo-as dentro do "bairro". Assim, o Plano Piloto, diferentemente do projeto da nova cidade de Llano del Río (1914-1918), na Califórnia, da radical feminista Alice Constance Austin[376], que tinha "casas sem cozinha", entre outros, propondo a à risca a libertação da participação da mulher à vida pública. Ambos propunham, à sua maneira, a menor quantidade de serviço doméstico, a maior facilidade na criação dos filhos e a menor confrontação com trânsito. (MÚXI, *et al,* 2019).

---

373 Clapham Lander propôs as casas cooperativas Letchworth no ano de 1913.

374 Nota-se que as primeiras casas sem cozinha na Europa, denominadas *Einküchenhaus*, ou seja, com cozinhas comunitárias, foram realizadas em Copenhagem, Estocolmo, Berlim, Viena, Zurique, etc., sendo os primeiros dois projetos de autoria de Otto Fick, em 1903, em Copenhagen, e o segundo, o projeto Hemgården Centralkök, de G. Hagström e F. Ekman, em 1905-1907, em Estocolmo, no nobre bairro Östermalm. Em todo caso, as propostas citadas não tinham como intenção a livre circulação da mulher, facilitando seu trabalho fora de casa, mas sim o controle de custos, contratando menos serviços e reduzindo o tamanho dos apartamentos. VESTBRO, Dick Urban. "From central kitchen to community co-operation – Development of Collective Housing in Sweden"

375 MÚXI, *et al,* 2019

376 Em 1935, Alice C. Austin publicou o livro "The Next Step; How to Plan for Beauty, Comfort, and Peace with Great Savings Effected by the Reduction of Waste", onde discutiu as dificuldades do seu projeto de Llano del Río.



181. Croquis e poema de Oscar Niemeyer sobre a "mulher ideal"

Assim, "Apesar da retórica da modernidade, ao longo do século XX, a organização e o programa das casas convencionais se mantiveram constantes. É o lugar das atividades familiares, assim como lugar para entreter e impressionar os convidados" (MÚXI, 2018, p. 197, tradução da autora).

CONTROLE URBANO: MULHER

> "Na rua, meu corpo é deles. Sou um corpo na rua. Dois peitos e nenhuma cabeça e um traseiro grande. Sou um Rorschach ambulante. Meu corpo todo é uma vagina e estou magoada com este estupro semiótico."
> (Dimen, 1997, p. 45)

Apesar da extinção do termo "rua" na cidade-modernista, a qual nos revela-uma "imagem" indelicada, suja, "conjurando o baixo, o comum, o erótico, o perigoso e o revolucionário" (SOLNIT, 2016, p. 291), ainda quando procuramos "quem caminha" no espaço público, observamos na historiografia[377] e na atualidade que "um homem das ruas é só um democrata, mas uma mulher das ruas, como a prostituta, vende sua sexualidade" (SOLNIT, 2016, p. 291).

377 Destaca-se que "Entre os termos para prostituta, temos ambulatriz, mulher da rua, mulher do mundo e mulher pública" e relembrar as roupas e as restrições corpóreas femininas, como os saltos altos, os espartilhos, as saias, os véus, costumes sociais, ou melhor, mecanismos de controle, também ao espaço público (SOLNIT, 2016, p. 388). Ainda, Solnit observa que sempre se escreveu a respeito sobre a "maneira correta do caminhar feminino", e pouco sobre o "onde caminhar". A autora averigua que o caminhar feminino é muitas vezes interpretado como performance, e não como locomoção, dado, implicitamente, que as mulheres não andam para "ver", mas para "serem vistas", e "não em nome de sua própria vivência, mas para uma platéia masculina" (SOLNIT, 2016, p. 389).

> Que poucas mulheres fora as prostituas tinham liberdade para vagar pelas ruas e que vagar pelas ruas geralmente já bastava para que uma mulher fosse considerada prostituta são questões preocupantes (...) Até o século XX, as mulheres raras vezes caminhavam pela cidade por prazer, e as prostituas quase não deixaram registros de sua experiência" [...]
> (...) para os homens sempre foi mais fácil andar pelas ruas do que para as mulheres (...) Por toda a história do caminhar (...) as personagens principais (...) foram homens" .
> (SOLNIT, 2016, p. 300 e 387)

Na relação entre "cidade" e o corpo feminino[378], o raciocínio binário "puro" (mãe – oficial, casa) e "profano" (prostituta – não oficial, rua) surge à partir de colocações atribuídas a narrativa masculina. Tal compreensão extende-se ainda as dialéticas urbanas "dia e a noite", "erudito e marginal", ajudando a compreender que "o local" correto da mulher no espaço privado de dia, ou seja, no horário em que o homem está "fora de casa", ou seja, no público do espaço urbano.

A comparação "cidade vs. campo", como cunhada pela Escola de Chicago[379], é claramente passível de extender-se a alegoria da figura da mulher pelo viés social masculino, como retratado no longa-metragem "Sunrise: A Song of Two Humans", de 1927, do diretor alemão Murnau, em que nesta dualidade o "campo" e o "dia" seriam personificados pela esposa "pura" e submissa do personagem principal (a loira), e a cidade e a noite por sua amante "profana" e atraente (a morena).

Com a compreensão e superação dos limites "cidade", visto sua domesticação e posterior "romanização" e "comercialização" (cidade global) com sua equivoca imagem a retratar o atual "fenômeno urbano", a imagem da mulher novamente veio a seguir a exteriorização: agora, a esposa do personagem principal seria retratada pela "mulher 'prendada' da cidade", enquanto sua amante, a "mulher fácil" da periferia, comparação já visível à partir de idéia "casa-grande e senzala", em um país que fora

378 Vale ressaltar para este tópico que nos Brasil tivemos grandes expoentes mulheres na construção civil no movimento modernista, como Carmen Portinho, Lina Bo Bardi, Lota de Macedo Soares e Rosa Kliass, as quais todas, curiosamente, tinham o interesse em criar "espaços de convívio", conforme Antônio Riserio (2015). Respectivamente, a construção de conjuntos habitacionais populares complexos (habitação social coletiva plurifamiliar) que possuem espaço de cultura, escola, academia, como o "Conjunto do Pedregulho", de seu marido Eduardo Reidy, mas o qual Portinho construiu, bem como seu projeto para o Plano Piloto, como veremos; o "Sesc Pompéia" de Lina; o "Parque do Flamengo" de Lota; e o "Parque da Juventude" de Kliass, o qual abrigava o "Complexo Penitenciário do Carandiru". Em todo caso, conforme Paula Santoro, quando estudamos a "mulher na cidade", a maioria dos escritos são investigação da mulher na sociedade industrial, assim, um estudo feminista, marxista, onde "a mulher é responsável pela força de produção do trabalho da casa", enquanto o homem é o que "sai para trabalhar na cidade". Dessa maneira, fomos tratando a cidade pelo ponto de vista do homem, como expresso na denominação "cidade-dormitório". O termo "cidade-dormitório" não faz sentido a mulher, pois esta "fica no território, trabalha lá, é fundamental para a relação da cidade industrial" (SANTORO e RUBINO, 2015). Esta lógica continua, pois persistamos em não reconhecer o espaço das periferias metropolitanas, atribuindo continuamente o valor de "espaços dormitório" a estas, quando, na realidade, são "espaços de vida". (SANTORO e RUBINO, 2015).

379 Novamente, as três metáforas tradicionais analíticas: (1) a oposição campo-cidade (periferia-centro, rural-urbano?); (2) a noção da cidade como um todo autônomo; e (3) a crença da cidade como um tipo ideal.

escravocrata. A mulher branca, merecedora de respeito e do título de "imagem oficial" de esposa em contraposição a mulher negra, passível de desrespeito e a ocupar um místico "secreto".



182



183

182-183: Frames do filme "Sunrise: A Song of Two Humans", de Murnau, de 1927

DESLOCAMENTO URBANO: MULHER

O papel da mulher na sociedade contemporânea, veio a romper a "funcionalização da cidade" racional e globalizada, tendendo a uma adequação do entorno construído para uma real oportunidade de igualdade. Isto se dá, principalmente pelas diferentes formas (sozinha, com carrinhos de bebê, carrinhos de compra, etc.) e trajetos de deslocamento das mulheres, os quais ocorrem em "ziguezague", aproveitando o espaço entre as atividades para desempenhar outras funções. Portanto, "usos, limites, transparência, visibilidade e iluminação são variáveis que devem ser levadas em conta de acorda com a experiência das mulheres", bem como a política do tempo e dos horários (MONTANER, MUXÍ, 2014, p. 208-209).

Portanto, pensar as "cidades por partes" segregadas, ou seja, como "pacotes monofuncionates"[380] é uma problemática citadina que precisa alterar-se, dado que tal organização espacial segregou a cidade triplamente: por função, por classe e por gênero[381].

Conforme Saskia Sassen[382], a dinâmica da cidade global usa o trabalho da mulher para substituir o papel de uma segunda mulher que inicialmente ficava em casa, visto que esta última saiu para o trabalho. Assim, cria-se uma "base larga de mulheres, em geral imigrantes que vão fazer serviços básicos de limpeza, lavanderia. Terceirização, vamos dizer, do trabalho da casa, aonde isso vira um trabalho". Por um lado isso emancipa e dá autonomia a estas mulheres, "mas ao mesmo tempo mantém essas relações subalternas, onde a mulher está em um trabalho pior remunerado, é uma substituição do trabalho doméstico". Tal característica é vista no Plano Piloto de Brasília

Políticas urbanas de transformação, cuja sustentação alicerçam em igualdade, diversidade, participação e sustentabilidade vêm ganhando maior latência na critica ao urbanismo autenticamente igualitário, ou seja, democrático[383]. Uma nova cultura vem sendo defendida.

O planejamento costuma ser universal, "sem gênero", mas suas dimensões costumam abranger questões que as vezes são mais importantes para as mulheres do que para os homens, como já visto, como o propósito de "fachada ativa"[384], que é o uso comercial no térreo da rua, proporcionando vida a rua, e segurança a mulher.

Tal proposta é especialmente excelente para mulheres, pois o público feminino tradicionalmente faz pequenos trajetos no transporte (não apenas o trajeto "casa-trabalho-casa", como de costume dos homens). As mulheres tem um trajeto disperso, "deixam o filho na escola, vai para o trabalho, compra o remédio, leva…", revelando outras formas de mobilidade urbana, e com a possibilidade da "fachada ativa" estas mulheres conseguiriam cumprir mais etapas da rua rotina, evitando um número maior de viagens na busca de serviços.

380 MONTANER, MUXÍ, 2014, p. 209

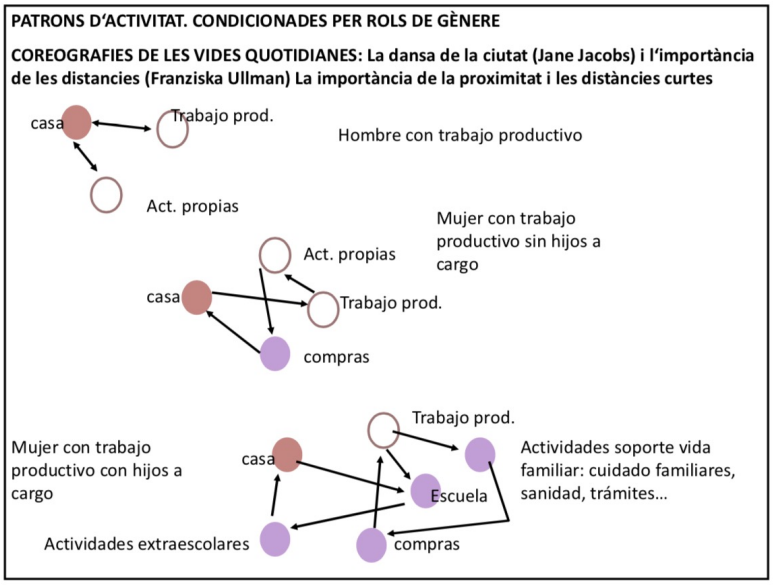
381 MONTANER, MUXÍ, 2014, p. 2010

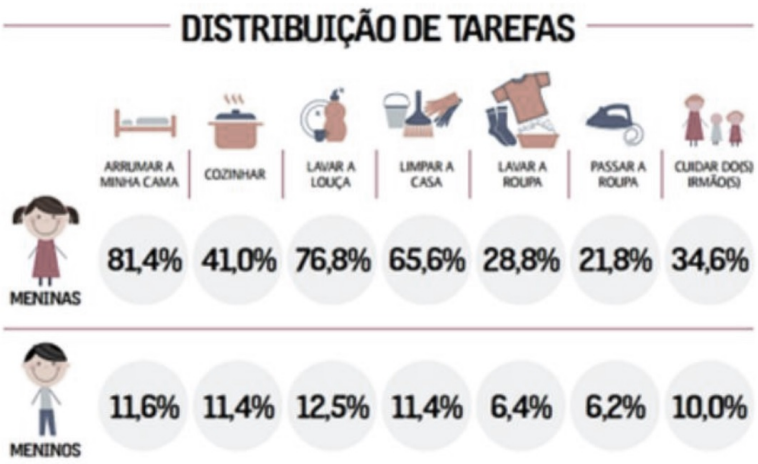
382 SASSEN apud SANTORO e RUBINO, 2015

383 MONTANER, MUXÍ, 2014, p. 214

384 Alguns temas que podem ser "direitos universais da cidade", fazem muito mais diferença para as mulheres. Outras propostas, no Brasil, são, por exemplo, em mobilidade, o vagão exclusivo de uso da mulher, dado que havíamos "naturalizado" o toque masculino; a iluminação pública; a cidade com muros, visto as ameaças.

184





185

184. Deslocamento da mulher pela cidade, de acordo com Zaida Múxi (alterado pela autora)
185. Distribuição de tarefas entre meninos e meninas (alterado pela autora)

NOVAS PROPOSTAS

Conforme Zaida Múxi e Paula Santoro[385] há diferenças nas formas como nós mulheres usamos o espaço urbano: revela-se que quem colabora no planejamento territorial pelo viés da mulher, observará que a mulher trabalha na pequena escala, onde surgem também o olhar da comunidade; e que no contexto da escala do projeto

385 MÚXI, *et al,* 2019 e SANTORO; RUBINO, 2015

urbano, com os temas como globalização e financeirização do espaço, não vê-se o pensamento do "espaço da diferença", "espaço dos diferentes", proposto pelas mulheres. Isto faz revelar um problema de integração nestas duas escalas.

Outras questões que afetam diretamente as mulheres são a setorização excessiva e as grandes distâncias, a iluminação e o transporte público, os muros e os outros limites impostos pelo desenho. Novamente, a possibilidade de melhoria à mobilidade peatonal universal, possui ao corpo feminino um beneficio mais abrangente e latente na busca dos "olhos voltados para a rua"[386] que as mulheres tanto almejam.

Dessa maneira, a questão da setorização na cidade, seria limitante a mulher, mas a possibilidade de atividades nas proximidades, como visto nas Unidades de Vizinhança do Plano Piloto, ao mesmo tempo que seriam facilitadores. Acerca destes zoneamentos, destaca-se a criação em Barcelona, onde as mulheres pediram a alteração do zoneamento da cidade, que era tradicional e que não permitia o uso misto[387].



186. Trajeto de mãe com carrinho de bebê pela PSP

Ainda, podemos de fato observar que a Unidade de Vizinhança traria consigo elementos que propiciariam o "andar fluido" feminino, em todo caso, quando "retirada" de tal ambiente, atravessando quadrantes e setores, o lugar da mulher torna-se ofuscado (percurso feito em sua maioria, como visto, por mulheres funcionárias domésticas, típicas da cidade-tradicional brasileira, mas também da

386 JACOBS, "Morte e Vida das Grandes Cidades", 2014, p. 35-36

387 MONTANER, MUXI, 2014

cidade global, de Saskia Sassen). Para Sassen, a mulher é um ator na transformação da cidade.

Dessa maneira, o lugar da mulher na cidade, iniciou-se pela luta por direitos na cidade, com a criação de creches. Essa questão de equipamentos sociais é passo em sua autonomia, uma vez que é "a possibilidade de transformação das relações familiares, a possibilidade dela sair para trabalhar e ter onde deixar o filho", principalmente, creches públicas, visto que a paga passaria por uma negociação na família tradicional. Tais questões, hoje, traduzem em novas propostas, algumas polêmicas, no âmbito de planejamento urbano e dos Planos Diretores.

SEGURANÇA URBANA: MULHER E PASSAGENS SUBTERRÂNEA DE PEDESTRES

De acordo com Silvana Rubino, a abordarmos os princípios de "Le Corbusier e o modernismo", não há escapatória de não nos referirmos a Jane Jacobs, autora de "Morte e Vida nas Grandes Cidades". Segundo Jacobs (2014, p. 30 e 37, respectivamente), acerca da segurança das ruas:

> "Não é preciso haver muitos casos de violência numa rua ou num distrito para que as pessoas temam as ruas. E, quando temem as ruas, as pessoas as usam menos, o que torna as ruas ainda mais inseguras […] A segurança das ruas é mais eficaz, mais informal e envolve menos traços de hostilidade e desconfiança exatamente quando as pessoas as utilizam e usufruem espontaneamente e estão menos conscientes, de maneira geral, que estão vigiando".

Para Jane Jacobs há três principais características a serem seguidas para aumentar a sensação de segurança nas ruas:

1. Nítida separação entre público e privado;
2. Os moradores da rua devem estar com os "olhos na rua", assegurando um "olhar da comunidade";
3. As calçadas devem ter um trânsito ininterrupto de usuários, ou seja, "uma multidão".

Ainda de acordo com Jane Jacobs (2014), "Quando as pessoas dizem que uma cidade, ou parte dela, é perigosa ou selvagem, o que querem dizer basicamente é que não se sentem seguras nas calçadas". Dessa maneira, tais condições proporcionariam

um "controle positivo", principalmente ao viés feminino. Em todo caso, nenhuma dessas características é observada nas PSP-PPB.

Acerca do "controle negativo" que transformou ruas em eixos, como já visto, para a autora Jacobs (2014, p. 29): "A calçada por si só não é nada. É uma abstração. Ela só significa alguma coisa junto com os edifícios e os outros usos limítrofes a ela ou a calçadas próximas". E continua:

> "As ruas das cidades servem a vários fins além de comportar veículos; e as calçadas – parte das ruas que cabe aos pedestres – servem a muitos fins além de abrigar pedestres. Esses usos estão relacionados à circulação, mas não como sinônimo dela e cada um é, em si, tão fundamental quanto a circulação para o funcionamento adequado das cidades "

VELOCIDADE

Paulo Cesar Marques da Silva (2017)[388], nos induz a reflexão de vias de alta velocidade da era rodoviarista introduzindo a via Paralela, localizada em Salvador, com o depoimento metafórico de um ciclista: "atravessar a Paralela é impossível, pois a Paralela é um muro que se move a 80 km/h". O autor afirma que ao tratarmos de possibilidades de reabilitação, não são os aspectos físicos do Eixão que estão a gerar debates – o patrimônio arquitetônico -, mas sim suas "características operacionais", ou seja, "a manutenção das altas velocidades enquanto valor cultural inerente ao jeito brasiliense de ser", portanto, novamente, o pensamento do carro, e não do pedestre, postulando a característica de uma via expressa, e consequentemente inóspita. Silva, assim, acentua o quanto a circulação Leste-Oeste de cada Asa da cidade são dificilmente permeáveis de carro, e *a posteriori,* nos lembra que tal impedância é ainda maior pra com aqueles que andam à pé, ou seja, aqueles que utilizam das Passagens Subterrâneas de Pedestres (PSP) (SILVA, 2016, p. 101, 105 e 106).

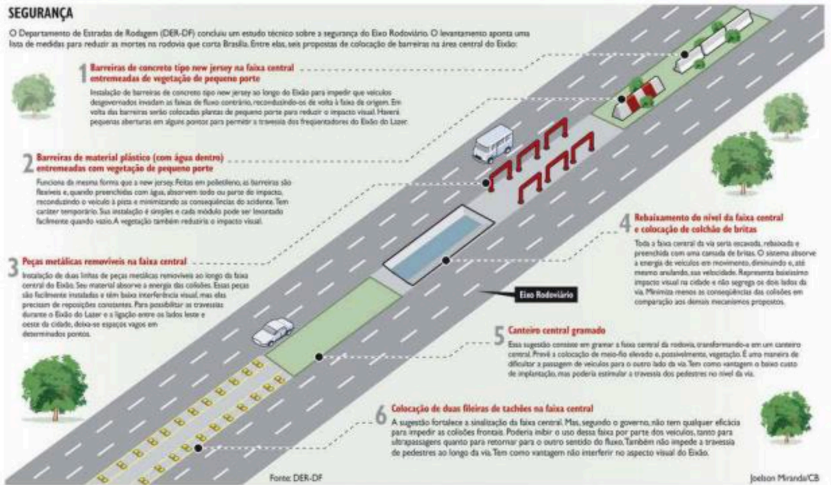
Conforme o arquiteto urbanísta Frederico Flósculo, professor da Universidade de Brasília (FLÓSCULO, 2012)[389]:

388 SILVA, Paulo. "Mobilidade, acessibilidade e velocidade no Eixo Rodoviário", In: "Patrimônio em Transformação: Atualidades e permanências na preservação de bens culturais em Brasília" (2017), IPHAN

389 FLÓSCULO, Frederico. "Cuidado, Brasília: mais um concurso "armado" para terceirizar nosso urbanismo", no Jornal Digital "Brasília 247", em 23 de Fevereiro de 2012. Disponível em: https://www.brasil247.com/pt/247/brasilia247/43781/Cuidado-Bras%C3%ADlia-mais-um-concurso-armado-para-terceirizar-nosso-urbanismo-Frederico-Flósculo.htm

> "A cidade "aérea e rodoviária", elegantemente arqueada, realmente tinha uma "highway" com espantosas sete faixas de rolamento (em alguns pontos são nove devido às faixas adicionais de desaceleração e separação de tráfego), dividindo a cidade em duas partes perigosamente inacessíveis, pelo solo, para os pedestres.
> A "solução" dada pelas passagens subterrâneas refletia a prioridade dos sem-automóveis, naquele mundo urbano em que Brasília foi concebida: elas resultaram mínimas, estreitas, escuras, com péssima acessibilidade – num tempo que portadores de deficiências locomotoras eram "aleijados" e deveriam ficar seguros em casa, imobilizados, invisíveis. As passagens dos pedestres nasceram precárias, desprezíveis, na cidade do Automóvel, desde sua fundação".

Portanto, intensificado pelo resultado dessa grave alteração do desenho, muito dos pedestres que utilizam as Passagens Subterrâneas, por se sentirem mais "seguros", como abordaremos, devido ao medo do espaço e ao "outro que coabita o espaço", mas também as distâncias, preferem arriscar a travessia em nível dos carros, locomovendo-se pelo Eixo Rodoviário - localidade que não apresenta faixas de pedestre e possui, ao todo, 10 faixas para os veículos – ou utilizarem as distantes passagens de ligações subterrâneas do Metropolitano[390], ou seja, *sites* onde o encontro com outro[391] indivíduo não é temível.



187. Proposta DER-DF

No artigo "Mobilidade, acessibilidade e velocidade no Eixo Rodoviário", de autoria de Paulo Cesar Marques da Silva, em "Patrimônio em Transformação: Atualidades e permanências na preservação de bens culturais em Brasília", do IPHAN (2017, p. 107), o autor nos lembra que já foi-se pensando a hipótese de propostas para o Eixão como barreiras de concreto separando os fluxos de sentidos opostos e

390 Construção posterior localizada nas proximidades e possuidora de luzes artificias, acessibilidade contínua, pontos não cegos e prestação de diferentes serviços.

391 CARERI, 2018

"impossibilitando" o cruzamento de pedestres que enfrentam o dilema entre "obedecer às regras de segurança de trânsito e seguir o instinto de proteção contra o desconhecido".

Conforme Frederico de Holanda, em apresentação na Semana da Arquitetura e Urbanismo, de 2012, da Universidade de Brasília, ironicamente nos afirmou: "Se passar por baixo, morre, possivelmente esfaqueado; se passar por cima, morre atropelado"; tal aflição é vista também no canção "Nossa Senhora do cerrado", da banda Legião Urbana e composição de Nicolas Behr (2007, p. 69), abaixo:[392].

> "nossa senhora do cerrado,
> protetora dos pedestres
> que atravessam o eixão
> às seis horas da tarde,
> fazei com que eu chegue
> são e salvo na casa da Noélia"

De acordo com Christian Norberg-Schulz, acerca do "lugar e carácter urbano", e assim, ou seja, seu *Genius Loci*, este, apesar de poder ser determinado por condições espaciais (abstratas), depende das "propriedades do ambiente, do mundo das coisas palpáveis" (AGUIAR, 2005, p. 116)[393]. Assim, inspirada pelas linhas de propostas de Low (2017) de "especializar", ou seja, localizar as relações e práticas históricas, sociais e físicas *in situ*, denominada "produção social do espaço"[394], buscamos a compreensão das Passagens Subterrâneas de Pedestres. Por fim, razão pela qual endereçamos o nosso olhar (ao feminino). É devido estas problemas citadas, as quais enfatizaremos a seguir que a necessidade de uma reabilitação-urbana torna-se necessária, dado que, de acordo com Certeau, as práticas do cotidiano e a forma como as pessoas as executam - *ways of operating* - constituíam os meios pelos quais os utilizadores do espaço – os caminhantes - se reapropiam do espaço produzido[395], estabelecendo uma ligação com o "lugar"[396].

---

392 Poema "Nossa senhora do cerrado", de Behr, publicado no livrinho mimeografado "Entre quadras" 1979b)

393 AGUIAR, José. "Cor e cidade histórica: Estudos cromáticos e conservação do património". Porto, FAUP, 2005

394 Isto é, as questões predominantemente sociais de espaço e cultura, léxicos ora tidos como sinónimos, ora tido como distintos (LOW, 2017)

395 CERTEAU, 1984

396 TUAN, 1983.



188-189-190: Intervenção do Coletivo Mob 2018-2019

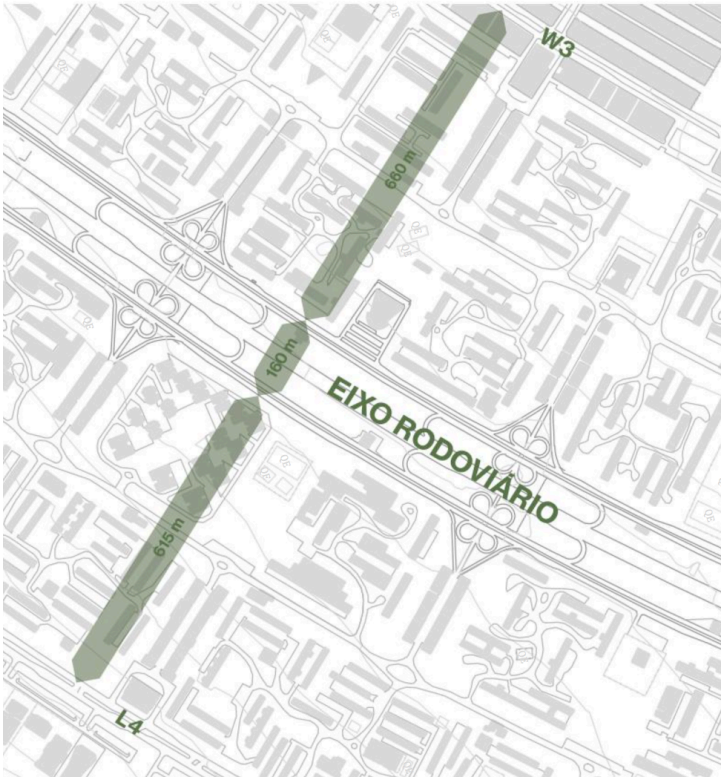
Em pesquisa "Estudo de Segurança de Pedestres no Eixo Rodoviário" realizada pelo Departamento de Estradas e Rodagem do Distrito Federal – DER-DF, em 2007, realizada entre os anos 2000-2006, foi constatado que 86% dos pedestres que "cruzam o Eixo Rodoviário", preferem atravessar o Eixo Rodoviário pelas Passagens Subterrâneas, enquanto 14% preferem "passar por cima", junto aos carros, mesmo com 12 pedestres vitimas fatais em 2006 (DER-DF, 2007) nesta travessia em mesmo nível. Dentre as razões pelas quais os pedestres optam por "atravessar por cima", destaca-se:

- 47% pela distância
- 14% pelo desconhecimento da existência das PSP [397]
- 13% pela falta de segurança

Não é à toa que popularmente, o Eixo Rodoviário recebe também o nome de "Eixão da Morte", visto os inúmeros acidentes registrados pelo Departamento de Trânsito do Distrito Federal – DETRAN/DF. Em 2010 registrou-se 09 vítimas fatais, sendo 6 de atropelamento e 03 de colisão com veículos. Já em 2015, registrou-se 69 acidentes, sendo 15 causados por atropelamentos e 45 por colisão com veículos, onde, observou-se o número de acidentes por dias da semana[398]:

397 Conforme o DER-DF (2007): "Esse desconhecimento pode ser explicado em parte pelo grande numero de pedestres que chega de ônibus aos locais de travessia e pelo fato dos pontos de parada estarem localizados, na Asa Sul, distantes das passagens subterrâneas. Outra razão é a quase inexistência de placas de sinalização de caráter informativo nas proximidades das passagens subterrâneas".

- Segunda-feira: 11 acidentes
- Terça-feira: 10 acidentes
- Quarta-feira: 08 acidentes
- Quinta-feira: 13 acidentes
- Sexta-feira: 09 acidentes
- Sábado: 13 acidentes
- Domingo: 05 acidentes



191. Distâncias: W3 < 660m > Eixo W1 < 116m > Eixo L1 < 615m > Eixo L4

Segundo a Associação Brasileira de Pedestres –ABRASPE, em "Passarelas e Passagens Subterrâneas: Propostas":

> "É preciso que se entenda que a presença de uma passagem em desnível transmite ao motorista a ideia de que não haverá pedestres cruzando a via nesse local, aumentando o risco de atropelamentos caso algum pedestre não a utilize. Se a passagem não vai ser usada é preferível abandoná-lá em favor de medidas de segurança que garantam o cruzamento do pedestre em nível (...) infelizmente, não obstante o novo código de transito brasileiro determinar que o pedestre tem precedência sobre o transito de veículos, mesmo que desrespeitando a sinalização, nossa cultura não entende assim: o risco do pedestre que atravessa uma via quando há uma passarela próxima é maior do

398 LOPES, Amanda Alves de Sicca . "De L a W: Requalificação do Eixo Rodoviário de Brasília". Dissertação de Graduação pela Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília, sob orientação de Gabriela Tenório. Brasília, Julho de 2016

> que se ela não existisse. Em outras palavras, a passarela, que foi construída para a segurança do pedestre, aumenta sua insegurança"

Sobre a criminalidade, dinâmica para a compreensão de utilizarmos a mulher como ponto de análise, de acordo com levantamento por meio da Lei de Acesso à Informação a Política Federal revelou o registrado de ações entre anos de 2006 e o fim de abril de 2017[399]. Em todo caso, conforme apenas 10% dos casos de estupro são notificados no Brasil[400].

- Roubo: 997 casos
- Estupros: 15 casos
- Lesão Corporal: 7 casos

É de importância ressaltar também, já nítido pelas imagens, que as PSP-PPB apresentam-se hoje em má condições, com cerâmicas quebradas, rampas estreitas para comportar uma cadeira de rodas ou um carrinho de bebê, falta de corrimão, dispositivos de drenagem em avaria, iluminação com mal funcionamento, condições de higiene precárias, etc.[401]

Por fim, não podemos admitir as Passagens Subterrâneas para Pedestres a condição de ruína, e sim a necessidade de uma requalificação, como visto na Proposta de Revitalização das Passagens do Departamento de Estradas e Rodagem do Distrito Federal –DER/DF, em 2006 e, no ano de 2012, com o Concurso Público proposto pelo Governo do Distrito Federal – GDF, em parceira com o Instituto de Arquitetos do Brasil do Distrito Federal – IAB-DF, onde projetou-se o ideal de transformar tal "espaço de passagem" em um "lugar de permanência", com a implementação de novos usos, como retomaremos no final da dissertação. Em 2014, o GDF, iniciou as obras da proposta vencedora do Concurso, justamente na passagem no Hospital de Base, a qual serviria de modelo[402], entretanto nunca foram paralisadas no mesmo ano (R7, 2014) e até hoje não foram retomadas[403].

399 BARROS, Bruna Renata Cavalcante de; CARVALO, Eliezé Bulhões de; ARRUDA, Fabiana Serra de. "Utilização de Passagens Subterrâneas para Pedestres: O Caso do Eixo Rodoviário em Brasília", XXXI Congresso Nacional de Pesquisa em Transporte da ANPET, Recife, 29 de Outubro a 01 de Novembro de 2017.

400 BARROS *et al*, 2017,

401 BARROS *et al*, 2017

402 BRAGA, Milton. "O Concurso de Brasília", São Paulo: Cosac Naify, 2013

403 BARROS *et al*, 2017

De acordo com o Plano de Preservação do Conjunto Urbanístico de Brasília – PPCUB (2017, p. 4 e 5), os "Valores do Conjunto Urbanístico de Brasília", que fundamentaram a sua inscrição na Lista do Patrimônio Mundial pela UNESCO e foram considerados para salvaguarda, são os seguintes:

> " 1. A concepção das quatro escalas urbanas: a residencial, a monumental, a gregária e a bucólica e as suas características.
> 2. O valor histórico resultante do processo de implantação da capital no interior do pais, representando ação grandiosa da sociedade brasileira integrada a uma estratégia de desenvolvimento regional e afirmação da identidade nacional para o mundo.
> 3. O valor paisagístico resultante da inserção da cidade no território.
> 4. Os valores estético e artístico-cultural resultantes do urbanismo e da arquitetura representativos do movimento moderno.
> 5. O valor histórico resultante da contribuição brasileira para a arquitetura e urbanismo mundiais.
> 6. O valor estético e artístico resultante do urbanismo e da arquitetura de autoria de Lucio Costa e Oscar Niemeyer, constituindo acervo arquitetônico excepcional e de impacto na historia da arquitetura.
> 7. Os valores referenciais para inclusão de Brasília na Lista do Patrimônio Cultural da Humanidade e de seu tombamento como bem de interesse cultural, quais sejam: 2.7.1. o sentido de unidade e de ordenação;
> 7.2. os conjuntos urbanísticos do Eixo Monumental;
> 7.3. as superquadras e suas áreas de vizinhança;
> 7.4. a arquitetura dos edifícios representativos do movimento moderno; 2.7.5. os espaços abertos, pressuposto da cidade-parque;
> 7.6. o Lago Paranoá;
> 7.7. a visão da linha do horizonte e do céu;
> 7.8. os acampamentos e ocupações pioneiras;
> 7.9. o esforço histórico da construção; e
> 7.10. o local de encontro de culturas do Brasil".

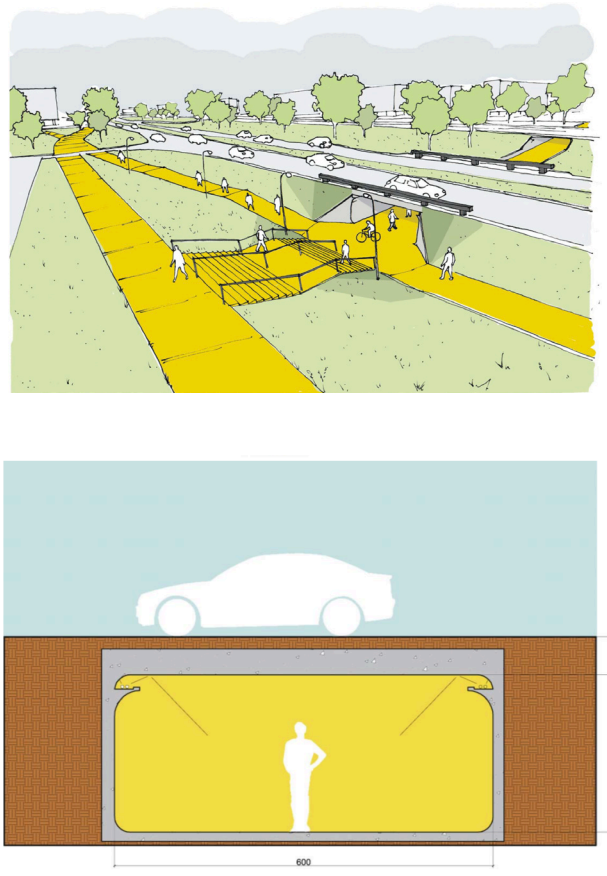
Consta-se na Bibliografia a existência de dois "processos" públicos de Restauro-reabilitação das Passagens Subterrâneas de Pedestre (PSP); o primeiro, do DER-DF (2006) e o outro um Concurso Nacional Público, realizado em parceria da Companhia de Planejamento do Distrito Federal – CODEPLAN e do Instituto de Arquitetos do Brasil Departamento do Distrito Federal - IAB-DF, intitulado "Passagens sob o Eixão" (2012).

Acerca do projeto do DER-DF, de acordo com "Estudo de Segurança de Pedestres no Eixo Rodoviário Relatório Final", DER-DF (2007), (em ANEXO DIGITAL) nota-se a proposta da criação de novas passagens subterrâneas na Asa Norte e o restauro e a requalificação das passagens antigas. As novas passagens as serem construídas na Asa Norte, teriam um projeto novo e independente do metrô, apesar

de considerar sua localização (a Entrequadra da Unidade de Vizinhança), suas estruturas de contenção, suas dimensões, pisos e revestimentos. Ou seja, contaria com um aumento da caixa e a existência rampas de acesso. Teria, 2,50 de altura e 6,00 metros de largura. (DER-DF, 2007, p. 42).

Sobre a reabilitação das antigas passagens considerou-se que cada passagem deveria ter um projeto executivo específico, uma vez que o entorno imediato (proximidade de blocos e topografia) é bastante variado entre elas. A respeito dos "acessos em L" (DER-DF, 2007, p. 47):

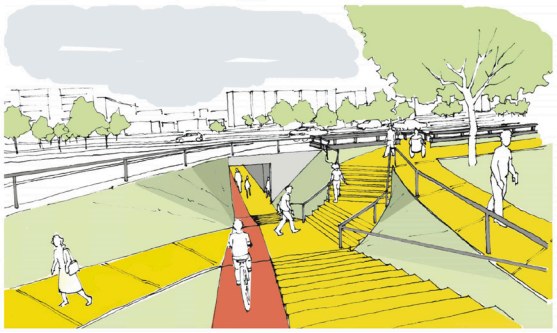
> "Os acessos em "L" das passagens subterrâneas existentes deverão ser retificados (quando possível). Isto significa abrir um novo acesso em linha reta no mesmo sentido do túnel, para que tanto de fora quanto de dentro das passagens se possa avistar o fim do túnel, evitando-se o desagradável "efeito surpresa" produzido pela atual configuração.
> Além de melhorar a visibilidade, a iluminação natural será aumentada com a retificação. Com isso, a sensação de segurança aumentará, levando a um maior uso das passagens subterrâneas por parte dos pedestres".



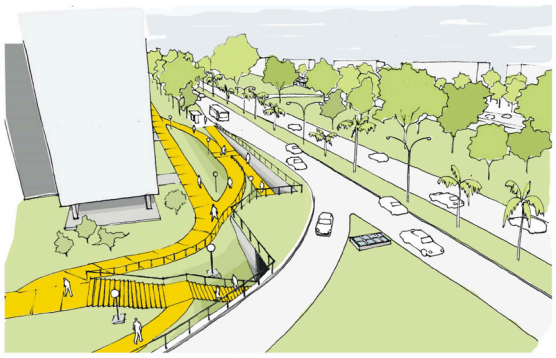
192-193: Novas Passagens | DER-DF, 2007



192



194



193

194-196: Reabilitação das Passagens pelo DER-DF, 2007

Sobre as áreas de acesso, a ocupação das áreas verdes deve ser restringida ao máximo, dado que tais áreas são protegidas pelo tombamento. Nota-se que a dimensão da caixa viária seria a mesma e não há a proposição de novas funções.

Em todo caso, observa-se a inclusão das ciclo faixas, elemento importante para

a emancipação feminina[404].Todos o projeto contariam com um melhor Policiamento. Por fim, não executou-se a proposta do DER-DF.

O concurso aberto "Passagens sob o Eixão" (2012) contou com a participação de diversos arquitetos, e requeriu-se destes um Estudo Preliminar de 03 (três) Projetos-tipo da passagem subterrânea. De acordo com o "Termo de Referência" do Concurso (em ANEXO NO FINAL):

> "TIPO 1 será a passagem simples, com a única função de cruzamento sob os Eixos (…)
>
> TIPO 2 será a passagem de complexidade de uso intermediário, com as funções de cruzamento sob os Eixos, acrescidas das funções de pequenos boxes de comércio e serviços, podendo servir também a serviços públicos de órgãos do GDF (…)
>
> A passagem TIPO 3 não será contratada e implantada no presente, mas será apresentada em nível de Estudo Preliminar no concurso como a passagem de maior complexidade. Servirá como base para uma futura expansão e desenvolvimento do projeto caso as demandas por serviço, comércio e estacionamento cresçam. Será a expansão do TIPO 2 acrescida de estacionamento coberto acessado pelos trevos dos Eixos "W" e "L", conhecidos em Brasília como 'tesourinhas", bem como a transformação dos boxes de comércio e serviço em lojas, com cobertura estanque e única, tratamento paisagístico de seu entorno e conformação de espaços de convívio e coletivos".

Como averigua-se não são todas as Passgens que teriam comércio/serviços, continuando parcialmente como corredores urbanos.

Assim, apesar de em fevereiro do ano de 2012 ser lançado um Concurso Nacional para a Reabilitação destas Passagens, segundo Flósculo (2012), tal concurso significou "uma farsa e uma desmoralização para os urbanistas", dado que pouco se foi indagado, quer socialmente, quer formalistamente:

> "Essas passagens devem ser alargadas, devem permitir atividades comerciais e de serviços que as animem, que as vigiem, que as mantenham, que as sustentem (como ocorre na Galeria dos Estados, um exemplo de via de pedestres que merece atenção por seu relativo acerto – pois sua acessibilidade física é muito ruim, na atualidade)".

404 "A Bicicleta e as Mulheres: mobilidade ativa, gênero e desigualdades socioterritoriais em São Paulo". HARKOT, Marina Kohler. "A Bicicleta e as Mulheres: mobilidade ativa, gênero e desigualdades socioterritoriais em São Paulo". Dissertação de Mestrado pela Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, sob a orientação de Paula Freire Santoro. São Paulo, 30 de maio de 2018.

Para o âmbito da dissertação destacamos aqui cinco colocados, marcando-os com # e cujas propostas constam em ANEXO NO FINAL):

- Primeiro lugar | Gustavo Partezani / Piratininga Arquitetos Associados
  São Paulo SP #

- Segundo lugar | Ricardo Lopes Gusmão
  São Paulo SP #

- Terceiro lugar | Marcos André Seixas Linhares
  Rio de Janeiro RJ #

- Menção honrosa 179013 | Sidney Schwindt Linhares
  São Paulo SP

- Menção honrosa 179013 | Camila de Carvalho Pires
  Brasília DF #

- Menção honrosa 646058 | Anna Carolina Manfroi Galinatti
  Canoas RS #

- Menção honrosa 672859 | Lauro Rocha de Sousa
  São Paulo SP

- Menção honrosa 872548 | Juliano Monteiro Machado
  Curitiba PR

- Menção honrosa 910011 | Alessio Gallizio
  Brasília DF

URBANISMO SUBTERRÂNEO E A CONDIÇÃO FEMININA DO PPB

EPÍLOGO

197





198

O presente trabalho de dissertação teve como objetivo compreender o andar pedonal do Plano Piloto de Brasília (PPB), cidade tida como excepcional, à partir dos ideais imagéticos e funcionais. Nosso objeto de estudo, as Passagens Subterrâneas de Pedestres (PSP), veio a nos apresentar a possibilidade do andar à pé na cidade-modernista, e ainda, de tornar-se potenciais pólos de encontro da população brasiliense, visto que seus "eixos de travessias", localizadas sob o Eixo Rodoviário a interligar as Unidades de Vizinhança na forma, hoje, de "corredores urbanos", garantirem a privacidade do pedestre, a conexão com diversas áreas de cidade, a aproximação com meio de transportes coletivos e o uso de comércios, serviços e atividades efêmeras. Como notávamos ao longo da pesquisa, tais locais representam a possibilidade de transformação e ocupação pelos seus usuários brasilienses.

Por estarem "aterradas", demonstram o ideal modernista sócio-espacial para o "homem-modelo" brasiliense, nos apresentando o "controle formal" e da obsessão urbanista racionalista, em prol da "paisagem dos fluxos de carros em movimento" da "Carta de Atenas", mas também do "controle social" atenuando a "sociedade arquipélago", dado o histórico social do Brasil.

Como averiguamos ao longo do trabalho as PSP são usadas majoritariamente por pedestres externos ao Plano Piloto, isto é, caminhantes que realizam trajetos entre expedientes de trabalho – mais enfaticamente, quando regressam a casa e utilizam dos pontos de ônibus.

Assim, na busca de nexos para a real compreensão de estratégias de projetos futuros para premissas de um "restauro-urbano", é necessário a observação que as "cidades" reproduzem e atenuam desigualdades sociais, visto que não são espaços neutros e que suas construções são determinadas pelos fatores de classe, raça e gênero, como bem exemplificado com as PSP.

Favoravelmente, hoje, com a crescimento de políticas e novos parâmetros em prol do andar, "atividades slow" e coletivas, transformações na PPB são imprescindíveis para toda a população: quer melhorias dos locais existentes, quer a criação de novos lugares para pedestres.

É por essa razão de partimos do pressuposto que a rua - em oposição aos eixos segregados propostos pelos modernistas que atenuam e mantem as diferenças sociais – prova-se um elemento (re)estruturante da "Morfologia Urbana", dado que é à partir do viés de quem caminha, que melhor conseguirmos requalificar o espaço citadino. Procurou-se, dessa maneira, desmistificar questões ideais e imagéticas na busca de

uma correlação perante a construção física do espaço urbano e das relações sociais. Novamente, ao tratarmos de planejamento urbano, a questão social está intrinsicamente associados. Relembramos aqui a célebre frase de Lucio Costa (1995, p. 227, grifo da autora):

> "os interesses do homem como indivíduo [pessoa, critério de qualidade] nem sempre coincidem com os interesses desse mesmo homem como ser coletivo [número, critério de quantidade]; cabe então ao urbanista procurar resolver, na medida do possível, esta contradição fundamental".

Afim de resolver as contradições entre "quantidade" e "qualidade" para o utilizador das PSP-PPB, realizamos uma aproximação entre as áreas disciplinares urbanismo, ciências sociais e leis de patrimonialização, bem como de concursos já realizados, ao corpo feminino, nossa "chave de análise".

Indagamos, ao uso da metáfora do "toque" em meio a tal cidade da "vista", dado que os nossos léxicos vieram a revelar interdisciplinaridades que convergiam a argumentos para compreensão do "planejamento urbano feminino". Portanto, a uma melhor "projeto de reabilitação" ao local estudado, visto que as questões universais ao corpo feminino são mais latentes, distanciando-se do "ideal" de fluxo de massa universal dos modernistas (o número quantitativo).

Ainda, trazemos o fato que a implantação física das PSP-PPB estarem na Escala Residencial (Unidade de Vizinhança), localização historicamente de primazia feminina, quer na "cidade tradicional", na "cidade modernista", ou na "cidade global". Tal corpo, como averiguamos, é tanto da mulher que não reside no Plano Piloto, quanto da mulher que lá reside e utiliza ou não as PSP. Nosso objetivo é que qualquer mulher ali possa percorrer.

Por fim, trabalhamos com a exceção, da exceção, da exceção, isto é, a cidade (1) jardim (Howard) e a cidade modernista com moldes na Carta de Atenas (Le Corbusier), e portanto, que privilegiou o veiculo automotor; (2) o pedestre desta cidade (quem é o pedestre, como ele se emancipa e onde ele se desloca?); (3) o corpo da mulher, quer no movimento moderno (gênero: espaço privado vs. espaço publico), quer na atual cidade global ocupada.

Quando imaginamos a cidade de Brasília, as primeiras imagens que surgem em nossas mentes são os extensos verdes, as formas brancas, as amplas linhas e alguns blocos ordenados - isto é, o gramado, o Congresso Nacional e a Catedral, os eixos

viários e os Ministérios. A "fotografia" é a Esplanada dos Ministérios, um eixo Monumental cujo espaço é a "representação oficial" do país.

Iconograficamente, Brasília seria a melhor representação de uma cidade-modernista: ordenada e fluida. Suas descrições, à partir de imagens e documentários nos apresentariam um modelo de cidade-ideal, mas futurística. Uma "Aglaura", de "Cidades Invisíveis". Mas a cidade, não é esta, e nem seu nome é de fácil percepção: Plano Piloto de Brasília e Brasília são nomes que geram confusão, como já vimos. Portanto, tal PPB é de fato apenas uma imagem. O frame errôneo do que uma cidade significa, por não englobar suas outros inúmeras características. E o PPB é tão amplo que mesmo vídeo consegue enganar as reais formas de Brasília.

Pelos relatos de seus ocupantes, teriam uma apresentação diferente da cidade: a cidade que não pode ser ocupada, desestabilizada. Com a intenção de garantir a "ocupação" da cidade, preservou-se suas Escalas, isto é, seu traçado urbanístico, e não seus edifícios - com a exceção dos edifícios representativos, governamentais, majoritariamente de autaria de Oscar Niemeyer. Dessa maneira, teve-se o Eixo Monumental patrimonializado. Em todo caso, também o Eixo Rodoviário, aquele destinado, em sua maioria, ao uso do solo como residencial, isto é, de Unidades de Vizinhança, teve sua "imagética museificada" já que toda a cidade é Patrimônio Histórico da UNESCO.

Diferentemente do relatado por Montaner e Muxí[405], na Espanha, mulheres conseguiram alterar o regulamento da política dos solos, tornando misto, no PPB mais dificilmente conseguire-se tal alteração, dado que a preservação da cidade-modelo se dá através de suas Escalas, as quais estruturam a setorização, como visto.

Consequentemente, qualquer distúrbio ao solo da cidade é bloqueado. As pegadas dos pedestres, já rastreáveis para além das calçadas, denunciam a verdadeira cidade ocupada. A cidade portanto possui uma cartografia coexistente e sobreposta, como já idealizada até pelos modernistas: a controlada e a não controlada; de maneira mais crítica, a do transito rápido dos automotores e a de transito lento dos pedestres. Na cidade construída, em todo caso, os dois layers são o imagética da cidade, e o da verdadeira cidade, característica típica da cidade-global.

O conflito de tais cartografias costuma gerar desconforto aos pedestres que circulam próximos aos eixos de grande velocidade, independente se em mesmo plano ou não, como vê-se nas Passagens Subterrâneas de Pedestres, do Plano Piloto de

405 MONTANER, MUXÍ, 2014, p. 206

Brasília, lugares de também de invisibilidade social. Ainda, os desconfortos dos pedestres são muitas vezes ações favoráveis ao usuários de automóveis, dado principalmente a relação fundamental entre distância e usos, que o Plano Piloto de Brasília propõem, com sua política de setorização e a proibição do uso misto do solo, e a ampla escala da cidade.

Tendo em vista, de acordo com o IPHAN, que nosso objeto de estudo, as PSP, localizam-se na Escala Residencial, apesar de "dentro" dos grandes gramados verdes bucólicos, criando um espaço de intersecção sensorial, afirma-se que a criação de comércio-serviço em seus subterrâneos é sim possível, associando tais futuros "usos-mistos" ao Comércio Local. Os verdes aparentes dariam lugar a lugares de usos efêmeros, como as praças das Superquadras.

Dessa maneira, afim de garantir visibilidade, transparência e segurança, condições universais a toda a população, mas mais requisitadas pelas mulheres, bem como de criar "lugares reais" ao pedestres, em seu direito à ocupação, acredita-se que é o melhor as PSP, seria sua requalificação com um trabalho estrutural de redesenho, bem como, *a posteriori,* de um amplo trabalho de integração as suas áreas adjacentes pedonais, como o Comércio Local, a Entrequadra, a ligação ao metropolitano, etc.

Nos opomos, assim, à hipótese de destruição das PSP e criação de faixas de pedestres, uma vez que conquistaria-se apenas o direito de passagem, mas não de permanência − e ocupação - do pedestre. Ainda, entramos em um dilema, uma hipótese sem conclusão: Se respeitarmos a imagem da cidade, limpa, temos o problema do "corpo escondido", mas que pode manifesta-se e tem uma ampla extensão para realizar suas atividades, isto é, criamos uma rua pedonal; Se trouxermos para "cima" "chocamos" com as leis patrimoniais, mas garantimos a passagem segura do pedestre, agora, com pólos, ou ilhas de encontro e divertimento entre Eixos Rodoviários.

A solução que encontramos que atenderia as condições do patrimônio e a mulher, portanto, seria a de um urbanismo subterrâneo novo, interligando sabiamente as PSP ao resto da cidade. O novo subterrâneo deverá comporta-se como as "cidades subterrâneas" e as complexas estações de transporte metropolitano, como no Canadá e na Rússia. Apesar de motivações e circunstâncias distintas, naquelas sendo por conta do clima, aqui, dado o traçado do urbanismo racionalista, o conceito para a construção é o mesmo: criar uma alternativa própria ao deslocamento do pedestre, isto é, tanto de fluxo, quanto te permanência, ora em contato com a

natureza e a cidade, ora em contato com os fechados comércios e serviços; mas mais importante, sempre em contato com os outros pedestres.

Do ponto de vista fenomenológico, como vimos em Pallasmaa[406], a visão é hoje o sentido que mais dependemos ao desenhar um projeto arquitetônico, resultando nos envidraçados edifícios que sofrem um excesso de iluminação, lhes carecendo o elemento da "luz escura" (JUNICHIRO, "Elogio da Sombra", 2008[407], apud SOARES, 2012/2013)[408]

> "Sombras carregadas e a escuridão são essenciais porque atenuam o sentido aguçado da visão e estimulam a inconsciência da visão periférica e imaginação táctil. A luz homogénea paralisa a imaginação da mesma forma que a homogeneização elimina a experiência do lugar."

Apesar das divergências, dado que sempre buscamos uma cidade-iluminada, tal conhecimento pode extender-se ao campo do planejamento urbano para nossa cidade-modelo, tendo em vista a paisagem em amplitude total. Assim, podemos observar a característica "negativa" da sombra – dado o isolamento do homem - como um potencial partido para a reabilitação do espaço, dado que com a presença da "luz escura", cria-se maior ambiência, serenidade e intimidade. Deve-se desmitificar em todo caso o "urbanismo subterrâneo" neste caso de estudo, e considera-lo como uma construção em diferente nível, isto é, um nível apenas ao pedestre e a mobilidade lenta, como na imagem a seguir, a qual revela – mesmo não propositalmente – a captura de um instante de diferentes homens coexistindo "sob", isto é, em um diferente nível do Eixo Rodoviário, pacificamente. Atenta-se, em todo caso, à dimensão da caixa subterrânea (relação altura e largura).

406 PALLASMAA "An architecture of the seven senses", in "Questions of perception, phenomenology of architecture", San Francisco, Wiliam Stout Publishers, 2006, p. 34

407 JUNICHIRO, Tanizaki. "Elogio da Sombra". Lisboa: Relógio d'água, 2008.

408 SOARES, Maria Leonor Cerqueira Montenegro. "O conceito de Janela a partir do Movimento moderno. Sobre quatro obras de Eduardo Souto de Moura". Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitectura da Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto, sob orientação do Professor Doutor Francisco Barata. Porto, 2012/2013



199

Ao assumirmos como prudente o cenário de uma "Brasília subterrânea" multifucional, integrando de maneira totalitária todo seu tipo de mobilidade – e consequentemente pensando princiapalmente o percorrer "multidirecional" da mulher, nos deparamos com o estudo de Daniela Diniz à partir de considerações e reflexões a proposta "por que Brasília não cresce, mediante um planejamento, em direção ao subsolo?" (DINIZ, em SABOIA; DERNTL, 2014, p. 56)[409], com inquietações como:

> "o senso comum responde a essa pergunta e, ao fazê-lo, estabelece verdades que não são refutadas, tais como: porque construir no subsolo é caro, ou, pelo menos, mais dispendioso do que na superfície; porque o brasiliense dispõe da imensidãoda superfície do solo; porque o subsolo é um meio insalubre para a ocupação humana; porque é melhor, por cautela, reservar o subsolo para o momento em que seja mandatório ocupá-lo; porque não há meios de determinar, fisicamente, os limites de propriedade para construções subterrâneas; porque o subsolo só é utilizado em situações de fragilidade humana perante um meio ou uma circunstância adversa, como o clima e a guerra. E, daí por diante. (…)"

A autora afirma que o uso do espaço subterrâneo é consequência de restrição ou impedimento para a ocupação do espaço da superfície, quer por restrições legais, da comunidade ou mesmo pela indisponibilidade de áreas livres, e nos lembra que a construção no subsolo pode criar condições de proximidades sem interferir na paisagem[410], o que não seria possível em Brasília, dadas as condições na superfície ou aérea, isto é, (re)criaria-se uma condição de "cidade compacta" e autônomas as

409 DINIZ, Daniela. "Mobilidade e Infraestrutura Urbana", In: SABOIA, Luciana; DERNTL, Maria Fernanda (Org.). "Brasília 50 50. cidade, história e projeto", 1ed.Brasília: Editora da Universidade de Brasília, 2014, p. 56

410 DINIZ, Daniela. "Mobilidade e Infraestrutura Urbana", In: SABOIA, Luciana; DERNTL, Maria Fernanda (Org.). "Brasília 50 50. cidade, história e projeto", 1ed.Brasília: Editora da Universidade de Brasília, 2014, p. 56

Unidades Vizinhança, consequentemente, reduzindo a demanda por veículos automotores, os quais induzirem o aumento das distâncias na superfície.

As perguntas que iniciamos e que viemos tentar responder ao longo do nosso projeto de dissertação foram (1) "Onde é que os pedestres tem primazia e ocupam a cenográfica cidade do Plano Piloto de Brasília, instabilizando tal cidade-idealizada, dado seu constante estado de invisibilidade. Este lugar é seguro?" – uma possível resposta, "As Passagens Subterrâneas de Pedestres" mas onde averiguamos que a segunda pergunta gerava grandes dúvidas ao corpo feminino. Em todo caso, concluímos nosso trabalho de dissertação também a responder outras indagações: (2) "Lucio Costa pensou no corpo individual da mulher ao projetar a cidade do Plano Piloto de Brasília" e (3) "Quais os futuros desdobramentos para as Passagens Subterrâneas de Pedestres do PPB, tendo em vista o pedestre, quer numa visão universal, quer individual?"

A resposta que apresentamos a segunda resposta é: Sim, Lucio Costa admitiu a mulher como parte integrante de seu modelo universal para a cidade pedonal do Plano Piloto de Brasília, porém a materialização da cidade, isto é, a cidade construída, não. Como vimos em Menezes (2008), a escala do pedestre não fora em sua totalidade construída e até mesmo compreendida, decifrada, razão da adaptação e dos novos desenhos criados *a posteri*.

A relação perante "cidade-jardim" e "eixo rodoviário", vieram a causar alguns desconfortos aos pedestres, como evidenciado nas calçadas de pedestres rentes aos eixos de velocidade (Eixo Rodoviário), as quais denunciam tais equívocos de "construção do projeto". É nessa dua-relação, isto é, de "calmaria" bucólica e "velocidade" rodoviária, que localiza-se nosso "objeto de estudo", as Passagens Subterrâneas de Pedestres.

Lucio Costa pensava as universalidades dos moradores de Brasília, como todo arquiteto-urbanista modernista, mas também suas características individuais principalmente como pedestre, como já visto. O projeto da Unidade de Vizinhança, local da supremacia do pedestre, criava diversas facilidades à mulher que ali residia ou

trabalhava, com lugares de fluxos, mas também de repouso a quem ali percorria à pé – união que fez através do uso também de paisagismo.

Como viemos a descobrir durante a pesquisa, o fato que originalmente o desenho das PSP serem dispostas de comércio-serviços, bem como o fato de serem alinhadas e niveladas ao Comércio Local, garantindo a "privacidade" e "exclusividade" do pedestre, são questões que reafirmam o pensamento do lugar do pedestre universal, mas mais instigantes ao andar feminino. Ainda de mais importância, as PSP revelam a intenção de um lugar para o pedestre ter um percurso livre para ocupar, protegido e exclusivo e não necessariamente inferior em qualidade e categoria por estar localizado sob o Eixo Rodoviário. Isto é, apesar do projeto para os pedestres estar localizado "em baixo" dos eixos rodoviários, tal atributo não lhe conferiria, em desenho, uma característica ruim.

Em todo caso, visto nitidamente a diferença entre o "projeto idealizado" e o "projeto construído" (relembra-se as alterações sofridas nos acessos das PSP), bem como da "cidade racional" e da "cidade global" (uma vez que as atividades expandiram para além dos limites da Unidade de Vizinhança, condição catalizadora pelo uso do carro e, consequentemente, para a maior setorização da cidade), tais potencialidades ao percorrer a "rua" como pedestre, tornaram-se inconvenientes: As PSP foram feitas abaixo do nível do CL, isolando-se em meio ao grande verde, e não tiveram seus comércios e serviços construídos, criando uma "suburbs insegura", principalmente à mulher. Andar de carro, em todo caso, certificou a segurança da mulher, uma vez que lhe garantiu anonimato no espaço público.

Apesar dos antigos relatos dos primeiros moradores do PPB, questiona-se, ao "uso universal" das Passagens, isto é, se toda a população as utilizava, independente de classe, raça e gênero. Como evidencia-se hoje, tal ideal "universal" não é mais existente: quem as utiliza majoritariamente são pessoas de classe-média-baixa, isto é, moradores de fora do PPB, consequentemente pessoas de raça, visto terem sido idealizadas, ainda em projeto, próximas as paragens de ônibus, e dada a construção espacial segregada das residenciais, revelando uma cidade também desmembrada.

Dessa maneira, indaga-se para "qual" "classe" e, consequentemente, "mulher" (a mulher moradora da Superquadra, ou mulher funcionário doméstica), tais PSP foram projetadas. Independente de para qual público feminino suas condicionantes deveriam ser favoráveis a quem quer que as utilizasse, como Lucio Costa idealizou.

Deixa-se, portanto, aqui algumas últimas inquietações, agora sugestões de desdobramento futuros à pesquisa, visto as limitações quer geográficas, uma vez que a dissertação fora realizada inteiramente em Portugal, portanto, ora retardando, ora impossibilitando o uso e o conhecimento de alguns dados; quer pelo fato de não conseguir-se explorar de maneira menos generalizada algumas questões, como a figura da mulher e o histórico e usos das PSP, dado o tempo e o tipo de material que produzimos (um Mestrado Integrado). Nossas sugestões de desdobramentos seriam, portanto:

A. Estudo e desenhos técnicos das PSP;

B. Estudo mais aprofundado sobre quem são os reais utilizadores das PSP e para quem eles foram projetados. Assim, consequentemente, um levantamento numérico sobre a proporção entre homens e mulheres que utilizam tais passagens, bem como se são ou não moradores do PPB;

C. Pesquisa sobre à figura da mulher no projeto da cidade de Brasília, uma vez que durante a pesquisa encontrou-se apenas estudos "limitados" da mulher durante construção da capital;

D. Um estudo de caso das PSP como as primeiras ruínas da cidade-modernista;

E. Projetos técnicos futuros de reabilitação das PSP e integração ao Comércio Local (CL) e ao metropolitano, considerações melhor evidenciadas anteriormente.

Para responder a terceira questão que propusemos - isto é, "Quais os futuros desdobramentos para as Passagens Subterrâneas de Pedestres do PPB, tendo em vista o pedestre, quer numa visão universal, quer individual?" - encerramos esta pesquisa, ou possível manifesto, as seguintes considerações, diretrizes e especulações para uma melhor possibilidade de "real reabilitação" no percorrer à pé o atravessamento do Eixo Rodoviário do Plano Piloto de Brasília, características latentes ao corpo feminino. Tais questionamentos são dados à partir da forma urbana, e consequentemente também da questão histórica-patrimonial, isto é, da revelação da cidade através da organização arquitetônica da casa, à partir também da compreensão "do que é" e "como se manifesta" a "cidade". Assim, novamente,

falamos de controle da forma (a forma que impera sobre o homem universal) e controle social (isto é, de gênero e de classe).

Dado que a nossa intenção é a criação de léxicos teórico-críticos, e não a criação de projeto arquitetônico final, julgamos de importância para as nossas Considerações Finais, tendo em vista os argumentos estudados ao longo da pesquisa, o uso de imagens dos projetos do Concurso das Passagens Subterrâneas de Pedestres (2012).

Dessa forma, acredita-se melhor ilustrar as problemáticas, bem como de apresentar "o que" e "como", isto é, os recursos projetais, que os arquitetos e urbanistas brasileiros atuais de maneira "oficial", uma vez que o Concurso fora organizado pelo IAB e pelo GDF, buscaram solucionar na requalificação das Passagens Subterrâneas de Pedestres (PPB).

Os parâmetros selecionados pela autora como fundamentos primordiais, resultará em um quadro de "considerações finais". *A posteriori*, em um quadro com argumentos para a "real reabilitação".

CONSIDERAÇÕES FINAIS PARA PROJETO DE REAL REABILITAÇÃO

1. Do ponto de vista patrimonial, tendo em conta a Preservação do Patrimônio Histórico do Conjunto Urbanístico do PPB (PPCUB):

- A preservação das escalas (Escalas Gregária, Monumental, Residencial e Bucólica), segundo o projeto de Ricardo Lopes Gusmão; o Eixo Rodoviário ser desinterrompido, quer fisicamente, quer visualmente, isto é, sem travessias em mesmo plano (faixas de pedestres), ou passarelas áreas; Permeabilidade visual, portanto, cota mínima (térrea) no Eixo Rodoviário, como visto nos postos de gasolina e em seus comércios. Portanto, toda travessia se dá legalmente em forma subterrânea.

- Ao averiguarmos os projetos do Concurso das PSP, nota-se que poucos foram os projetos que mantiveram a "imagem da cidade", isto é, aqui a "noção do vazio continuo monumental" entre os Eixos Rodoviários. Enquanto alguns desenvolveram

"blocos isolados", ora pontuais (Ricardo Lopes Gusmão), ora dispersos e com topografia diferenciada (Marcos André Seixas Linhares), outros mantiveram uma continuidade do eixo transversal ao Eixo Rodoviário (Camila de Carvalho Pires).

2. Do ponto de vista da cidade ocupada e com diferentes funções:

- Noção da necessidade de lugar de encontro e manifestação para os cidadãos, e não apenas espaço de passagem e apagamento. Assim, criação de atrativos e ferramentas para a potencialização dos novos usos por toda a população, usos estes que são excessivamente setorizados na cidade, dado o PPCUB, e que, portanto, quando existentes, apresentam carácter informal.

- Possibilidade ainda de usos efêmeros dados os questionamentos referentes a "Escala Bucólica" por Lucio Costa e visto também os diferentes usos atribuídos ao Eixão nos domingos e feriados.

- Ressalta-se neste item que o Concurso das PSP exigiu a criação de três tipos de reabilitação, todas com o acréscimo de ciclovias: PSP apenas de passagem; PSP com comércio-serviços – como já visto, tal proposta é a proposta original de Lucio Costa; PSP com comércio-serviços e estacionamento subterrâneo para carros em um nível ainda mais abaixo.

3. Do ponto de vista de continuação do percurso do pedestre:

- Neste item ressaltamos que ao pensar o percurso do pedestre nas PSP é necessário pensar também a questão do fluxo, e não apenas da permanência, item anterior. Portanto, o "para onde se vai", além da proteção contra o carro em alta velocidade. Dessa maneira, colocamos a nota que é de necessidade pensar a continuação do percurso na direção do Comércio Local (CL), principalmente no tratamento que se dá no percurso realizado na fechados posteriores dos edifícios comerciais, isto é, aqueles voltados para a Superquadra.

- Como já visto, tal localidade é também de primazia do pedestre e, portanto, precisa ser também recuperada – a fachada frontal do CL é destinada primordialmente aos veículos, e portanto, o pedestre encontra-se em contato direto, apesar da faixa de estacionamento entre os dois tipos móveis. Além disso, o CL, segundo projeto de autoria de Lucio Costa, e PSP eram uma única e continua linha de extensão em um mesmo plano.

- Destacamos o projeto Camila de Carvalho Pires do Concurso, o qual cria uma "continuidade formal" a toda extensão da intervenção nas PSP, unindo-a de CL a CL e desenvolvendo uma imagem branca "a semelhança" dos CL.

- Ao examinar o Concurso das PSP, observa-se que todos os projetos tiveram os acessos – hoje, em "L" – redesenhados.

- Por conseguinte, constituíam um mesmo objeto de diferentes funções, ou seja, uma rua inteiramente pedonal atravessando o Eixo Rodoviário. Se trás aqui a questão dos pontos de ônibus dispostos nas proximidades e como tais "pontos" deveriam estar melhor associados as novas funções das PSP e ao metropolitano – dispostos nas Entrequadras-EQ e com um subterrâneo não conectado -, criando intermodais.

- Ao analisarmos a Proposta Vencedora de 2ª Colocação, de autoria do arquiteto Ricardo Lopes Gusmão, nota-se o pensamento quanto as paragens de ônibus, dado que o arquiteto as reloca.

4. Do ponto de vista de urbanismo feminista:

- Quando analisamos os escritos "considerações" para os itens 2 e 3 acima de propostos, observamos que tais "novas condicionantes" - pois já haviam sido propostos por Lucio Costa - trariam os "olhos da rua" (JACOBS) e diferentes funções quotidianas à uma curta distância, melhorando o deslocamento feminino (MUXI), dado que teríamos a criação de ruas de múltiplas utilidades e horários de funcionamento de Comércio Local a Comércio Local (CL 100-300 – Eixo Rodoviário - CL 200-400). Consequentemente, de permanências – portanto, não apenas locais de passagem, as quais reforçam a dimensão a ser atravessada e o isolamento do pedestre.
- Ao analisarmos a Proposta Vencedora de Menção Honrosa 646058, de autoria da arquitetura Anna Carolina Manfroi Galinatti, observamos que a candidata do projeto defende a travessia à pé em mesmo plano dos carros – ou seja, com faixas de pedestres, à partir do argumento de visibilidade, acessibilidade, insalubridade, possibilidade de diferentes percursos e prioridade de tipo de percurso (em relação ao carro e a bicicleta). Em todo caso, à partir de uma visão crítica, questiona-se que a autora atribui apenas funções pontuais – entre os três Eixos Rodoviários, criando "praças entre" grandes fluxos de carros e refornçando a questão apenas do deslocamento entre eixos.

- Visto que no Concurso defende-se a inalteração de algumas PSP no sentido de colocação de novos usos e na manutenção da dimensão da caixa viária, indaga-se se tais Passagens continuariam seguras caso os comércios propostos estivessem fechados à noite, questões não levantadas pelos outros concorrentes, visto que estes acreditaram que apenas com a iluminação natural ou artificial e com a criação de praças, tais Passagens se tornariam seguras - questão que provava-se insuficiente para garantir o fluxo, visto apresentar as mesmas condições que uma Superquadra à noite, ambiente que também gera desconforto e insegurança ao andar à pé.

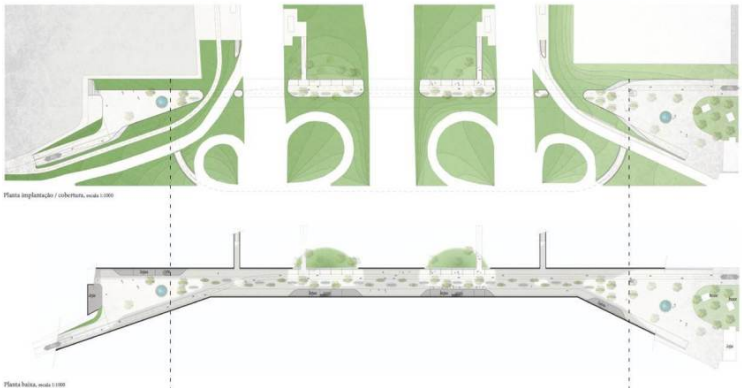
PROPOSTAS PELA AUTORA PARA UMA REAL REABILITAÇÃO

1. Alteração e alargamento das "entradas e saídas" das PSP:

- Entrada em linha reta (CL posterior) e nas diagonais (CL frontal e em frente ao eixinho), mas de maneira aberta a garantir total visualização, assim, com o uso de rampas leves dando continuação ao andar das calçadas e comércios nas proximidades. Criação, assim, de um grande complexo subterrâneo, como realizado no projeto de Camila de Carvalho Pires em suas entradas e saídas.

2. Acessibilidade contínua:

- Todo o trajeto deve ser realizado à partir de rampas leves continuas, como em uma rua tradicional, além de contar com um desenho estilística e tecnicamente uniforme, garantindo ao conjunto uma padronização.
- Se reforça, mais uma vez, em todo caso, que o deslocamento a pé é a forma de mobilidade mais importante nas cidades, em todo caso, este só melhor funcionará com a proposta de uma infraestrutura adequada, com condições de conforto e segurança (SARKAR, 2003). Como sabe-se, o melhor espaço para o deslocamento à pé é aquele onde o pedestre tem um menor esforço para se movimentar.



200

3. Novas Funções:

- Em todas as Passagens Subterrâneas o aumento da caixa viária, a proposta de ciclovia e a colocação de comércios e serviços dispostos na parte coberta e na parte à céu aberto das Passagens, como feito por Camila de Carvalho Pires.

- Quando em seu aberto, também criação de praças com espaços para usos efêmeros, como feito por Ricardo Lopes Gusmão. Quando possibilidade de feiras temporárias em tais "praças", apropriação da proposta de ocupação diversas de *stands*, como pensado por Marcos André Seixas Linhares.

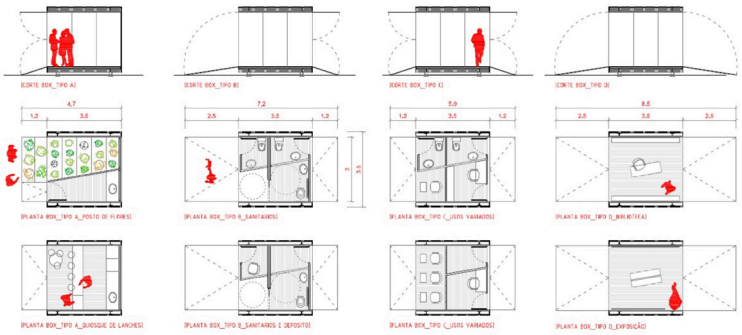
- Necessita-se de conferir a esses espaços uma multiplicidade de usos de serviços e comércio, os quais, entretanto, já são vistos informalmente instalados nas entradas das Passagens e pelo tecido urbano da capital – razão de nos apropriarmos da proposta de Marcos André Seixas Linhares com seus stands

- Relocação também dos atuais profissionais autônomos de "subsistência", como costureiras, chaveiros, sapateiros, etc., cujas atividades encontram-se espalhadas pela capital de maneira "não-formal" e, de um modo geral, em estruturas precárias. Do ponto de vista jurídico, econômico e administrativo, tais questões deverão ser questões de estudos futuros[411]):

411 BARROS, Bruna Renata Cavalcante de; CARVALO, Eliezé Bulhões de; ARRUDA, Fabiana Serra de. "Utilização de Passagens Subterrâneas para Pedestres: O Caso do Eixo Rodoviário em Brasília", XXXI Congresso Nacional de Pesquisa em Transporte da ANPET, Recife, 29 de Outubro a 01 de Novembro de 2017.



201



202

4. Novos Horários:

- Passagem Subterrânea com comércios multiuso 24h todos os dias da semana, além de policiamento.

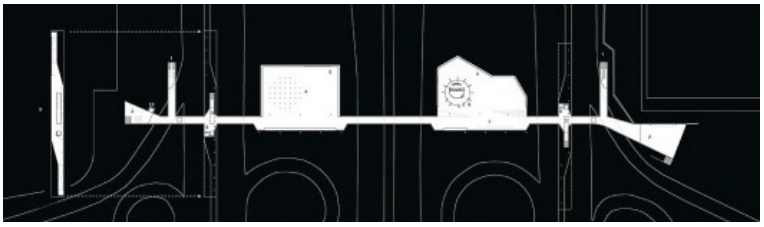
- Destaca-se que seria de grande e positivo impacto social se o Eixo Rodoviário (Eixinhos e Eixão) tivesse a possibilidade de travessia em superfície das 18h as 8h, afim de garantir uma possibilidade extra de segurança ao pedestre à partir de sua visibilidade na paisagem do PPB. Tais faixas localizariam-se em cima da das PSP, afim de demarcar o local do pedestre.

5. Transporte: Pontos de ônibus e metropolitano:

- Em melhor estudo acerca da disposição do pontos no centro dos Eixinhos (isto é, no atual campo verde que divide os dois sentidos da via), para que assim o pedestre consiga ir e vir com maior facilidade, dado a problemática atual, como realizado em projeto de Jaime Lerner, para a "cidade sustentável" de Curitiba. Integração dessa nova proposta ao desenho alargado das PSP, com a utilização de escadas rolantes e

elevadores, aumentando a relação contínua do subterrâneo alargado, como feito por Ricardo Lopes Gusmão

- A integração das Passagens Subterrâneas de Pedestres ao Metropolitano é factível, como aponta uma proposta de 2011. Conforme o IAB a união reduziria a distância atual entre as passagens de 600 metros para 410 metros, isto é, entre a PSP e a linha metropolitana mais próxima: Quando na Asa Sul, união do metropolitano subterraneamente àquelas dispostas ao lado esquerdo das "tesourinhas" (os trevos rodoviários); quando na Asa Norte àquelas dispostas ao lado direito das "tesourinhas". Dessa maneira, as "tesourinhas" não necessitariam de reformas. As distâncias continuaram longas, mas a possibilidade de criação de comércios e serviços subterrâneos linearmente, reduziria tal sensação. Novamente, tal corredor deixaria de ser um espaço, para ser um lugar.



203

6. Imagem da cidade:

- A linha fixa contínua dos comércios-serviços, quando na parte "aberta" das PSP, devem ser escondidos por cobertura ajardinada, como feito por ___, afim de garantir a "imagem verde" bucólica do Eixo Rodoviário.



204

A CIDADE NÃO É UM MONUMENTO!

APÊNDICE

ANEXO 01 | Léxicos e outros entendimentos

ANEXO 02 | Propostas de Projetos Concurso 2012

ANEXO 03 | Caderno de Medidas

ANEXO 04 | Bibliografia

ANEXO 05 | Lista de Siglas

ANEXO 06 | Créditos das Imagens

ANEXO 07 | Agradecimentos

ANEXO 01 | LÉXICOS E OUTROS ENTENDIMENTOS

Considerando que o objeto de estudo da presente Dissertação – as Passagens Subterrâneas de Pedestres - situa-se fisicamente no "espaço público" do Plano Piloto de Brasília[412], mas tendo em vista que este é socialmente ocupado majoritariamente por uma população que reside nas "cidades-satélites" - dada a nítida percepção que a "cidade-ideal" expandiu-se para além da forma em avião de seu "tecido urbano modernista", reconhecendo-se hoje como possuidora de uma grande "área metropolitana", julga-se de importância refletir e tentar compreender, mesmo que

412 É de difícil definição determinarmos "espaço público" no Plano Piloto de Brasília, dado que praticamente todo o seu solo é público.

brevemente, os léxicos que neste capítulo e ao longo desta Dissertação serão anunciados, como "cidade", "espaço público", "urbanismo", "urbanização", "fenômeno urbano", "tecido urbano", "morfologia urbana", "topofilia", "lugar", "alugar", "espaço", entre outros. Portanto, estes vocabulários são algumas das referências teóricas deste trabalho. Conforme Maria Elaine Kohldorf (2010, p. 239-241)[413]:

> "Brasília apresenta-se hoje como fato urbano que rompeu os limites previstos, transpondo territorialmente o Plano Piloto e o Distrito Federal (...) configura-se como um tecido descontínuo e heterogêneo, composto por núcleos morfologicamente distintos e fisicamente distantes – porém vinculados como partes de um mesmo todo, no qual assumem papéis específicos [...] Plano Piloto, acampamentos de obras e cidades-satélites possuem, portanto, morfologias distintas, mas semelhanças genéticas, assentes nos princípios do funcionalismo racional (CHOAY, 1965; CLAVAL, 1981)".

Para uma melhor análise, deixa-se aqui o registro que ao referimo-nos ao Plano Piloto de Brasília, teremos como traduzido, os conceitos "cidade", "cidade de Brasília", "cidade-modelo", "cidade-tradicional", "cidade-cenário" [414] , "cidade-imagem", "centro de Brasília", "tecido urbano modernista", "cidade-utopia" e, por fim, "cidade-ideal", ou *Gestalt*. Dessa maneira, estaremos nos referindo a um conceito "fechado" que contém em si imageticamente o monopólio da urbanização como cidade, de acordo com Choay (2007)[415], como melhor veremos, razão pelo estudo dos termos correlatos a este já anunciados.

Ao passo que a Brasília, como área expandida, utilizaremos os léxicos "o conjunto (urbanístico) Brasília", "área metropolitana", "urbanização", "a grande Brasília", "atual fenômeno urbano" e "cidade-real", ou *Gestaltung*.

Quando nos especificarmos a Brasília, mas tendo por excludente o Plano Piloto, iremos utilizar os termos: "cidade-dormitório", "aglomeração urbana",

---

413 KOHLDORF, Maria Elaine. "Capítulo VIII: As Imagens de Brasília", In: PAVIANI, Aldo (Org.). "Brasília, ideologia e realidade: espaço urbano em questão". Brasília: Editora da Universidade de Brasília, 2010, p. 239-289

414 Ao nos referimos aqui a "cidade-cenário" não nos referimos unicamente "cidade e a sociedade de espetáculo", de Guy Debord, visto que o Plano Piloto de Brasília fora concebido à partir de ideais socialistas, ousando ser uma inovação no urbanismo, a criar assim, uma "cidade-modelo" à partir de experimentos significativos, riscos e de submeter-se à avaliação da opinião pública. O termo "cenário", portanto, ora designará a uma característica positiva, apresentando a "cidade-capital" como um palco a céu aberto, devido a seus atributos únicos, onde seus habitantes são protagonistas que atuam em seu espaço público; ora indicará algo negativo, falso, controlado, em prol da elite e do turismo – a cidade de Guy Debord (1995). Assim, utilizaremos os nexos "Cenografia Urbana" para designar quando positivo, e "Cenografia Fictícia" para designar quando negativo, ou "sociedade de protagonistas" e "sociedade do espetáculo". Ainda, cidade-corpórea (real) e cidade-cenográfica (imagética), como cunhado por Paola Berenstein Jacques (2008). JACQUES, Paola Berenstein. "Cenografias e corpografias urbanas: Espetáculo e experiência na cidade contemporânea". In: "Revista Observatório Itaú Cultural", n.5, (abr/jun. 2008). – São Paulo, SP: Itaú Cultural, 2008, p. 49-58.

415 CHOAY, Françoise. "O Urbanismo: Utopias e Realidades" São Paulo: Perspectiva, 2007

"entorno", "regiões administrativas", "periferia", "cidades adjacentes" e "cidade-satélite".

Não obstante, para uma real compreensão do território em termos de "nomenclaturas oficiais", julga-se de importância a reflexão:

PLANO PILOTO DE BRASÍLIA

(PPB)

Plano original, elaborado por Lucio Costa, vencedor do concurso, em 1957, para o projeto urbanístico da Nova Capital. Hoje uma Região Administrativa (RA), ou seja, em termos genéricos um bairro da Grande Brasília. É também conhecido como Conjunto Urbanístico de Brasília – CUB. Conforme o Plano de Preservação do Conjunto Urbanístico de Brasília – PPCUB (2017, p. 4 e 5), dado que este fora "tombado" pela UNESCO (1987):

> "O CUB abrange a poligonal da área do conjunto urbano tombado em âmbito federal e distrital, acrescida do espelho d'agua do Lago Paranoá, delimitado pela margem leste do Lago Paranoá, a oeste pelo eixo da Estrada Parque Industria e Abastecimento – EPIA – DF-003, ao sul pelo curso d'agua Riacho Fundo e ao norte pelo ribeirão Bananal, sendo integrado pelo Plano Piloto de Brasília, Cruzeiro e Áreas Octogonais, Sudoeste e Candangolândia, correspondendo à Zona Urbana do Conjunto Tombado – ZUCT, estabelecida no Plano Diretor de Ordenamento Territorial do Distrito Federal – PDOT"

BRASÍLIA

(BSB)

Denominada atualmente de Brasília, hoje, o Plano Piloto, junto ao Parque Nacional de Brasília, constitui a chamada Região Administrativa I.

DISTRITO FEDERAL

(DF)

O Distrito Federal é uma das 27 Unidades Federativas do Brasil, localizando-se na Região Centro-Oeste. É aqui que localizada a Capital Federal do Brasil, Brasília, que é também a sede de governo do Distrito Federal.

ÁREA METROPOLITANA DE BRASÍLIA

(AMB)

As chamadas de cidades-satélites, com exceção de Brasília, são hoje chamadas de Regiões Administrativas, subdivisões territoriais do Distrito Federal, entretanto, não se limitando a conter-se dentro dele. O conjunto destas é o que forma a Área Metropolitana de Brasília, ou seja, a Grande Brasília, sendo, novamente, a Região Administrativa I, conhecida como "Brasília". São no total 31 Regiões Administrativas, sendo, algumas mais antigas que a própria Capital, como é o caso de Planaltina, fundada em 1859, e Brazlândia, fundada em 1933, apesar da maioria das Regiões serem antigos acampamentos dos Candangos. Para este assunto olhar a Linha do Tempo. Conforme a Companhia de Planejamento do Distrito Federal - CODEPLAN (2014):

> "O termo "região metropolitana" surgiu na legislação brasileira na Constituição Federal de 1967, em seu artigo no 164, onde definia-se que a União, mediante Lei Complementar, poderia estabelecer regiões metropolitanas, constituídas por municípios que, independentemente de sua vinculação administrativa, integrem a mesma unidade socioeconômica, visando a realização de serviços comuns".

REGIÃO INTEGRADA DE DESENVOLVIMENTO DO DISTRITO FEDERAL E ENTORNO (RIDE/DF)

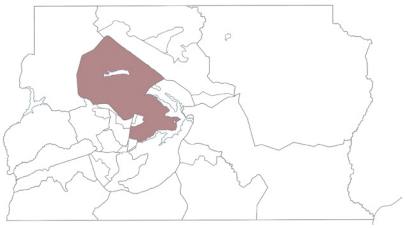
Composta por 23 municípios de três unidades federativas (DF, GO e MG), a RIDE/DF e Entorno abrange 56.433,53 km2 e, segundo o Censo Demográfico de 2010, uma população de 3.717.728 habitantes.



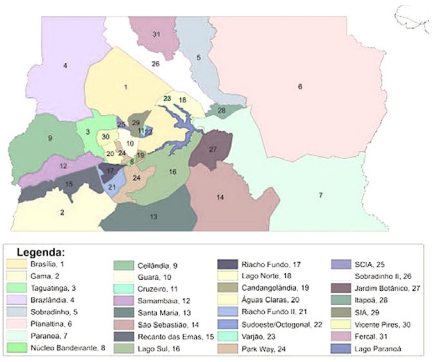
205



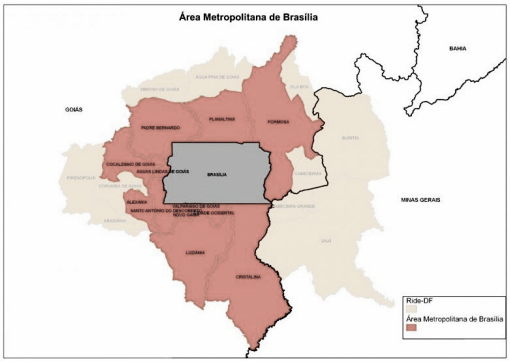
206. Área Patrimonializada (PPCUB)



207. Brasília ou RA I



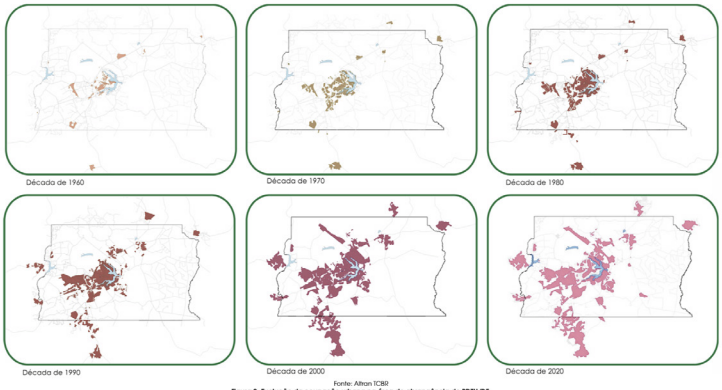
208. RAs do Distrito Federal



209. DF, Região Centro Oeste e Brasil



210. Distrito Federal, Área Metropolitana de Brasília e RIDE



Fonte: Altran TCBI

Figura 9: Evolução da ocupação urbana na área de abrangência do PDTU/DF.

211. Evolução da ocupação urbana da área do DF

ANEXO 02 | PROPOSTAS DE PROJETOS

Apresentamos aqui, em #, as propostas que utilizamos como referência:

Primeiro lugar | Gustavo Partezani / Piratininga Arquitetos Associados
São Paulo SP #

Segundo lugar | Ricardo Lopes Gusmão
São Paulo SP #

Terceiro lugar | Marcos André Seixas Linhares
Rio de Janeiro RJ #

Menção honrosa 179013 | Sidney Schwindt Linhares
São Paulo SP

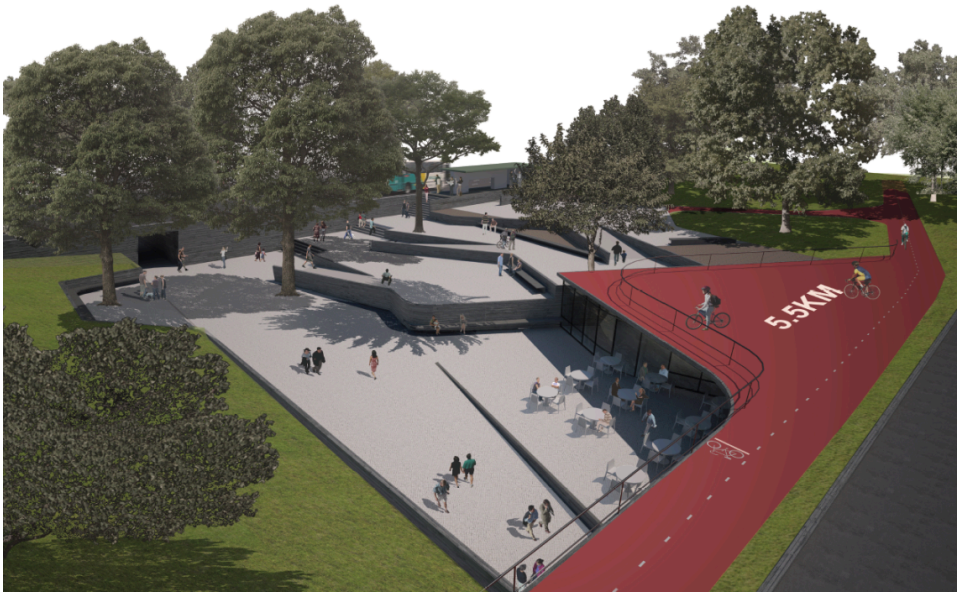
Menção honrosa 179013 | Camila de Carvalho Pires
Brasília DF #

Menção honrosa 646058 | Anna Carolina Manfroi Galinatti
Canoas RS #

Menção honrosa 672859 | Lauro Rocha de Sousa
São Paulo SP

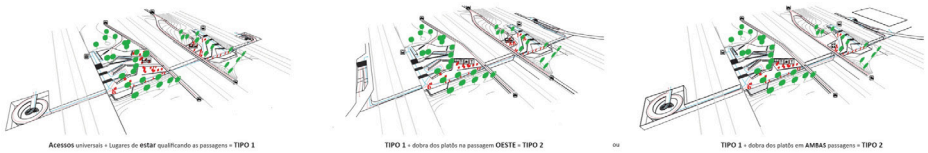
Menção honrosa 872548 | Juliano Monteiro Machado
Curitiba PR

Menção honrosa 910011 | Alessio Gallizio
Brasília DF

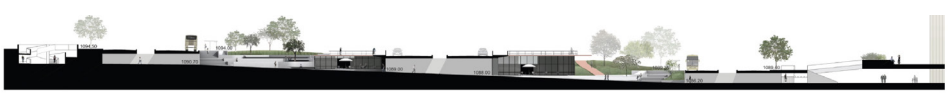


212

Manutenção da caixa viária da PSP, mas acréscimo de iluminação natural zenital, à partir da remoção dos jardins paralelos aos eixos rodoviários e alteração dos acessos. Criação praças em nível com diferentes serviços, WCs e acesso a ciclovias. Conforme os idealizadores "Propor a ocupação das passagens transformando-as em lugar (…) com transporte não motorizado"



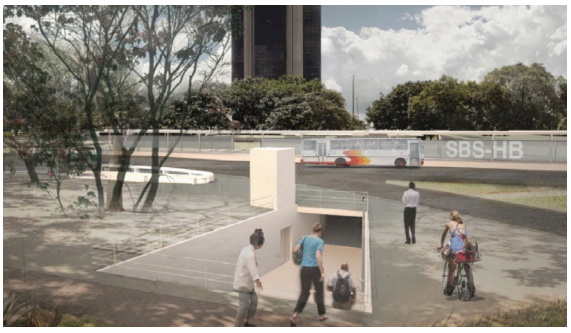
213



214

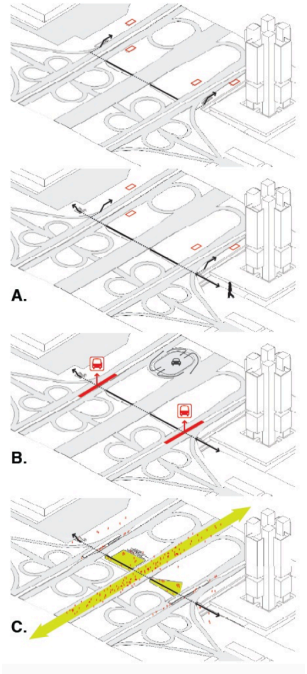
Projeto parece respeitar a “imagem da cidade aberta”, realizando um acréscimo nos acessos, com escadas e elevadores. Manutenção da caixa viária, mas a alteração do seu interior. Mudança nos pontos de ônibus, seguindo linha do pensamento de reabilitação Curitiba, por Jaime Lerner. Criação de praças planas que contam com diferentes usos “cotidiano e extraordinário”, sendo de lazer, comercial, institucional e cultural, contando, também com WCs.

215



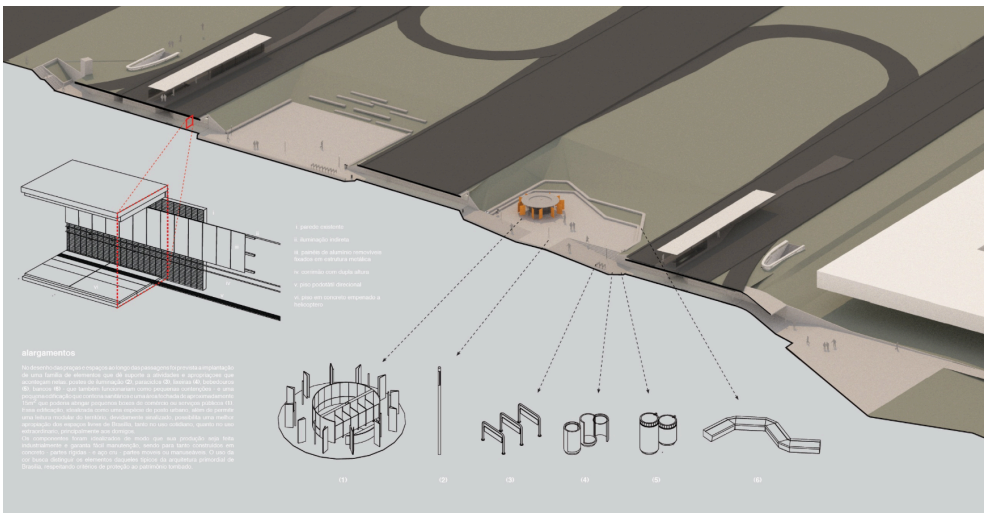


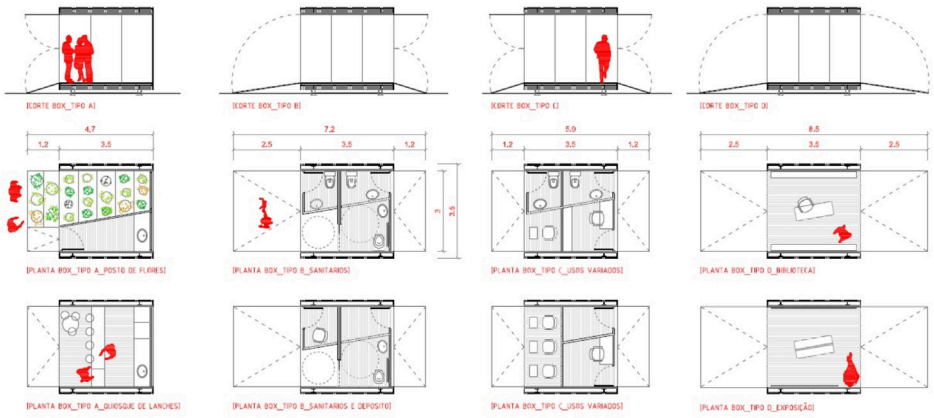
216



217

218





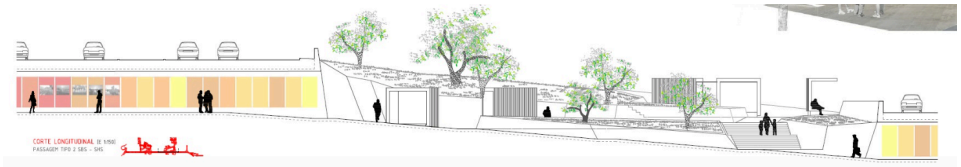
219

Alteração dos acessos. Duplicação dos acessos pedestres com o acréscimo de rampas e ciclovias. Ainda acréscimo de paragens de ônibus nas proximidades (reativação). Caixa viária contaria com painéis de exposição, publicidade e informação. Introdução de boxes de comércio e serviço, sendo no total quatro tipologias, como visto nas feiras de comércio na Torre te TV. Grande quantidade de taludes criando diferentes percursos. Criação de WCs.

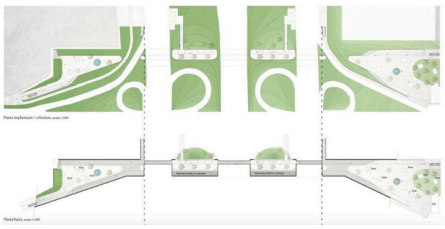
220



222



MENÇÃO HONROSA 02



223

Integridade do entorno, uso de ciclovias, o novo acesso tem como principio continuidade visual, com a linearidade e a proposição de praças aberta ao nível subterrâneo, apesar da manutenção das entradas originais.

"o acesso a passagem subterrânea tem a mesma largura da massa ciclo viária – três metros. No entanto, a largura limitada dos tuneis existentes sob as vias de automóveis, exige um redimensionamento da largura da ciclovia nesses trechos, onde propomos 1,4 metros. Dessa forma, o espaço destinado aos pedestres e ciclistas é dividido igualmente nos limitados trechos das passagens sob as vias".

Utilização de elemento pré-fabricado de elementos em concreto

"As praças de acesso amplas e iluminadas convidam o transeunte ao uso da passagem, uma vez que a continuidade visual confere um passeio seguro que permite a leitura de todos os elementos do entorno, sem ambientes surpresas ou pontos cegos. Ainda, essas praças dotadas de vegetação, mobiliário urbano, bancos e fontes de água instigam a transformação de um mero local de passagem em um lugar de permanência"
"Segurança social: A possibilidade de locação de comércio nas passagens subterrâneas conecta os comércios locais das quadras 100 e 200, os transformando em um único eixo (…)"

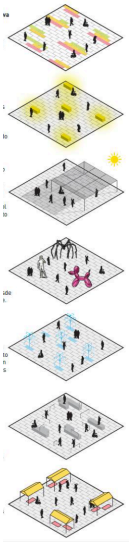
Comércios, sendo "olhos da rua" em todo a dimensão linear e também nas esquinas
Aumento da caixa



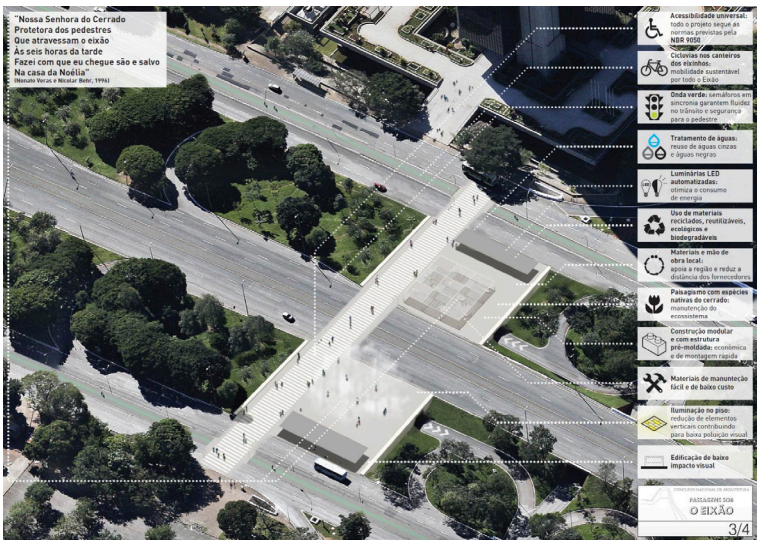
224



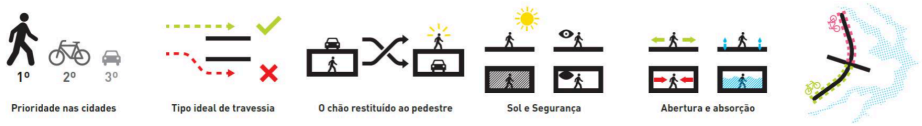
225



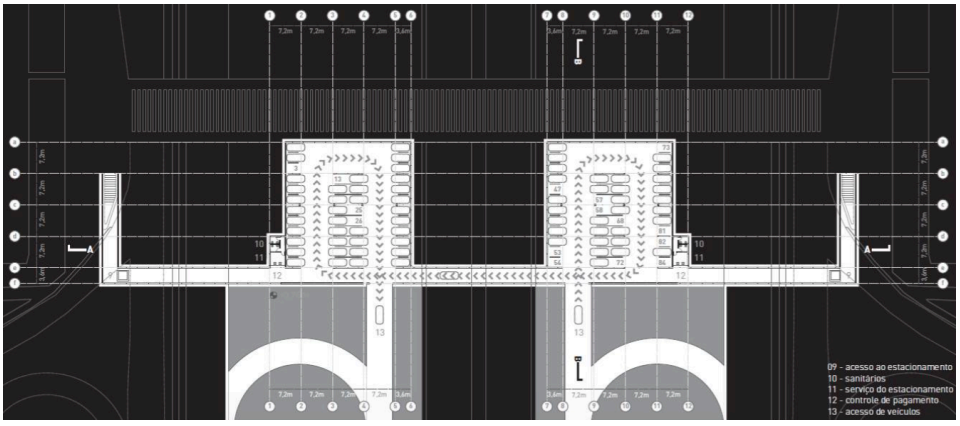
226



227



228



229

ANEXO 03 | IMAGENS DE MELHOR QUALIDADE DO TERRITITÓRIO

230-231







































306-320: Fotografias de Alexia Fidalgo, 2019

ANEXO 04 | BIBLIOGRAFIA

A

- ABRASPE. “Passarelas e Passagens Subterrâneas: Propostas”, Joinville: Associação Brasileira de Pedestres - ABRASPE, Julho de 2000. Disponível em: <http://www.pedestre.org.br/downloads/PASSARELAS%20E%20PASSAGENS%20SUBTERRANEAS.pdf>

- AGREST, Diana I. “À margem da arquitetura: corpo, logica e sexo”, In: NESBITT (org.). “Uma Nova Agenda para Arquitetura antologia teórica 1965- 1995”. 2ªed. São Paulo: Cosac Naify, 2008.

- AGUIAR, José. “Cor e cidade histórica: Estudos cromáticos e conservação do património”. Porto, FAUP, 2005

- ALEXANDER, Christopher. “A city is not a tree”. Architectural Forum, v.122, n.1, p.58-62, 1965.

- ANDRADE, Joaquim Pedro de. “Brasília, Contradições de uma Cidade Nova”, Documentário. 1967. Produção: Filmes do Serro - Rio de Janeiro. Duração: 23 minutos. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=3Ony7axA-CE>

- ARGAN,G.C. “Historia da Arte como Historia da Cidade”. São Paulo: Martins Fontes, 2005

- ARNHOLD, de Audrey Luz Nassif. “As Passagens Subterrâneas de Pedestres em Brasília: Iluminação e Percepção”. Dissertação de Mestrado em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, sob orientação de Prof. Dr Betina Tschiedel Martau. Porto Alegre, 2018

- AUGÉ, Marc. “Não-Lugares: Introdução a uma Antropologia da Sobremodernidade”. Lisboa: Letra Livre, 1992

B

- BARBIEIRI, Renato. “Cidades Inventadas”. Documentário: The History Channel, 2010

- BARCELLOS, V. “Unidade de vizinhança”. Revista Paranoá. Brasília: FAU, 2001.

- BARROS, Bruna Renata Cavalcante de; CARVALO, Eliezé Bulhões de; ARRUDA, Fabiana Serra de. “Utilização de Passagens Subterrâneas para Pedestres: O Caso do Eixo Rodoviário em Brasília”, XXXI Congresso Nacional de Pesquisa em Transporte da ANPET, Recife, 29 de Outubro a 01 de Novembro de 2017.

- BEAL, Sophia. “A arte de andar nas ruas de Brasília”, In: “Estudos de literatura brasileira contemporânea”, n. 45, p. 65-83, jan./jun. 2015. Disponível em <http://www.scielo.br/pdf/elbc/n45/2316-4018-elbc-45-00065.pdf>

- BEAUVOIR, Simone. “O Segundo Sexo: fatos e mitos” e “O Segundo Sexo: a experiência vivida”. São Paulo: Difusão Europeia do Livro, 1960. Livro

- BEHR, Nicolas. “Entre”, Poema In: livreto mimeografado “Grande circular”, 1978

- BEHR, Nicolas. “Nossa senhora do cerrado”, Poema In: livrinho mimeografado “Entre quadras”, 1979b

- BENEVOLO, Leonardo. “Diseño de la ciudad - 2, el arte y la ciudad antigua”. Barcelona: GG, 1982.

- BENEVOLO, Leonardo. “História da arquitetura moderna”. São Paulo: Perspectiva, 1976.

- BENEVOLO, Leonardo, “História da Cidade”, São Paulo: Ed. Perspectiva, 1983

- BENJAMIN, Walter. “Obras escolhidas I, magia e técnica, arte e política”. São Paulo: Brasiliense, 1994

- BILÁ, Gabriela. Além Do Livro, “O Novo Guia De Brasília”, 2015

- “Brasília nas palavras de André Malraux”. Rio de Janeiro: Presidência da República, Serviço de Documentação, 1959, p. 18-19

- “Brasília: Revista da Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil”, Ano 4, n. 42, Jun.1960. Disponível em: <https://www2.senado.leg.br/bdsf/handle/id/506999>

- BRENNER, Neil. “Teses sobre Urbanização”, In: “Theses on Urbanization”, Public Culture, v. 25, 1, 2014, p. 86 - 114. Disponível em: <https://www.academia.edu/37576996/Neil_Brenner_Teses_sobre_a_urbanização_e-Metropolis._Revista_electrônica_de_estudos_urbanos_e_regionais_9_5_2014_6-26_http_www.emetropolis.net_>

- BRAGA, Milton. “O Concurso de Brasília”, São Paulo: Cosac Naify, 2013
- BROCA, Phillipe de. “L'Homme de Rio”. Longa-metragem. 1963. Duração: 112 minutos

C

- CAETANO, Luísa. “Crônicas de Uma Cidade Inventada”. Curta-Metragem. 2014 Produção: FAC-DF, UnB. Duração: 25min. Classificação Indicativa: 14 anos. Disponível em: <https://vimeo.com/107578686>
- CASTRO, Ana Margarida Almeida: “O Labirinto: Percepção, Projeto e Configuração de Espaços Labirintos”. Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitetura pela Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto, sob orientação do Professor Pintor Vitor Silva. Porto, 2008
- CALVINO, Italo. “As Cidades Invisíveis”, Alfragide: D. Quixote, 2015 p. 29 e 30.
- CANÇADO, Wellington.“Grama, inimiga insuspeita” In: Jornal “Outras Palavras”. Publicado 29/05/2015 às 18:11 - Atualizado 15/01/2019 às 18h38. Disponível em <https://outraspalavras.net/cidadesemtranse/grama-inimiga-insuspeita/>
- CARERI, Francesco. “Walkscapes: o caminhar como prática estética”. Prefácios JACQUES, Paola Berenstein; TIBERGHIEN, Gilles, 1 Edição, 5 Impressão, São Paulo: Editorial Gustavo Gili, 2018
- CARPINTERO, Antonio Carlos Cabral. “Brasília: Prática e Teoria Urbanística no Brasil, 1956-1998”. Doutorado, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo – USP, São Paulo, 1998.
- CAVALCANTI, Lauro. "When Brazil was modern: Guide to Architecture - 1928 - 1960", New York: Princeton Architectural Press, 2003
- CAVALCANTI, Lauro. “Brasília: a construção de um exemplo”. In: Arcos, v.1, n. único. Rio de Janeiro: PPDESDI/UERJ, Contra-Capa, out. 1998, p. 50-62.
- CERTEAU, Michel de. “A Invenção Do Cotidiano”, Petrópolis: Vozes, 1996
- CIAM. Carta de Atenas. Atenas, 1933.
- CHOAY, Françoise. “O Urbanismo: Utopias e Realidades” São Paulo: Perspectiva, 2007
- COLOMINA, Beatriz. “Sexuality and Space”. New York: Princeton Architectural Press, 1992
- COLOMINA, Beatriz. “Privacy and Publicity: Modern Architecture as Mass Media”. Cambridge, Massachusetts: MIT Press, 1996
- CORBOZ, André. “El territorio como palimpsesto”,” in Lo Urbano en 20 autores contemporáneos, p. 31
- CORBUSIER, L. Le Corbusier, “Oeuvre complete 1946 – 1952”. Ed. Girsberger, Zurich, 1953.
- COSTA, L. “Brasília Revisitada 1985/1987”, in Revista Projeto n°100/julho, 1987.
- COSTA, L. “Registro de uma vivencia”. São Paulo: Empresa das Artes, 1985.
- COSTA, L. “Relatório do Plano Piloto de Brasília”. Brasília: GDF, 1991.
- COSTA, Lucio. “Relatório do Plano Piloto de Brasília. Brasília, cidade que inventei”. Brasília: ArPDF; Codepha; DePHA, 1991.
- COSTA, Maria Elisa e LIMA, Adeildo Viegas. “Brasília 57-85: do plano piloto ao Plano Piloto”. Brasília: TERRACAP, 1985.
- CRULS, Luís. “Relatório da Comissão Exploradora do Planalto Central: Relatório Cruls, Edição Especial do Centenário da Missão Cruls – 1892-1992”. Brasília: Codepan, 1992.

D

- DEBORD, Guy. “The Society of the Spectacle”, Nova York, Zone Books, 1995
- DER-DF. “Estudo de Segurança de Pedestres no Eixo Rodoviário Relatório Final”, Brasília: Departamento De Estradas De Rodagem Do Distrito Federal – DER-DF, Julho de 2007
- DINIZ, Daniela. “Mobilidade e Infraestrutura Urbana”, In: SABOIA, Luciana; DERNTL, Maria Fernanda (Org.). “Brasília 50 50. cidade, história e projeto”, 1ed.Brasília: Editora da Universidade de Brasília, 2014, p. 56

E

- ELKIN, Lauren. “Flâneuse: Women Walk the City in Paris, New York, Tokyo, Venice, and London”. Published by Farrar, Straus and Giroux, LLC, 2016

F

- FELSKI, R. “The Gender of Modernity”. London: Harvard University Press, 1995
- FERRAZ, Isa Grinspum. Documentário “A Cidade no Brasil”, 2019. Série de dez episódios do SescTV inspirada no livro “A Cidade no Brasil”, de RISÉRIO, Antonio, 2012. Disponível em: <https://sesctv.org.br/programas-e-series/acidadenobrasil/>
- FERREIRA, Ronald Belo. “Plano Piloto De Brasília: O Vazio Das Entrequadras e o Abandono Do Sujeito”, 2016, Disponível em: <https://repositorio.uniceub.br/jspui/bitstream/235/9702/1/Plano%20Piloto%20de%20Bras%C3%ADlia%20-%20o%20vazio%20das%20entrequadras%20e%20o%20abandono%20do%20sujeito.pdf >
- FICHER, Sylvia; BATISTA, Geraldo Sá Nogueira. “Guiarquitetura Brasília”. Empresa das Artes: Editora Abril, 2000
- FICHER, Sylvia; PALAZZO, Pedro Paulo. “Paradigmas Urbanísticos de Brasília”. In: Cadernos PPG-AU/FAUFBA , Salvador, Ano III, Ed. Especial, 2005
- FLÓSCULO, Frederico. “Cuidado, Brasília: mais um concurso "armado" para terceirizar nosso urbanismo”, no Jornal Digital “Brasília 247”, em 23 de Fevereiro de 2012. Disponível em: https://www.brasil247.com/pt/247/brasilia247/43781/Cuidado-Bras%C3%ADlia-mais-um-concurso-armado-para-terceirizar-nosso-urbanismo-Frederico-Flósculo.htm
- FONTENELE, Tânia Mourão; GASPAR, Mônica Quaresma. “Poeira & Batom no Planalto Central - 50 mulheres na construção de Brasília”. Documentário. 2010, Produção: Petrobras. Duração: 58 minutos. Disponível em: < https://www.youtube.com/watch?v=9rxJUc8kbSk>
- FOUCAULT, M. “Le Corps Utopique, Les Hétérotopies”. Fécamp: Nouvelles éd. Lignes, 2009
- FOUCAULT, M. “Vigiar e Punir: Nascimento Da Prisão”. Lisboa: Edições 70, 2013
- FRATESCHI, Yara Adario. “Giorgio Agamben e a Emancipação da Mulher”, In: Philósophos, Goiânia, v. 21, n. 1, p.213-234, jan./jun. 2016. Disponível em: <https://www.researchgate.net/publication/307869405_GIORGIO_AGAMBEN_E_A_EMANCIPACAO_DA_MULHER>
- FREYRE, Gilberto. “Casa-Grande & Senzala”. Rio de Janeiro: Maia e Schmidt Ltda., 1933

G

- GARCIA, Andreia. “Espaço cênico, arquitectura e cidade: Guimarães, um modelo conceptual”. Casal de Cambra: Caleidoscópio, 2016
- GIEDION, Sigfried. “Espaço, Tempo e Arquitetura”, São Paulo: Martins Fontes, 2004
- GRANDE, Nuno. “O Sonho de Brasília”. Aula aberta da disciplina “As Cidades Invisíveis: Da ficção ao real”, do Programa de Doutoramento em Arquitectura da Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto. Porto, 05 de abril de 2019.
- GOUVÊA, Luiz Alberto de Campos. “Brasília, capital da segregação e do controle social: uma avaliação da ação governamental na área de habitação”. São Paulo: Annablume, 1995
- GOFFMAN, Erving. “The Presentation of Self in Everyday Life”, London: Penguin Books, 1990,
- GOMES, Viridiana Gabriel. “A Rua como Espaço Inclusivo – um Método de Análise”, Dissertação de Doutorado pela Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília, sob orientação da Prof. Dra. Raquel Naves Blumenschein. Brasília, Fevereiro de 2015.
- GOROVITZ, Matheus; FERREIRA, Marcílio Mendes. “A Invenção da Superquadra: O Conceito de Unidade de Vizinhança em Brasília”. Brasília: IPHAN, 2009
- GROS, Frédéric. “Caminhar: Uma Filosofia”. SP: É Realização, 2010

H

- HARKOT, Marina Kohler. “A Bicicleta e as Mulheres: mobilidade ativa, gênero e desigualdades socioterritoriais em São Paulo”. Dissertação de Mestrado pela Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, sob a orientação de Paula Freire Santoro. São Paulo, 30 de maio de 2018.
- HARVEY, David. "A produção capitalista do espaço". São Paulo: Annablume, 2005
- HARVEY, David. “O direito à cidade”, In: New Left Review, n. 53, 2008: Disponível em: http://revistapiaui.estadao.com.br/edicao- 82/tribuna-livre-da-luta-de-classes/o-direito-a-cidade
- HEIDEGGER, Martin. Construir, Habitar, Pensar, In: Ensaios e Conferencias, 2008
- HOLANDA, Frederico de; MEDEIROS, Valério; RIBEIRO, Rômulo; MOURA, Andréa. “Brasília: fragmented metropolis”. In: International Space Syntax Symposium, 10, 2015, Londres. / “Proceedings. Londres: The Bartlett Space Syntax Laboratory, 2015.
- HOLANDA, Frederico de. “Brasília: da Carta de Atenas à Cidade de Muros”. Artigo. disponível em: <http://docomomo.org.br/wpcontent/uploads/2016/01/054R.pdf?fbclid=IwAR36ey36zGrkmKjamwRbT4faPxYh1Xu2R1ARE7JMbmH8HHlnx94qbiVQY-s>
- HOLANDA, Frederico de. “Passado, Presente e Futuro de uma Avenida Moderna: W3, Brasília”. In: HOLANDA, Frederico de (org). “Arquitetura & Urbanidade”. 2. ed. Brasília: FRBH, 2011 (2003), p .61 e 62.
- HOLANDA, Frederico de. “O Espaço de Exceção”. Brasília. FAU UnB, 1999 (2002)
- HOLANDA, Frederico de. “Brasília – Cidade Moderna, Cidade Eterna”. Brasília: FAU UnB, 2010
- HOLANDA, Frederico de. “Paradoxos do tombamento”. Correio Braziliense, Brasília, 25 mar. 2012. Caderno 1, p.21.
- HOLSTON, James. “A Cidade Modernista: Uma Crítica De Brasília E Sua Utopia”. São Paulo: Companhia das Letras, 1993.
- HUNT, Elle. “City with a female face: how modern Vienna was shaped by women”, matéria do jornal The Guardian. Publicado em 14 de maio de 2019. Disponível em: <https://www.theguardian.com/cities/2019/may/14/city-with-a-female-face-how-modern-vienna-was-shaped-by-women?utm_source=dlvr.it&utm_medium=facebook&fbclid=IwAR09Q1PruuMqmv3jGSBRbLq3nqBtJl__eH3mn0Od4YiDH67CR4CHoKeVj4Q>

I

- IAB-DF; CODEPLAN. “Passagens sob o Eixão”, Concurso Nacional Público. Instituto de Arquitetos do Brasil Departamento do Distrito Federal - IAB-DF; Companhia de Planejamento do Distrito Federal – CODEPLAN, 2012
- IBDU. “Direito à cidade: uma visão por gênero”.1 ed. São Paulo: Instituto Brasileiro de Direito Urbanístico – IBDU, 2017, v.1

J

- JACOBS, Jane. “Morte e vida de grandes cidades”. São Paulo: Martins Fontes, 2007.
- JACQUES, Paola Berenstein. “Cenografias e corpografias urbanas: Espetáculo e experiencia na cidade contemporânea”. In: “Revista Observatório Itaú Cultural”, n.5, (abr/jun. 2008). – São Paulo, SP: Itaú Cultural, 2008, p. 49-58.
- JACQUES, Paola Berenstein. “Elogio aos Errantes”. Salvador: editora UFBA, 2012.
- JACQUES, Paola Berenstein. “Estética da Ginga: a arquitetura das favelas através da obra de Hélio Oiticica”. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2007.
- JUNICHIRO, Tanizaki. “Elogio da Sombra”. Lisboa: Relógio d’água, 2008.

K

- KAMITA, João Masao. “Arquitetura Moderna e Neoconcretismo: uma experiência da geometria”, In: DOCOMOMO Brasil, Rio de Janeiro. Disponível em: http://docomomo.org.br/wp-content/uploads/2016/01/044-1.pdf
- KATINSKY, Júlio Roberto. “Lucio Costa”, Revista do IEB. São Paulo, IEB, 1972.
- KRAUSS, Rosalind. “A Escultura No Campo Ampliado”, In: Revista Gávea, No. 1, PUC-Rio, Rio De Janeiro, 1984, p. 128 – 137. Disponível em: http://www.ppgav.eba.ufrj.br/wp-content/uploads/2012/01/ae17_rosalind_krauss.pdf
- KRAUSS, Rosalind. “Caminhos Da Escultura Moderna”. São Paulo: Matins Fontes, 1998, p. 323
- KOHLDORF, Maria Elaine. “Capítulo VIII: As Imagens de Brasília”, In: PAVIANI, Aldo (Org.). “Brasília, ideologia e realidade: espaço urbano em questão”. Brasília: Editora da Universidade de Brasília, 2010, p. 239-289
- KOHLSDORF, Maria Elaine. “Ensaio sobre o pensamento urbanístico”, Brasília, UnB, 1996
- KOSTOF, Spiro. “The City Shaped: Urban Patterns and Meaning Through History”. London: Thames and Hudson, 1991.
- KOSTOF, Spiro. “The City Assembled: The Elements of Urban Form Through History”. London: Thames and Hudson, 1992.

L

- LEDGER, S. “The New Woman: fiction and feminism at the fin de sècle”. Manchester: Manchester University Press, 1997
- LEFEBVRE, Henri. “A Revolução Urbana”, Belo Horizonte: Editora UFMG
1999
- LEFEBVRE, Henri. “O direito à cidade”. São Paulo: Centauro Editora, 2013
- LEFEBVRE, Henri. “The Production of Space”. Oxford: Basil Blackwell, 1991.
- LEITÃO, Francisco Chagas. “Do risco à cidade: as plantas urbanísticas de Brasília, 1957-1964”. Dissertação de Mestrado, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília, 2003.
- LEITÃO, Francisco Chagas (org.). “Brasília 1960 2010 : passado, presente e futuro”. Brasília: Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente, 2009.
- LEMOS, Carlos A. C. “O Que é Patrimônio Histórico”. 4. ed. São Paulo: Brasiliense S.A., 1985
- LESSA, Carlos. “Auto-estima e desenvolvimento social”. Rio de Janeiro: Garamond, 2000
- LEONIDIO, Otavio. “Espaço de Risco: Pensamento da America Latina”. Nhamerica Platform, Ed. Romano Guerra, São Paulo; 1ª edição, 2017
- LISPECTOR, Clarice. “Crónica Brasília”, Rio de Janeiro: Francisco Alves, 1962
- LISPECTOR, Clarice. “Crónica Brasília: Esplendor”, Rio de Janeiro: Francisco Alves, 1974
- LOPES, Amanda Alves de Sicca . “De L a W: Requalificação do Eixo Rodoviário de Brasília”. Dissertação de Graduação pela Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília, sob orientação de Gabriela Tenório. Brasília, Julho de 2016
- LOW, Setha. "Spatializing Culture: the Ethnography of Space and Place”. London and Nova York: Routledge, Taylor & Francis Group, 2017
- LYNCH, Kevin. “A Imagem da Cidade”. São Paulo: Martins Fontes, 1982.

M

- MACHADO; Magalhães. “Capitulo IX: Imagens do espaço: imagens da vida”, In: PAVIANI (org.) “Brasília: Ideologia e Realidade”, Brasília: Editora da Universidade de Brasília, 2010, p. 285-321.
- MARICATO, Ermínia. “Brasil, cidades: alternativas para a crise urbana”. Petrópolis: Vozes, 2001
- MEDRANO, Leando. “On Space and Society: Modernity and Dwelling in Brazil”, palestra em Congresso Internacional “Affordable Housing. The 20th Century Legacy” no Book of Abstracts, p. 21 a 24. Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto. Porto, 06 a 08 de maio de 2019

- MENEZES, Marilene Resende. “O Lugar do Pedestre no Plano Piloto de Brasília”, Dissertação de Mestrado pela Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília, sob orientação da Prof. Dr. Luiz Pedro Melo Cesar. Brasília, Setembro de 2008.
- MERLEAU-PONTY, M., “Fenomenologia da Percepção”, São Paulo: Martins Fontes, 1994
- MOLES, Abraham; ROHMES, Elisabeth. Labyrinthes du Vecu – L’Espace: Matière D’Actions. Paris: Librairie des Méridiens, 1982
- MONTANER, Josep Maria; MUXÍ, Zaida. “Arquitetura e Política: Ensaios para Mundos Alternativos”, Barcelona: Gustavo Gili, 1a. Ed., 2a impressao, 2015
- MONTANER, Josep Maria. “A modernidade Superada, arquitetura, arte e pensamento do século XX”, Barcelona, Gustavo Gili, 2001, p. 169-171.
- MORAVIA, Alberto. “Brasília Barroca”. Corriere Della Sera, Milão, 28 Ago. 1960. In: Folha De São Paulo, São Paulo, 25 Jan. 2009.
- MUYLAERT, Anna. Longa-metragem. “Que Horas Ela Volta?”. Longa-metragem. 2015. Globo Filmes. Duração: 114 minutos.
- MÚXI, Zaida; CASANOVAS, Roser; TUMMERS, Lidewij. Curso “Arquitectura, urbanismo y género”. ETSAB, Barcelona, 4 a 7 de março de 2019
- MUXÍ, Zaida. "Mujeres, casas y ciudades: Más allá del umbral". DPR- Barcelona, 2018

N

- NESBITT, Kate (Org.) “Uma nova agenda para arquitetura: antologia teórica 1965- 1995”. 2ªed. São Paulo: Cosac Naify, 2008.

O

- OLIVEIRA, Maria Manuel. ““Construída na linha do horizonte: Brasília, o Plano Piloto e a manipulação do *chão”.* Centro de Estudos da Escola de Arquitectura da Universidade do Minho (CEEAUM), Universidade do Minho, 2017, sob orientação de Sylvia Ficher. Este texto tem como base o artigo exposto no PNUM 2015, realizado em Brasília.
- OLIVEIRA, Vítor. “Urban Forms: Diferentes abordagens em Morfologia Urbana. Contributos luso-brasileiros”, Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto, 2018. Disponível em: <https://vitoroliveira.fe.up.pt/pdf/diferentes-abordagens-em-morfologia-urbana.pdf>

P

- PALLASMAA “An architecture of the seven senses”, In: “Questions of perception, phenomenology of architecture”, San Francisco, Wiliam Stout Publishers, 2006, p. 34
- PALLASMAA, Juhani. “A geometria do sentimento: um olhar sobre a fenomenologia da arquitetura”. In: NESBITT (org.). “Uma Nova Agenda para Arquitetura antologia teórica 1965- 1995”. 2ªed. São Paulo: Cosac Naify, 2008.
- PLAN BRASIL; SOCIALIZARE. “Por ser menina no Brasil: Crescendo entre direitos e violências”. São Paulo, 2014.
- PANERAI, Phillipe. “Análise Urbana”. Brasília: UnB. 2006.
- PAVIANI, A. (1985). “A metrópole terciaria”. In: PAVIANI, Aldo (Org.). “Brasília, ideologia e realidade: espaço urbano em questão”. Brasília: Editora da Universidade de Brasília, 2010
- PAVIANI, Aldo (Org.). “Brasília, ideologia e realidade: espaço urbano em questão”. Brasília: Editora da Universidade de Brasília, 2010
- PAVIANI, Aldo (Org.). “Brasília: a Metrópole em Crise”. Editora UnB. Brasília, 1988.
- PEDROSA, Mario. “Dos Murais de Portinari aos espaços de Brasília”. São Paulo: Perspectiva, 1981.
- PÊGO, Ana Carolina Milhomens. “O circular por Brasília: O caminhar do pedestre na cidade moderna”. Dissertação de Mestrado pela Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília, sob a orientação

de Luciana Sabóia Fonseca Cruz. Brasília, 2013
- PERPÉTUO, Tiago. "Revisitando o processo de tombamento de Brasília: Uma contribuição historiográfica para novas interpretações do objeto protegido", In: "Patrimônio em Transformação: Atualidades e permanências na preservação de bens culturais em Brasília", IPHAN, 2017
- PIRES, Larissa Oliveira, "Gender in the modernist city: shaping power relations and national identity with the construction of Brasilia". Dissertação de Doutorado em Filosofia pela Iowa State University, Ames, 2013
- Plano de Preservação do Conjunto Urbanístico de Brasília – PPCUB, 2017
- POE, Edgar Allan. Os melhores contos de Edgar Allan Poe, 1999
- PORTAS, Nuno. Introdução, In: PORTAS, Nuno; DOMINGUES, Álvaro; CABRAL, João. "Políticas Urbanas II: Transformações, regulações e projectos". Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2011, p. 11-15

R

- RACANICCI, Jamile. "'Ideia era fazer diferente': arquiteta explica quadra 'estranha' de Brasília". Matéria do Jornal "O Globo". Publicado em 21/04/2016. Disponível em <http://g1.globo.com/distrito-federal/noticia/2016/04/ideia-era-fazer-diferente-arquiteta-explica-quadra-estranha-de-brasilia.html>
- RAMONEDA, Josep. "The City and the Human Condition". Barcelona: Centre de Cultura Contemporània de Barcelona: 2010.
- REZENDE, José Jr. "Os amantes do Eixo Rodoviário", Micro conto, 2010c
- RIBEIRO, Manuela Souza. "Habitar, Trabalhar, Recrear e Circular: Possibilidades e Limitações Nas Superquadras de Brasília", Dissertação de Mestrado pela Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília, sob orientação do Prof. Frederico Rosa Borges de Holanda. Brasília, Junho de 2013
- RISÉRIO, Antonio, entrevista ao jornal Globo, em Setembro de 2015. Disponível em: <https://oglobo.globo.com/cultura/livros/em-novo-livro-antonio-riserio-reflete-sobre-relacao-entre-mulher-a-cidade-no-brasil-no-mundo-16727143>
- RODRIGUES, Andressa Novais. "Debaixo das asas: As intervenções artísticas nas passagens subterrâneas de Brasília", Dissertação de Graduação em Comunicação Social pela Universidade de Brasília, sob orientação do professor doutor Wagner Antônio Rizzo. Brasília, dezembro, 2014
- ROSSETTI, Eduardo. "Brasília Patrimônio Cidade e Arquitetura Moderna Encarando o Presente". Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/re ad/arquitextos/13.149/4547> Acessado Em: 13 De Fevereiro De 2018
- ROSSETTI, Eduardo Pierrotti. "Corpo Aberto No Espaço". In: "Oiticica: A Pureza é um Mito". Revista Itaú Cultural, p. 10-15. Publicado em 22 De Abril de 2010. Disponível em: <https://issuu.com/itaucultural/docs/oiticica>
- ROSSETTI, Eduardo Pierrotti. "Lucio Costa E A Plataforma Rodoviária De Brasília" Artigo Publicado em Abril de 2010. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/10.119/3371>
- ROSSETTI, Eduardo Pierrotti. "Riposatevi, A Tropicália de Lucio Costa: O Brasil na XIII Trienal de Milão". In: "Revista de História da Arquitetura e do Urbanismo" Desígnio N. 4, São Paulo, FAUUSP/Annablume, 2005, p. 81-89. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/06.068/388>
- RUFINORI, Manoela Rossinetti. "Preservação e Restauro Urbano", São Paulo: Fap-Unifesp: Edusp, 2013

S

- SANTORO, Paula; RUBINO, Silvana, em entrevista "Arquitetura e a questão de gênero" da Sindicato de Arquitetos de São Paulo. Publicado em 15 de jan de 2015. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=za4Bvx4J2mA&feature=youtu.be&fbclid=IwAR2-mSqVIlB6ZwS96ewMdo-a9WSaZheEyA_4lnNHtghpQGpxUH4iPJQC_Rw>
- SANTORO, Paula. "Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS) nas Cidades Brasileiras: Trajetória Recente de Implementação de um Instrumento de Política de Terras" Lincoln Institute of Land Policy. Publicado em 18 de ago de 2016. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=lER_RFkLEHg>

- SANTOS, Niedjha L. Abdall. “Governança Na Gestão De Espaços Públicos Urbanos: Territorialidades e Cidadania na Galeria dos Estados em Brasília, Distrito Federal”. Dissertação de Mestrado em Geografia, pela Universidade de de Brasília, orientada por Marília Luíza Pelusoem. Brasília, 2014.
- SASSEN, Saskia. Entrevista em revista “Humanidades”, n. 56, p. 14. Dezembro de 2009. Editora Universidade de Brasília.
- SCHIRMBECK, Claudia; CAMARA, Rogério. “Unidades De Vizinhança: Entre Fixos E Fluxos” In: C. G. Spinillo; L. M. Fadel; V. T. Souto; T. B. P. Silva & R. J. Camara (Eds). Anais [Oral] Do 7o Congresso Internacional De Design Da Informação/Proceedings [Oral] Of The 7th Information Design International Conference | Cidi 2015 [Blucher Design Proceedings, Num.2, Vol.2]. São Paulo: Blucher, 2015. Disponível em http://pdf.blucher.com.br.s3-sa-east-1.amazonaws.com/designproceedings/cidi2015/congic_19.pdf
- SERRA, Richard. In: “Cities at night: why our right to use public spaces after dark is under threat”, do jornal The Guardian. Matéria de autoria de Bradley L Garrett, publicada em 19 de novembro de 2015. Disponível em: https://www.theguardian.com/cities/2015/nov/19/cities-at-night-right-to-use-public-spaces-after-dark-curfews-lockout-laws
- SILVA, Claudio Oliveira da. “Brasília Sem Carros? - Um Estudo Sobre O Espaço Ocupado Pelos Carros E Propensão A Medidas De Restrição E Controle De Acesso”. Dissertação de Doutoramento em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade de Brasília, sob orientação do Prof. Dr. Benny Schvarsberg. Brasília, Junho de 2017
- SILVA, Paulo. “Mobilidade, acessibilidade e velocidade no Eixo Rodoviário”, In: “Patrimônio em Transformação: Atualidades e permanências na preservação de bens culturais em Brasília”. Brasília, IPHAN, 2017
- SOARES, Maria Leonor Cerqueira Montenegro. “O conceito de Janela a partir do Movimento moderno. Sobre quatro obras de Eduardo Souto de Moura”. Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitectura da Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto, sob orientação do Professor Doutor Francisco Barata. Porto, 2012/2013
- SOLÀ-MORALES, Ignasi de. “Territórios”. Barcelona: Gustavo Gili, 2002
- SOLNIT, Rebeca. “A Historia do Caminhar”. São Paulo: Martins Fontes, 2016
- SOUSA, Octávio dos Santos. “Cibercultura e ocupações no vazio moderno em Brasília”, Dissertação de Mestrado em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade de Brasília, sob orientação da professora doutora Luciana Sabóia Fonseca Cruz. Brasília, Julho, 2015
- SOUZA, Suellen André de, “Leis de Combate a Violência Contra a Mulher na América Latina: Uma Breve Abordagem Histórica”. Julho de 2013. Disponível em: http://www.snh2013.anpuh.org/resources/anais/27/1371348947_arquivo_textoanpuhnatalsuellen.pdf
- “Superquadra de Brasília: preservando um lugar de viver”. Superintendência do IPHAN no Distrito Federal. Brasília, 2015. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/cartilha_unidade_vizinhança_iphan_df.pdf >

T

- TARDIN, Elaine Borges; BARBOSA, M. T.; LEAL, P. C. A. “Mulher, trabalho e a conquista do espaço público: reflexões sobre a evolução feminina no Brasil”. Artigo In: Transformar , v. 7, p. 102-118, 2015. Disponível em: <http://www.fsj.edu.br/transformar/index.php/transformar/article/viewFile/34/31>
- TAVARES, André; OLVEIRA, Ivo. “Arquitetura em Lugares Comuns”. Porto: Dafne Editora, 2008
- TAVARES, André. “Novela Bufa do Ufanismo em Concreto: Episódios avulsos das crises conjugais da arquitectura moderna no Brasil (1914-1943)”; Prefácio De Álvaro Domingues; Porto: Dafne Editora, 2009
- TAVARES, Jeferson. “Brasília: [As] simetrias entre Lúcio Costa e Oscar Niemeyer”, In: Revista de Pesquisa em Arquitetura e Urbanismo do Programa de Pós-Graduação do Departamento de Arquitetura e Urbanismo EESC-USP, 1/2007
- TUAN, Yi-Fu. “Espaço e Lugar: a perspectiva da experiência”. São Paulo: Difel, 1983

V

- VIANNA, Fabíola Lessa, “Mulheres Na Cidade: A invisibilidade e a exploração da condição da mulher no espaço urbano”. Dissertação de Graduação pela Faculdade de Direito da Universidade de São Paulo, sob orientação de Marcus Orione Gonçalves Correia. São Paulo, 2014
- VIDAL, Laurent. “De Nova Lisboa à Brasília: A invenção de uma capital (século XIX-XX)”. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2009.
VIEIRA, Denise Sales. “Corpo feminino e modernidade na construção de Brasília: Uma leitura a partir do cinema”. Dissertação de Mestrado pela Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília, sob orientação de Ana Elisabete de Almeida Medeiros. Brasília, 2017.

W

- WACHSMUTH, David. “City as ideology: reconciling the explosion of the city form with the tenacity of the city concept”, Environment and Planning D: Society and Space, volume 31, 2014. Disponível em: https://www.academia.edu/22301175/City_as_ideology_reconciling_the_explosion_of_the_city_form_with_the_tenacity_of_the_city_concept
- Women in Cities International, “Women’s Safety Audits - What Works and Where?”
UN-Habitat Safer Cities Programme, 2016
Disponível em: <http://mirror.unhabitat.org/downloads/docs/7381_86263_WICI.pdf>
- WISNIK, Guilherme Teixeira. “Dentro Do Labirinto: Hélio Oiticica e o Desafio do Público no Brasil”. Ars (São Paulo), v. 15, p. 95-110, 2017.
- WISNIK, Guilherme Teixeira, “Estado Crítico: À deriva nas cidades”. São Paulo: PubliFollha, 2009, p. 102-104
- WISNIK, Guilherme; SIMÕES, João Carmo; SÁ, Daniela (org). “Futuro desenhado ou textos escolhidos de Paulo Mendes da Rocha”. Lisboa: Monade Editora, 2018

X

- XAVIER, Alberto (org.). “Depoimentos de uma geração”. São Paulo. Cosac Naify, 2003
- XAVIER, Alberto; KATINSKY, Julio (Orgs.).“Brasília: Antologia Crítica”. São Paulo: Cosac Naify, 2012

Y

- YÁSIGI, Eduardo. “O mundo das calçadas”. São Paulo: Humanitas/FFLCH/USP/Imprensa Oficial do Estado, 2000

Z

- ZAPATEL, Juan Antonio. “Lucio Costa”. Entrevista, São Paulo, 10.038, Vitruvius, abr 2009. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/entrevista/10.038/3280>.
- ZEVI, Bruno. “Inchiesta Su Brasília: Sei? Sulla Nuova Capitale Sudamerican” A. L’a, N. 50. Milão.
- ZEVI, Bruno. “Saber ver a Arquitetura”. São Paulo: Martins Fontes, 2002
- STENZEL, Maria Emília Bastos; NASCIMENTO, Marcella Kehl; RODRIGUES, Ana Laura Botelho. “Brasília Situacionista. Explorando um Referencial Teórico para o Mapeamento Crítico do Gênero”. Pesquisa de autoria de Ana Laura Botelho Rodrigues e Marcella Kehl do Nascimento, sob a orientação da professora Maria Emília Bastos Stenzel. Centro Universitário de Brasília, Brasília, 2018. Disponível em: https://www.publicacoesacademicas.uniceub.br/pic/article/view/5795

ANEXO 05 | LISTA DE SIGLAS

A

ABRASPE - Associação Brasileira de Pedestres

AMB - Área Metropolitana de Brasília

ANPET – Associação Nacional de Pesquisa em Transporte

AV - Área de Vizinhança

C

CIAM – Congresso Internacional de Arquitetura Moderna

CL - Comércio Local

CODEPLAN - Companhia de Planejamento do Distrito Federal

CUB - Conjunto Urbanístico de Brasília

D

DER/DF - Departamento de Estradas e Rodagem do Distrito Federal

DETRAN/DF - Departamento de Trânsito do Distrito Federal

DF – Distrito Federal

DOCOMOMO – Documentação e Conservação do Movimento Moderno

E

EBTU - Empresa Brasileira de Transportes Urbanos

EPIA - Estrada Parque Industria e Abastecimento

EQ - Entrequadras

G

GDF - Governo do Distrito Federal

I

IAB - Instituto dos Arquitetos do Brasil

IBDU - Instituto Brasileiro de Direito Urbanístico

IPHAN - Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

J

JK - Juscelino Kubitschek

M

MES - Ministério da Educação e Saúde

N

NOVACAP - Companhia Urbanizadora da Nova Capital

P

PDOT - Plano Diretor de Ordenamento Territorial do Distrito Federal

PPB - Plano Piloto de Brasília

PPCUB - Plano de Preservação do Conjunto Urbanístico de Brasília

PSP - Passagens Subterrâneas de Pedestres

R

RA - Região Administrativa

RIDE/DF - Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno

S

SAUS e SAUN - Setores de Autarquias Sul e Norte

SEDUH-DF - Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Habitação do Distrito Federal

SBS e SBN - Setores Bancários Sul e Norte

SCS e SCN - Setores Comerciais Sul e Norte

SCTS e SCTN - Setores Culturais Sul e Norte

SDS e SDN - Setores de Diversão Sul e Norte

SHS e STN - Setores Hoteleiros Sul e Norte

U

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

UV - Unidade de Vizinhança

Z

ZEIS - Zonas Especiais de Interesse Social

ZUCT - Zona Urbana do Conjunto Tombado

ANEXO 06 | CRÉDITOS DAS IMAGENS

1. Fonte: Fotografia de Joana França. Disponível em: https://www.joanafranca.com/. Acesso em: 10 de janeiro de 2019

2. Disponível em: <https://noticias.r7.com/distrito-federal/fotos/brasilia-esconde-cidade-subterranea-feita-de-tuneis-igrejas-teatros-e-um-enorme-cofre-23082015> Acesso em: 13 de março de 2019

3. Fonte: Fotografia de Joana França. Disponível em: <https://www.joanafranca.com/> Acesso em: 10 de janeiro de 2019

4. Fonte: Fotografia de Joana França. Disponível em: <https://www.joanafranca.com/> Acesso em: 10 de janeiro de 2019

5. Fonte: Fotografia de Joana França. Disponível em: <https://www.joanafranca.com/> Acesso em: 10 de janeiro de 201

6. Fonte: Fotografia de Olaf Heine. Disponível em: <https://www.theguardian.com/travel/gallery/2014/jun/19/brazil-in-black-and-white-in-pictures> Acesso em: 13 de março de 2019

7. Disponível em: <https://andabrasilia.blogspot.com/2013/11/brasilia-nao-e-ninguem.html> Acesso em: 15 de março de 2019

8 - 9. Fonte: Google Earth.

10-39: Fonte: Frames do curta-metragem "Crónicas de uma cidade inventada"

40. Fonte: Acervo Instituto Moreira Salles

41. Fonte ARNHOLD, 2018, p. 304

42. Fonte: Senado, 1974

43. Fonte: CORBUSIER, 1976

44. Fonte: BARLES (2006), apud RODRIGUES, 2009,

45. Fonte: CORBUSIER, 1976

46. Fonte: TIETZ, 2000, p. 40.

47. Fonte: TIETZ, 2000, p. 41.

48. Fonte: FERRARI, 1977

49. Fonte: CORBUSIER, 1976

50. Disponível em: <https://acervo.oglobo.globo.com/fatos-historicos/2013/09/18/369486-le-corbusier-um-dos-pais-da-arquitetura-moderna-morre-na-franca-em-1965> Acesso em: 12 de janeiro de 2019

51. Fonte: CORBUSIER, 1976

52. Fonte: CORBUSIER, 1976

53. Fonte: Estadão. Disponível em: <https://www.pinterest.com/pin/527343437594470732/> Acesso em: 7 de fevereiro de 2019

54. Fonte: Fotografia de Mario Fontenelle (1957). Acesso em: 10 de janeiro de 2019

55. Fonte: COSTA, 1991

56 Fonte: COSTA, 1991

57. Fonte: GOMES, 2012

58. Fonte: "Patrimônio em Transformação", 2017, p. 57

59. Fonte: LOPES, 2016

60-61: Fonte: Senado, 1974

62. Fonte: Fonte: Senado, 197

63: Fonte: Senado, 1974

64: Fonte: Senado, 1974

65. Fonte: Senado, 1974

66. Fonte: GOROVITZ; FERREIRA, 2009

67-68: Disponível em: <http://brasiliaconcreta.com.br/passagens-fantasma/> Acesso em: 29 de março de 2019

69. Fonte: "Estudo de Segurança de Pedestres no Eixo Rodoviário Relatório Final", DER-DF, 2007, p. 22

70. Disponível em: https://andabrasilia.blogspot.com/2013/11/brasilia-nao-e-ninguem.html Acesso em: 15 de março de 2019

71. Disponível em: <https://andabrasilia.blogspot.com/2013/11/brasilia-nao-e-ninguem.html> Acesso em: 15 de março de 2019

72. Disponível em: <http://brasiliaconcreta.com.br/passagens-fantasma/> Acesso em: 29 de março de 2019

73. Disponível em: <https://andabrasilia.blogspot.com/2013/11/brasilia-nao-e-ninguem.html> Acesso em: 15 de março de 2019

74-75-76: Fonte: LOPES, 2016

77. Fonte: Senado, 1974

78. Fonte: ARNHOLD, 2018, p. 304

79. Fonte: GOMES, 2012, p. 206

80. Fonte: Senado, 1974

81. Fonte: ARNHOLD, 2018, p. 125

82-83: Fonte: livro 50+50. Editado pela autora

84. Fonte: ArPDF

85. Disponível em: <http://brasiliaconcreta.com.br/comerciais-frente-x-verso/> Acesso em: 29 de março de 2019

86. Fonte: ARNHOLD, 2018, p. 157, editada pela autora

87. Fonte: ARNHOLD, 2018, p. 157

88-89: Fonte: Wikipédia

90. Fonte: "Histórias de Brasília". Disponível em: <https://historiasdebrasilia.com> Acesso em: 13 de março de 2019

91. Fonte: ArPDF

92. Fonte: Joana França. Disponível em: <https://www.joanafranca.com/> Acesso em: 10 de janeiro de 2019

93: Fonte: Estadão. Disponível em: <https://www.pinterest.com/pin/527343437594470732/> Acesso em: 13 de março de 2019

94-95: Fonte: GOMES, 2012, p. 206

96-97: Fonte: "Estudo de Segurança de Pedestres no Eixo Rodoviário Relatório Final", DER-DF, 2007, p. 49 e 51

98. Disponível em: <https://www.mobilize.org.br/blogs/brasilia-para-pessoas/sem-categoria/eixao-fluidez-x-humanizacao/> Acesso em: 15 de março de 2019

99. Fonte: GÔUVEA (1995)

100-101-102: Fonte: Acervo Instituto Moreira Salles

103. Disponível em: <http://doc.brazilia.jor.br/Vias/Eixo-Rodoviario-Passarelas-inferiores.shtml> Acesso em: 29 de março de 2019

104. Disponível em: <http://doc.brazilia.jor.br/Vias/Eixo-Rodoviario-Passarelas-inferiores.shtml> Acesso em: 29 de março de 2019

105-116: Fonte: Frames do documentário "Brasília, Contradições de uma Cidade Nova", de Joaquim Pedro de Andrade, 1967

117. Disponível em: <http://doc.brazilia.jor.br/Vias/Eixo-Rodoviario-Passarelas-inferiores.shtml> Acesso em: 18 de abril de 2019

118. Disponível em: <http://doc.brazilia.jor.br/Vias/Eixo-Rodoviario-Passarelas-inferiores.shtml> Acesso em: 18 de abril de 2019

119. Fonte: Acervo Pessoal (Fotografias de Alexia Fidalgo realizadas para o âmbito desta pesquisa)

120. Fonte: Coletivo Transverso. Disponível em: https://www.facebook.com/coletivotransverso/ Acesso em: 7 de maio de 2019

121-122: Disponível em: <http://brasiliaconcreta.com.br/passagens-fantasma/> Acesso em: 29 de março de 2019

123-124: Disponível em: <https://www.mobilize.org.br/blogs/brasilia-para-pessoas/sem-categoria/caminhos-em-ruinas-omissao-vergonhosa-em-brasilia/> Acesso em 23 de maio de 2019

125. Fonte: MENEZES, 2008, p. 153

126. Fonte: "Estudo de Segurança de Pedestres no Eixo Rodoviário Relatório Final", DER-DF, 2007, p. 22

127. Fonte: LOPES, 2016, p. 36

128. Disponível em: <http://doc.brazilia.jor.br/Vias/Eixo-Rodoviario-Passarelas-inferiores.shtml> Acesso em 25 de maio de 2019

129. Disponível em: <http://doc.brazilia.jor.br/Vias/Eixo-Rodoviario-Passarelas-inferiores.shtml> Acesso em 25 de maio de 2019

130. Disponível em: Disponível em: <https://www.mobilize.org.br/blogs/brasilia-para-pessoas/sem-categoria/caminhos-em-ruinas-omissao-vergonhosa-em-brasilia/> Acesso em 23 de maio de 2019

131-133. Fonte: MENEZES, 2008, p. 182

132-134: Disponíveis em: <https://www.mobilize.org.br/blogs/brasilia-para-pessoas/sem-categoria/caminhos-em-ruinas-omissao-vergonhosa-em-brasilia/> Acesso em 23 de maio de 2019

135-136: Fonte: Desenhos de Nikos Salingaros. Disponível em: <https://arquiteturadaliberdade.wordpress.com/2013/04/02/14/> Acesso em 3 de maio de 2019

137. Disponível em: <https://arquiteturadaliberdade.wordpress.com/2013/04/02/14/> Acesso em 3 de maio de 2019

138. Fonte: Desenhos de Leon Krier, 1985, apud GOMES, 2012

139. Fonte: Fotografia de Nelson Kon. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/entrevista/15.058/5210?page=7> Acesso em 3 de maio de 2019

140. Disponível em: <https://www.mobilize.org.br/blogs/brasilia-para-pessoas/sem-categoria/caminhos-em-ruinas-omissao-vergonhosa-em-brasilia/> Acesso em 23 de maio de 2019

141. Disponível em: <https://www.mobilize.org.br/blogs/brasilia-para-pessoas/sem-categoria/caminhos-em-ruinas-omissao-vergonhosa-em-brasilia/> Acesso em 23 de maio de 2019

142. Fonte: Fotografia de Joana França. Disponível em: <https://www.joanafranca.com/> Acesso em: 10 de janeiro de 2019

143. Disponível em: <http://doc.brazilia.jor.br/Vias/Eixo-Rodoviario-Passarelas-inferiores.shtml> Acesso em: 29 de março de 2019

144. Fonte: Senado, 1974

145. Fonte: Fotografia de Joana França. Disponível em: <https://www.joanafranca.com/>

146. Fonte: ARNHOLD, 2018

147. Disponível em: <http://doc.brazilia.jor.br/Vias/Eixo-Rodoviaria-Galeria-dos-Estados.shtml> Acesso em: 12 de julho de 2019

148. Disponível em: <http://doc.brazilia.jor.br/Vias/Eixo-Rodoviaria-Galeria-dos-Estados.shtml> Acesso em: 12 de julho de 2019

149. Fonte: Acervo Instituto Moreira Salles

150. Fonte: Acervo Instituto Moreira Salles

151. Fonte: Acervo Instituto Moreira Salles

152. Fonte: ARNHOLD, 2018

153. Disponível em: <https://www.mobilize.org.br/blogs/brasilia-para-pessoas/sem-categoria/caminhos-em-ruinas-omissao-vergonhosa-em-brasilia/> Acesso em 23 de maio de 2019

154. Fonte: Frames de longametragem "Que Horas Ela Volta?", de Anna Muylaert, (2015)

155. Fonte: Desenho de Lucio Costa. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/01-14549/classicos-da-arquitetura-parque-eduardo-guinle-lucio-costa> Acesso em 2 de julho de 2019

156. Fonte: Fotografia de Nelson Kon. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/01-14549/classicos-da-arquitetura-parque-eduardo-guinle-lucio-costa> Acesso em 2 de julho de 2019

157. Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/01-14549/classicos-da-arquitetura-parque-eduardo-guinle-lucio-costa> Acesso em 2 de julho de 2019

158-159: Disponível em: <https://www.archdaily.com.br/br/01-12832/classicos-da-arquitetura-conjunto-residencial-prefeito-mendes-de-moraes-pedregulho-affonso-eduardo-reidy> Acesso em 2 de julho de 2019

160. Fonte: Acervo Carmem Portinho

161. Fonte: BENEVOLO, 1993, p. 644

162. Disponível em: <http://www.cronologiadourbanismo.ufba.br/apresentacao.php?idVerbete=1384> Acesso em 2 de julho de 2019

163. Disponível em: <https://www.daniellaondesign.com/blog/charlotte-perriands-interiors-in-unite-dhabitation> Acesso em 2 de julho de 2019

164. Fonte: Relatório do Plano Piloto, Lucio Costa, 1956

165. Fonte: COSTA, 1991

166. Fonte: MACHADO, 2008

167. Fonte: Revista Módulo, no 17, 1960, p. 20

168. Disponível em: <http://www.ebc.com.br/noticias/brasil/2013/06/luz-e-desligada-na-fachada-do-congresso-por-causa-de-protesto> Acesso em 4 de junho de 2019

169. Disponível em: <https://www.mobilize.org.br/blogs/brasilia-para-pessoas/sem-categoria/caminhos-em-ruinas-omissao-vergonhosa-em-brasilia/> Acesso em 16 de junho de 2019

170. Disponível em: Disponível em: <https://www.mobilize.org.br/blogs/brasilia-para-pessoas/sem-categoria/eixao-fluidez-x-humanizacao/> Acesso em 4 de junho de 2019

171. Fonte: Fotografia de Joana França. Disponível em: https://www.joanafranca.com/

172. Fonte: CONRADO, 2016

173. Fonte: <http://brasiliaconcreta.com.br/passagens-fantasma/> Acesso em: 29 de março de 2019

174. Fonte: Coletivo Transverso: Disponível em: https://www.facebook.com/coletivotransverso/ . Acesso em: 7 de maio de 2019

175-176: Fonte: Frames do curta-metragem, "Deserto" de Frederico Holanda, 2018

177. Fonte: Foto de Divulgação "Poeira e Batom no Planalto Central – 50 mulheres na construção de Brasilia".

178. Fonte: Fotografia de Otto Stupakoff, 1960: Acervo Carlos Mauro Fonseca Rosas

179. Disponível em: <http://terravermelha2.blogspot.com/2010/08/exposicao-sobre-mulheres-na-construcao.html> Acesso em 16 de junho de 2019

180. Disponível em: <http://www.sinbevidros.com.br/postagem/um-olhar-sobre-marianne-peretti> Acesso em 16 de junho de 2019

181. Fonte: Desenho de Oscar Niemeyer. Disponível em: <http://www.niemeyer.org.br/outros/poema-da-curva> Acesso em 4 de junho de 2019

182-183: Fonte: Frames do filme "Sunrise: A Song of Two Humans", de Murnau, de 1927

184. Fonte: MUXI; CASANOVAS; TUMMERS, 2019

185. Fonte: PLAN Internacional Brasil, 2014

186. Fonte: Arquivo Pessoal (Foto de Igor Krieger, 2019 concedida por Laura Gonzalez).

187. Fonte: LOPES, 2016, p. 36

188-189-190: Fonte: Intervenção do Coletivo Mob 2018-2019

191. Fonte: LOPES, 2016, p. 35

192-196: Fonte: DER-DF, 2007

197. Disponível em: <http://brasiliaconcreta.com.br/passagens-fantasma/> Acesso em: 29 de março de 2019

198. Fonte: Coletivo Transverso. Disponível em: <https://www.facebook.com/coletivotransverso/> . Acesso em: 7 de maio de 2019

198. Fonte: Acervo Instituto Moreira Salles

200-204: Fonte: Concurso Passagens Subterrâneas, IAB-DF, 2012

206. Fonte: Wikipédia

207. Fonte: "Patrimonio em Transformação", 2017, p. 71

208. Fonte: Wikipédia

209. Fonte: CODEPLAN (2015)

210. Fonte: CODEPLAN (2015)

211. Fonte: SEDUH-DF

212. Fonte: PDTU-DF

213-229: Fonte: Concurso Passagens Subterrâneas, IAB-DF, 2012

300-305. Fonte: Google Earth

306-320. Fonte: Acervo Pessoal (Fotografias de Alexia Fidalgo realizadas para o âmbito desta pesquisa)

ANEXO 07 | AGRADECIMENTOS

Agradeço,

Primeiramente, aos meus avôs, por terem acreditado na "Brasília do futuro", e às minhas avós, pelas personalidades inquietas – sem a mudança de vocês à "nova capital" nada disso teria acontecido.

Aos meus pais – sendo este substantivo aplicado a mais que um par de pessoas –, por terem me encorajado ao estudo da arquitetura, do urbanismo e das questões sociais. Aqui uma nota especial à minha mãe, que sempre fez o possível e impossível para diminuir a distância do oceano que separa as duas costas – você sempre terá meu amor incondicional.

À minha irmã, por ter me ensinado a questionar e duvidar de tudo, principalmente do meu sempre tão claro "eu" - consequentemente, por ter me impulsionado na ideia de "sair de casa" quando apliquei secretamente ao Mestrado da Faculdade de Arquitectura do Porto. Obrigada por ser presente em todos os momentos de transição da minha vida apesar dos nossos dez anos morando em países diferentes.

Aos amigos de sempre, tanto os que acreditaram e participaram no processo, quanto os que apenas disseram "finalmente!".

Aos meus amigos que nesta cidade chuvosa fiz, por terem me assistido, encorajado, orientado e abraçado durante todo o processo de tentar verdadeiramente entender uma abordagem "nova" desta pesquisa e do meu "eu" privado, desmistificando diversas verdades absolutas. Em especial um agradecimento aos amigos Cristiano Zan, Walter Rigueti, Gabriella Kolling, Helena Tude, Clara Marinho, Camila Pastura e Eduardo Carqueja, sem os quais eu ainda estaria - negativamente - "com falta de ar");

Um agradecimento aos meus "orientadores oficiais" por terem acreditado desde o início nesta longa pesquisa e me permitido seguir "livremente" nos campos que julguei de importância. Ao professor Francisco Barata pelo entusiasmo e sempre dedicação ao trabalho que produzimos. Ao professor Álvaro pela visão crítica, pelos enriquecedores encontros e pela sempre disposição em me orientar. Ao professor Eduardo Rossetti pelo acompanhamento à distância, mas principalmente por ser meu meu mentor nos estudos de Brasília-patrimônio-artes, sendo meu primeiro professor, ainda em Brasília.

Por fim, um agradecimento ao arquiteto Ricardo Gusmão por ter me disponibilizado os critérios e os relatórios para o Concurso das Passagens Subterrâneas de Pedestres, de 2012; a amiga e também fotógrafa Alexia Fidalgo, por ter realizado as fotografias sem exitar, e a minha prima Rafaella Pinheiro, pelo encorajamento de início ao fim e cujo repertório em "psicologia-cidade-mulher" foram indispensáveis para desdobramentos futuros.

Dedico esta pesquisa a todas as mulheres que já percorrem, ou que desejam explorar o mundo para além da imaginação e das mídias, isto é, adentrar o "público" e não se sujeitar a condição apenas do "privado", quer como *flâneuse,* mantendo-se invisíveis, porém existentes na paisagem, quer no próprio cotidiano, fixando-se no "público".

Ainda, uma nota de dedicação ao falecido professor Francisco Barata, o qual não conseguiu testemunhar a conclusão – e futura continuação – desta pesquisa. Saiba que sua empolgação será sempre recordada.



LICITAÇÃO PÚBLICA na MODALIDADE CONCURSO PÚBLICO NACIONAL para a requalificação de uma passagem subterrânea sob o Eixo Rodoviário e os Eixos “W” e “L”, nas Asas Norte e Sul do Plano Piloto de Brasília

Termo de Referência (com retificações da ERRATA I)

1. Apresentação

A Companhia de Planejamento do Distrito Federal - CODEPLAN, como entidade promotora, faz saber que institui, com o Instituto de Arquitetos do Brasil Departamento do Distrito Federal – IAB/DF, como organizador, o Concurso Público Nacional de Estudo Preliminar e posterior desenvolvimento e apresentação, pelo vencedor do certame, de um Projeto Executivo de Arquitetura para Requalificação de uma passagem subterrânea sob o Eixo Rodoviário e os Eixos Auxiliares “W” e “L”, nas Asas Norte e Sul do Plano Piloto de Brasília.

2. Introdução

Este Termo de Referência expõe as diretrizes arquitetônicas, urbanísticas, paisagísticas e conceituais a serem consideradas na concepção do Estudo Preliminar e do Projeto Executivo de Arquitetura, objeto deste Concurso Público.

Integram este documento os seguintes anexos, disponíveis na seção “Bases do Concurso”, no site www.iabdf.org.br/concursopassagens:

Anexo 01 - Estudo do DER-DF[1];

Anexo 02 - Levantamento topográfico;

Anexo 03 - Imagens de satélite;

Anexo 04 - Fotos do terreno;

Anexo 05 - Base Cartográfica SICAD/2009;

Anexo 06 - Pesquisa: reportagens sobre o objeto do concurso;

Anexo 07 - Localização das paradas de ônibus; (incluídas no Anexo 02);

Anexo 08 - Localização da linha e das estações do Metrô; (não há interferência direta nem proximidade com os objetos apresentados no ANEXO 02, portanto este anexo foi excluído);

Anexo 09 - Carta Solar de Brasília (Lat. 16º Sul) e transferidor auxiliar;

Anexo 10 -Plano de Ciclovias denominado Pedala Brasília ;

Anexo 11 - Legislação referente à proteção e tombamento do Conjunto Urbanístico de Brasília;

Anexo 12 - ABNT NBR 9050 - Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos;

3. Objetivo e Objeto do Concurso

O **objetivo** do presente concurso, a ser realizado em uma única etapa consiste na seleção, entre os Estudos Preliminares apresentados, da proposta mais adequada quanto aos aspectos de segurança, acessibilidade, conforto, bem estar, estética, sustentabilidade, paisagismo, funcionalidade, custo, viabilidade técnica e adequação às normas de tombamento, tendo como finalidade o desenvolvimento do Projeto Executivo de Arquitetura para requalificação de uma passagem subterrânea.

Fica assegurada a liberdade de proposição, uma vez observadas: a legislação vigente, as diretrizes técnicas e as determinações do conjunto de documentos intitulado **Bases do Concurso**, conforme discriminado no Item 5 do edital, bem como neste Termo de Referência.

O **objeto** do certame é a proposição, em nível de Estudo Preliminar de 03 (três) Projetos-tipo da passagem subterrânea n.º 08 da Tabela 01 e posterior desenvolvimento de um Projeto Executivo de Arquitetura, conforme explicitado a seguir.

A passagem **TIPO 1** será a passagem simples, com a única função de cruzamento sob os Eixos. Serão modificadas as suas entradas e saídas, adequando-as aos preceitos de segurança e visibilidade, bem como aos de acessibilidade, durabilidade em relação ao uso e ao vandalismo, e manutenção regular e cotidiana. É obrigatória a previsão de sua expansão para servir ao TIPO 2, apresentado a seguir.

A passagem **TIPO 2** será a passagem de complexidade de uso intermediário, com as funções de cruzamento sob os Eixos, acrescidas das funções de pequenos boxes de comércio e serviços, podendo servir também a serviços públicos de órgãos do GDF. Estes serão implantados exclusivamente na área dos tramos descobertos ao longo da passagem. Está vedada a implantação desses boxes nas áreas cobertas e de acesso em rampas e escadas. Contará, em virtude de ser uma tipologia que se expande a partir do TIPO 1, com as mesmas modificações de suas entradas e saídas, adequando-as aos preceitos de segurança e visibilidade, bem como aos de acessibilidade, durabilidade em relação ao uso e ao vandalismo, e manutenção regular e cotidiana. Este será o TIPO contratado e desenvolvido pelo vencedor do certame.

A passagem **TIPO 3** não será contratada e implantada no presente, mas será apresentada em nível de Estudo Preliminar no concurso como a passagem de maior complexidade. Servirá como base para uma futura expansão e desenvolvimento do projeto caso as demandas por serviço, comércio e estacionamento cresçam. Será a expansão do TIPO 2 acrescida de estacionamento coberto acessado pelos trevos dos Eixos “W” e “L”, conhecidos em Brasília como ‘tesourinhas”, bem como a transformação dos boxes de comércio e serviço em lojas, com cobertura estanque e única, tratamento paisagístico de seu entorno e conformação de espaços de convívio e coletivos. Estes serão implantados exclusivamente na área dos tramos descobertos lindeiros à passagem de pedestres. Está vedada a implantação dessas lojas e espaços de coletivos nas áreas cobertas e de acesso em

1 DER/DF, Departamento de Estradas De Rodagem Do Distrito Federal. Estudo de Segurança de Pedestres no Eixo Rodoviário - Relatório Final. TC/BR Tecnologia e Consultoria Brasileira S. A., Brasília, Julho de 2007.

rampas e escadas. Contará, em virtude de ser uma tipologia de expansão do TIPO 2, com a modificação de suas entradas e saídas, adequando-as aos preceitos de segurança e visibilidade, bem como aos de acessibilidade, durabilidade em relação ao uso e ao vandalismo, e manutenção regular e cotidiana.

O Estudo Preliminar do **TIPO 2** deverá ser demonstrado esquematicamente em 05 (cinco) situações topográficas cada um, apresentadas nos levantamentos topográficos do ANEXO 02, a saber Hospital de Base/Setor Bancário Sul (número 8 da Tabela 01); Superquadras 113/213 Sul (número 2 da Tabela 01); 115/215 Sul (número 1 da Tabela 01); 105/205 Norte (número 11 da Tabela 01); e 109/209 Norte (número 13 da Tabela 01).

O contrato para o projeto Executivo de Arquitetura após o Concurso terá como objeto a ser desenvolvido o Estudo Preliminar do Tipo 2 da passagem subterrânea n.º 08 da Tabela 01.

4. Caracterização da Área

4.1 Localização

O Eixo Rodoviário - DF-002 constitui uma rodovia urbana com três faixas de tráfego por sentido, 13,8 km de extensão e limite de velocidade de 80 km/h. Implantada no sentido Norte/Sul, é considerada uma via de trânsito rápido e popularmente denominada “Eixão”. De acordo com o Decreto “N” n.º 596 de 08 de março de 1967 esta pista é oficialmente denominada de Eixo Rodoviário Norte-ERN e Eixo Rodoviário Sul-ERS.

Junto ao Eixo Rodoviário existem eixos auxiliares a oeste e a leste, os denominados “Eixinhos”, com duas faixas de tráfego por sentido e limite de velocidade de 60 km/h, destinadas ao trânsito de caráter mais local e ao fluxo de ônibus. Nos termos do Decreto “N”, são denominadas de Eixo Rodoviário Sul Oeste-ERSW (junto à faixa 100), Eixo Rodoviário Sul Leste-ERSL (junto à faixa 200), Eixo Rodoviário Norte Oeste-ERNW (junto à faixa 100) e Eixo Rodoviário Norte Leste-ERNL (junto à faixa 200).

As passagens subterrâneas apresentam uma extensão aproximada de 175m (cento e setenta e cinco metros) e possibilitam a travessia das Superquadras 100 até as Superquadras 200 e vice-versa.

Figura 01 – Passagem subterrânea sob o Eixo Rodoviário e Eixos Auxiliares



Encontram-se implantadas 16 (dezesseis) passagens, conforme discriminado na Tabela 01.

PASSAGEM SUBTERRÂNEA	LOCALIZAÇÃO ACESSO Superquadras	
01*	115	ASA SUL
	215	
02*	113	
	213	
03	111	
	211	
04	109	
	209	
05	107	
	207	
06	105	
	205	
07	103	
	203	
08*	H. BASE	
	SBS	
09	HRAN	ASA NORTE
	SBN	
10	103	
	203	
11*	105	
	205	
12	107	
	207	
13*	109	
	209	
14	111	
	211	
15	113	
	213	
16	115	
	215	

Tabela 01: Passagens subterrâneas existentes
* A proposta de projeto TIPO 2 dos concorrentes deverá ser demonstrada esquematicamente nestas passagens.

4.2 Levantamento Topográfico

A proposta deverá considerar sua possível implantação posterior nas 16 passagens subterrâneas existentes que, por sua vez apresentam situações distintas com relação: à topografia, aos aclives e declives existentes nos acessos, à distância com relação aos blocos residenciais, à faixa verde de vinte metros que circunda toda a Superquadra e à via de acesso Eixo Auxiliar/comércio local.

Assim, encontra-se disponível, no Anexo 02, o Levantamento Topográfico Cadastral das passagens subterrâneas localizadas entre Hospital de Base/Setor Bancário Sul (número 8); Superquadras 113/213 Sul (número 2); 115/215 Sul (número 1); 105/205 Norte (número 11); e 109/209 Norte (número 13), no sentido de subsidiar a adequação da proposta padrão às situações consideradas mais adversas.

4.3 Aspectos Ambientais

a) Clima

O clima predominante da região, segundo a classificação de Köppen, é tropical de Savana, com a concentração da precipitação pluviométrica no verão. O período de chuvas começa em outubro e termina em abril, representando 84% do total anual. O trimestre mais chuvoso é de novembro a janeiro, sendo dezembro o mês de maior precipitação do ano.

O período de seca se concentra de maio a setembro, sendo que, no trimestre mais seco (junho/julho/agosto), a precipitação representa somente 2% do total anual.

Em termos de totais anuais, a precipitação média interanual, no Distrito Federal, varia entre 1.200 mm e 1.700 mm.

A umidade relativa do ar cai de valores superiores a 70%, no início da seca, para menos de 20%, podendo chegar a 12%, no final do período, coincidindo com o período mais quente, nos meses de agosto e setembro, com secura típica de deserto.

A temperatura média anual varia de 18ºC a 22ºC, sendo os meses de setembro e outubro os mais quentes, com médias superiores a 22ºC. Considera-se o mês de julho o mais frio, com temperaturas médias que variam entre 16º e 18ºC. As temperaturas absolutas mínimas chegam ao mínimo de até 2ºC e máximas de 33ºC, que são registradas, respectivamente, no inverno e no início do verão.

b) Ventilação

Durante o período chuvoso (outubro-abril), a predominância dos ventos é do quadrante Norte, com variação NW e NE. No período os ventos mais fortes vêm de NW. A partir do mês de março, predominam os ventos de direção Leste. Durante o período de estiagem, aumenta a incidência dos ventos de Sul e Sudeste. No mês de março, ocorre o maior número de calmarias em relação ao ano. Direção dos ventos predominantes:

Jan.	Fev.	Mar.	Abr.	Maio	Jun.	Jul.	Ago.	Set.	Out.	Nov.	Dez.
NW	NE	E	E	E	E	E	E	E	NE	NW	NW

c) O elemento vegetal

O quadrilátero do Distrito Federal está totalmente inserido no domínio do bioma Cerrado, característico da porção central do país. A paisagem do cerrado é bastante heterogênea, com formações florestais, savânicas e campestres, que se desenvolvem de acordo com as características do solo e a proximidade com corpos d água. O cerrado também dispõe de vasta diversidade biológica, tanto de flora como de fauna, com mais de 160 mil espécies, muitas delas endêmicas.

Em Brasília, mais que em qualquer outra cidade brasileira, as áreas verdes, inseridas na denominada “escala bucólica” - são fundamentais para a identidade e a estruturação da cidade. Destarte, os canteiros e gramados assumem função ativa no sistema de espaços abertos, devendo ser valorizados e preservados.

O Estudo “Brasília 57-85: do plano piloto ao Plano Piloto”, esclarece que a diretriz original de Lucio Costa para o Eixo Rodoviário, previa o canteiro central apenas gramado, sendo arborizada a área em torno das tesourinhas de forma livre, e as cercaduras das Superquadras de forma disciplinada. O canteiro central acabou sendo arborizado, o que, apesar de contrário à orientação original, incorporou-se a paisagem.

Ainda com referência ao paisagismo, o mesmo Estudo ressalta ser lamentável o plantio de palmeiras ao longo dos eixos auxiliares W e L (que foram posteriormente retiradas). Isso porque a intenção é marcar a dominante horizontal, assegurada pela sucessão dos blocos residenciais com seis pavimentos, o que pode ficar comprometido dependendo da vegetação utilizada.

Outro aspecto marcante com relação ao elemento vegetal, uma vez que se localiza próxima aos acessos às passagens subterrâneas, é a faixa verde de emolduramento das superquadras, assim descritas no Relatório de Lucio Costa:

> “(...) ocorreu a solução de criar-se uma sequência contínua de grandes quadras (...) emolduradas por uma larga cinta densamente arborizada, árvores de porte, prevalecendo em cada quadra determinada espécie vegetal (...) Disposição que apresenta a dupla vantagem de garantir a ordenação urbanística mesmo quando varie a densidade, categoria, padrão ou qualidade arquitetônica dos edifícios (...)”

Assim é que, nos termos da legislação de tombamento ficou definido que cada Superquadra será cercada em todo o seu perímetro por faixa de 20 (vinte) metros de largura com densa arborização.

5. Breve Histórico e Contexto Urbano

5.1 Da concepção urbanística de Brasília

O Plano Piloto de Brasília foi tema do Concurso Nacional promovido em 1957 para a escolha do projeto que iria definir a nova capital. Foi vencedor, entre 26 concorrentes, o projeto do Arquiteto Lucio Costa.

A concepção urbanística do Plano sistematiza e explora as principais correntes de pensamento urbanístico do período, que incluem os princípios da Carta de Atenas, mas também a sua crítica, a reflexão sobre os princípios

do movimento Cidades Jardim, cotejados com a concepção dos espaços abertos do Movimento Moderno, de onde resulta a proposta original de uma “Cidade Parque”.

O Movimento Moderno propunha alguns princípios para projetos de cidades, os quais foram amplamente aplicados em Brasília. A aplicação de tais princípios, ajustando-os à necessidade de uma capital nacional e cidade nova, resultou numa concepção que identifica quatro escalas:

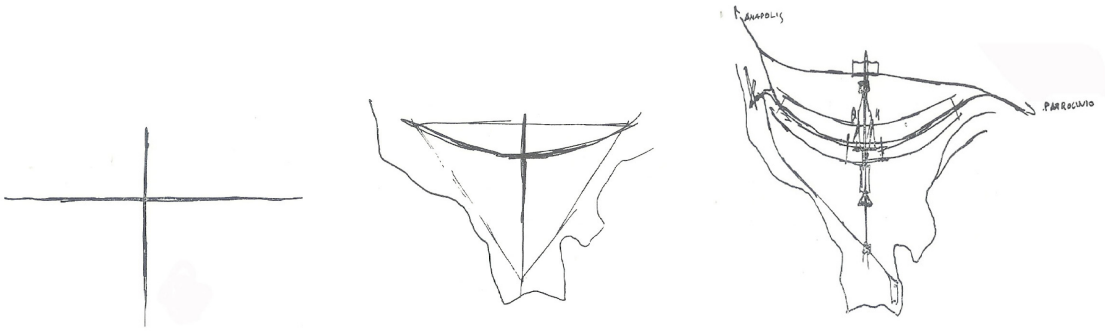
- a escala monumental, ressaltando os espaços simbólicos e de representação de uma capital nacional, configurada pelo Eixo Monumental;
- escala residencial, enfatizada na solução dada às superquadras e às Unidades de Vizinhança, ao longo do Eixo Rodoviário;
- escala gregária, representada pelas áreas centrais em torno da Plataforma Rodoviária no cruzamento dos Eixos Rodoviário e Monumental;
- a escala bucólica, representada pela extensão de área verde que envolve a área mais densamente edificada - o cinturão verde no entorno das Superquadras do Plano Piloto, as áreas ao longo do Lago Paranoá e os interstícios sem ocupação.

Essas escalas encontram-se oficialmente institucionalizadas por meio do Decreto Distrital n.º 10.829, de 14 de outubro de 1987, do qual consta como anexo o Documento Brasília Revisitada , bem como pela Portaria/ IPHAN n.º 314, de 08 de outubro de 1992, os quais ressaltam que a manutenção do Plano Piloto de Brasília será assegurada pela preservação das características essenciais das quatro escalas.

5.2 Da Malha Urbana e da Mobilidade Urbana

A malha urbana de Brasília é caracterizada como uma estrutura ortogonal, linear em ambos os sentidos, fortemente hierarquizada e com um eixo de simetria no sentido Leste-Oeste.

Figura 02 - Croquis da concepção urbana de Brasília



Fonte: Relatório do Plano Piloto, Lúcio Costa

Observada como sistema de comunicações urbanas, a malha do Plano Piloto coloca alguns impasses:

- a forte hierarquia é fator de extrema segregação física, categorizando definitivamente as instâncias local e global do sistema viário e dos deslocamentos não automotivos;
- o desenho viário facilita os deslocamentos, mas também, as altas velocidades; suas vias funcionam como barreiras e não como elementos de costura entre dois trechos adjacentes;
- há divisão de circulações para pedestres e veículos que privilegia estes últimos, muitas vezes, com poucas possibilidades peatonais.

O Estudo “Brasília 57-85: do plano piloto ao Plano Piloto”, de março de 1985, elaborado sob a coordenação de Lucio Costa, esclarece que o partido urbano proposto pelo Plano Piloto tem como uma de suas características determinantes a ideia de levar as facilidades decorrentes da técnica rodoviária até o centro da cidade, por meio de um grande eixo viário que a atravessa de ponta a ponta.

Ressalta, ainda, que o tratamento dado a este Eixo é diferente das vias rápidas habituais: suas pistas laterais têm mão e contramão, de ambos os lados. E registra que o essencial é ter em mente que a pista central do Eixo Rodoviário não se propõe a ser apenas uma **via expressa**, que permite a travessia da cidade em 10 minutos,

mas, principalmente, uma via que sirva a **deslocamentos rápidos** dentro da própria cidade. É importante registrar, ainda, que nos termos da legislação de tombamento deve ser resguardado o **caráter rodoviário** desta via.

Atualmente, o Eixo Rodoviário cumpre plenamente essas duas funções, configurando-se como uma via bastante utilizada tanto para o deslocamento entre cidades (Guará-Lago Norte, por exemplo), como também para circulação entre os setores das Asas Norte e Sul.

Outro aspecto a considerar é oriundo das adaptações e alterações realizadas na proposta inicial, em especial, com a implantação dos denominados Setores de Grandes Áreas, nas Quadras 600 a leste e 700/900 oeste, com o objetivo de abrigar escolas, hospitais e igrejas.

A implantação dessas atividades associada ao enfraquecimento do conceito de unidade de vizinhança aumentou o **fluxo no sentido leste/oeste**, sem que fossem assumidas as implicações viárias correspondentes. O resultado é a existência de congestionamentos em algumas vias de acesso às superquadras, que passaram a desempenhar o papel de vias distribuidoras, bem como o aumento do fluxo de pedestres no mesmo sentido.

5.3 As passagens subterrâneas

Pelo Eixo Rodoviário circulam quase 40.000 (quarenta mil) veículos por sentido, por dia. O volume de pedestres que cruza o Eixo diariamente situa-se próximo a 100.000 (cem mil). (DER/DF, 2007)

Os acidentes na via, envolvendo colisões de veículos, como também atropelamentos de pedestres, têm aumentado. Somente no ano de 2010, segundo dados do Departamento de Trânsito do Distrito Federal DETRAN/DF, os acidentes resultaram em nove vítimas fatais, sendo seis atropelamentos e três por colisões de veículos.

Assim, os acidentes com pedestres constituem um grave problema para a via, pelo que a utilização das passagens subterrâneas deve ser estimulada.

É interessante o registro encontrado no Estudo "Brasília 57-85: do plano piloto ao Plano Piloto":

> "As passagens inferiores para pedestres ao longo do Eixo Sul ficaram muito tempo abandonadas - o tráfego, ainda pouco denso, não estimulava seu uso e só nos anos 70, depois de recuperadas e iluminadas, começaram a ser procuradas pela população; no entanto, a falta de segurança à noite ainda afasta as pessoas, levando-as à travessia perigosa da pista central. Um outro fator contribuiu também para reduzir a utilização das passagens: o deslocamento das paradas de ônibus para as entrequadras, afastando-as das travessias de pedestres, que ficam próximas aos comércios locais; tal alteração decorreu provavelmente da duplicação das tesourinhas . No Eixo Norte, apesar de abertas desde a inauguração da cidade, as passagens estão até hoje completamente abandonadas e cheias de terra." *

* A partir dos anos 90 as passagens subterrâneas da Asa Norte foram paulatinamente abertas, e encontram-se hoje abertas conforme a TABELA 01.

Estudo realizado pelo DER/DF, com dados coletados em 2006, demonstra que cerca de 86% (oitenta e seis por cento) dos pedestres utilizam as passagem subterrâneas. Do percentual que não as utiliza, os principais motivos alegados são: i) a distância a ser percorrida para chegar à passagem; ii) pressa; iii) falta de segurança; iv) falta de higiene e v) desconhecimento das passagens[2].

Assim, após a adoção, pelo atual Governo do Distrito Federal, por meio de um Grupo de Trabalho específico e multidisciplinar, de medidas tais como o aumento do número de radares fixos; a implantação de policiamento ostensivo nas vias; a implantação de câmeras de monitoramento do tráfego e a intensificação de policiamento junto às passagens subterrâneas, o desafio é a adoção de soluções urbanísticas que tornem este espaço atrativo, seguro e bem mantido aos pedestres.

5.4 Do Mobiliário Urbano, Elementos de Sinalização e Elementos Aparentes da Infraestrutura Urbana

De acordo com o Relatório do PPCUB, são considerados mobiliários urbanos todos os elementos de escala micro-arquitetônica, integrantes do espaço urbano, cujas dimensões são compatíveis com possibilidade de remoção e ou relocação e que sejam complementares às funções urbanas, localizados em espaços públicos e estejam disseminados no tecido com área de influência restrita, classificando-se em: básicos, complementares, acessórios e especiais.

---

2 Dados constantes do documento **DER/DF**, Departamento de Estradas De Rodagem Do Distrito Federal. **Estudo de Segurança de Pedestres no Eixo Rodoviário - Relatório Final**. TC/BR Tecnologia e Consultoria Brasileira S. A., Brasília, Julho de 2007 (pag. 18).

a) Mobiliário Urbano básico:

Caracterizam-se por assegurar ao espaço público as condições essenciais de segurança, comunicação, informações fundamentais, circulação de pedestres, possuindo prioridade de localização no espaço público. São constituídos pelos elementos de:

- sinalização de trânsito (placas, semáforos);
- informações (placas de identificação de logradouros, postes toponímicos);
- iluminação e energia (postes);
- comunicação (telefones públicos, redes de distribuição);
- segurança (hidrantes);
- transportes (abrigos de ônibus e táxis).

b) Mobiliário Urbano complementar:

São todos os elementos que complementam o espaço público em termos de qualidade e são de localização flexível, adaptáveis aos condicionamentos paisagísticos e ambientais e aos elementos básicos. São constituídos por elementos de:

- comunicação (caixas coletoras de correio);
- higiene (cestos coletores, suporte para apresentação do lixo ou coleta, sanitários públicos);
- segurança Pública (guaritas para vigilantes, cabines para policiais).

c) Mobiliário Urbano acessório:

São considerados os elementos não fundamentais, cuja inserção no espaço público não poderá causar saturação, perda da qualidade e comprometimento da paisagem urbana. São compostos por elementos de:

- Informação (relógios digitais, termômetros, medidores de poluição atmosférica) e
- serviços diversos (cadeiras de engraxates, bancas de frutas e verduras, bancas de flores, jornais e revistas, quiosques de lanches).

d) Mobiliário Urbano especial:

São considerados todos os elementos que dependem de estudos especiais e projetos específicos para sua implantação, visando seu desempenho funcional e paisagístico. São constituídos por elementos de:

- conforto e apoio ao lazer (bancos, bebedouros, equipamentos infantis, equipamentos esportivos);
- ornamentação e complementação da paisagem (fontes, chafarizes, vasos e floreiras, protetores de árvores, esculturas, grades e parapeitos, canalizadores para pedestres);

6. Orientações para a Elaboração da Proposta

A proposta de requalificação das passagens subterrâneas é entendida como o conjunto de intervenções destinadas a valorizar e resgatar suas potencialidades funcionais, em especial no que se refere a garantir a travessia de pedestres sob os Eixos Rodoviários com segurança.

A proposta deve levar em consideração questões relativas à qualidade e à sustentabilidade (ambiental, econômica, social e cultural), utilizando soluções que traduzam esses quesitos com o menor impacto possível, incorporando, sempre que conveniente, novas tecnologias que acarretem em maior eficiência, em seus aspectos construtivo, funcional e estético.

De maneira geral, a proposta deverá obedecer as seguintes diretrizes:

- minimizar impactos visuais e ambientais negativos;
- favorecer as condições da acessibilidade e de conforto humano, com implicações no espaço de circulação peatonal;

- resguardar a segurança e o bem estar dos usuários dessas passagens;
- integrar valores da cidade verde sustentável e do conjunto urbanístico tombado em proposta que reforce o sentimento de pertencimento da população e de apropriação desse espaço urbano, para que efetivamente seja utilizado;
- valorizar a paisagem urbana do Plano Piloto de Brasília como patrimônio cultural da humanidade;
- preservar as características do projeto urbanístico original de Lucio Costa, favorecendo a harmonia e legibilidade do conjunto;
- privilegiar a agilidade construtiva, a economicidade e a facilidade de manutenção;
- incorporar medidas que favoreçam a mobilidade urbana por bicicleta;
- respeitar a legislação patrimonial e referente ao tombamento da cidade, articulando-se perfeitamente à escala residencial lindeira aos acessos às passagens, à escala gregária presente nos comércios locais e à escala bucólica.

Outro aspecto a observar remete ao obrigatório caráter de flexibilidade e adaptabilidade do projeto aos usos propostos nos três TIPOS, compatíveis com uma passarela subterrânea em área tombada, a fim de possibilitar sua utilização para as funções complementares já descritas.

6.1 Acessibilidade e Mobilidade Urbana

Os acessos em ”L” das passagens subterrâneas deverão ser substituídos, na medida do possível, por acessos mais retos, no sentido de melhorar a visibilidade e a sensação de segurança dos transeuntes.

A interferência dos acessos com as faixas verdes de emolduramento das superquadras deve ser cuidadosamente estudada, considerando as diretrizes da legislação de tombamento anteriormente abordadas.

Deverá ser prevista a articulação dos acessos e passeios com o transporte por bicicleta, podendo ser prevista a implantação de ciclovia.

Os acessos devem ser facilmente identificados ou visualizados pelos usuários e com calçadas interligando esses acessos aos abrigos das paradas de ônibus, às estações Metrô e às calçadas das superquadras.

O passeio deve ser uma rota acessível ao usuário, contínua e facilmente perceptível, objetivando a segurança e a qualidade estética. A execução, manutenção e conservação dos passeios, bem como a instalação de mobiliário urbano, de equipamentos de infraestrutura, de elemento vegetal, de sinalização e outros permitidos por lei, nas calçadas, deverão seguir as seguintes diretrizes:

- mobilidade e acessibilidade para todos os usuários, com a utilização de rotas acessíveis concebidas de forma contínua e integradas por convenientes conexões;
- conforto e segurança, de forma a não causar riscos de acidentes, minimizando-se as interferências decorrentes da instalação de mobiliário urbano e equipamentos de infraestrutura, elemento vegetal, sinalização, mídia exterior e tráfego de veículos;
- utilizar o piso podotátil de alerta, padrão, de alta resistência, demarcando o mobiliário, o elemento vegetal, os locais de travessia e desníveis, em conformidade com a norma técnica de acessibilidade.
- adotar critérios de desenho universal que permitam o desfrute deste novo espaço por todos os cidadãos, a despeito de sua condição física ou de sua idade;
- propor acessos - rampa e escada - nos padrões do desenho universal e da legislação vigente sobre a matéria;
- propor pavimentos com superfície regular, firme, antiderrapante e drenantes;
- priorizar pedestres e ciclistas, nessa ordem;
- prever a conexão entre as calçadas do entorno e as de acesso às passagens subterrâneas, caracterizando uma rota acessível dotadas de elementos de acessibilidade, conforme legislação vigente;
- garantir a adequação das espécies arbóreas, arbustivas e de forração;
- propor iluminação eficiente e adequada, considerando sua harmonização com a iluminação pública;
- contemplar a orientação espacial, para reduzir conflitos de tráfego (modais), especialmente por meio da implantação de sinalização horizontal e vertical;

- prever a instalação de rampas, corrimãos e demais dispositivos de acessibilidade, de acordo com a legislação vigente sobre a matéria;
- garantir a segurança, o conforto, a acessibilidade, a mobilidade e a fluidez em todo o espaço tratado;
- incluir e tratar as variáveis de conforto ambiental e de salubridade;
- propor revestimentos de fácil limpeza e manutenção, resistentes ao alto tráfego e às intempéries;
- adotar energia limpa nos modos de transporte que atenderão à segurança na área - como polícia com bicicletas, por exemplo;
- aproveitar a iluminação e a ventilação natural ao máximo em todos os trechos das passagens de pedestres e ciclistas;
- apresentar solução nos acessos à passagem de forma a proporcionar o contato visual em toda sua extensão, evitando curvas fechadas sem ângulo de visão.

6.2 Elemento Vegetal

O elemento vegetal não deve comprometer o conforto e a segurança dos transeuntes nas imediações das passagens e nos seus acessos, dando preferência ao uso de espécies vegetais adaptadas e da região.

De forma geral, deve-se evitar:

- o uso aleatório das espécies;
- espaçamentos reduzidos entre as espécies com copas grandes e muito fechadas, para que não comprometam a eficácia da iluminação pública e não propiciem a ocorrência de limo nos pisos;
- a utilização de uma única espécie, evitando a monotonia e a suscetibilidade a pragas e doenças;
- espécies não compatíveis com o clima e o solo da região;
- espécies com espinhos e tóxicas em locais de grande fluxo.

Junto às calçadas e ciclovias, deve-se evitar:

- as espécies de pequeno porte, com copa muito densa e com ramos pendentes baixos demais;
- as árvores caducifólias;
- as árvores com sistema radicular superficial;
- as plantas dotadas de espinhos, as produtoras de substâncias tóxicas, as evasivas com manutenção constante, as que desprendam muitas folhas, flores, frutos ou substâncias que tornem o piso escorregadio, as que não sejam de fácil controle para a limpeza pública e cujas raízes possam danificar o pavimento.

6.3 Mobiliário Urbano

O planejamento do mobiliário urbano deve ser abrangente, incluindo seu desenho, dimensionamento, manutenção, inserção adequada no espaço público, quantificação correta e padronização, visando à harmonia “unidade entre os diversos elementos” e à identidade do espaço qualificado.

Qualquer elemento do mobiliário urbano deverá estar em harmonia com a paisagem do local, não podendo interferir visualmente em espaços abertos de configuração especial, como praças, visuais urbanas significativas, espaços públicos de configuração marcantes, e em relação às edificações ou espaços tombados.

Preferencialmente, aglutinar ou implantar de forma ordenada os diversos elementos, de maneira a não interferir nas calçadas, isto é, respeitando as divisões necessárias entre áreas de serviço e áreas de livre circulação.

Os elementos do mobiliário urbano deverão ser projetados e instalados em locais que permitam sua utilização com conforto e segurança, por todos, inclusive por pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida.

A localização do mobiliário urbano deve evitar situações inadequadas, como o comprometimento do acesso às faixas de segurança para pedestres e às rampas de acessibilidade; a obstrução de acessos de emergência; a não liberação de uma faixa de circulação livre para pedestres mínima nos passeios; a instalação em locais que comprometem ou interferem nos pontos de inspeção e manutenção das redes subterrâneas de infraestrutura urbana; a instalação em locais que se constituem em obstáculo físico-visual e que interferem no ângulo de visão.

É de suma importância a padronização do mobiliário urbano, e a observação dos critérios de segurança para o usuário, bem como projetos de comunicação visual e de sinalização vertical e horizontal para área de intervenção.

São diretrizes para este item:

- prever lixeiras de fácil uso, limpeza e manutenção;
- prever sistema de monitoramento por câmeras de vídeo e outros dispositivos de segurança;
- considerar o projeto de iluminação elaborado, constante do Anexo 13, propondo, se for o caso adequações ou complementações que valorizem os espaços, incluindo os acessos, o elemento vegetal e o elemento focal, como esculturas e similares;
- eliminar ou minimizar o efeito luz e sombra (contra-luz) das partes abertas e fechadas, respectivamente, de modo a não ofuscar a visão dos transeuntes de tal forma que estes apenas visualizam a silhueta e/ou vultos;
- propor sinalização vertical e horizontal indicativas, orientativas, educativas e de alerta (p/ pedestres e ciclistas);
- propor *Guard rail* de concreto acima das saídas dos túneis para evitar que veículos desgovernados caiam no vão das passagens;
- prever a localização de meios de propaganda.

6.4 Infraestrutura Urbana e Construção

- deverá ser mantida a largura da passagem existente que se encontrar subterrânea, abaixo das vias.
- deverão ser previstas atividades nas passagens subterrâneas do Tipo 2, tornando-as uma alternativa de conexão mais segura e atrativa entre os lados leste e oeste do Plano Piloto, sem o comprometimento de sua finalidade original. Essas atividades deverão estar localizadas nas parcelas descobertas das passagens subterrâneas existentes.
- evitar as possíveis interferências com as redes de infraestrutura urbana na área;
- gerenciar adequadamente a água superficial, com dispositivos e controle dos escoamentos;
- utilizar dispositivos de drenagem da água da chuva que sejam de fácil limpeza, resistentes e que suas grelhas não comprometam a circulação de pedestres e ciclistas com conforto e segurança;
- propor tratamento de impermeabilização para sanar as infiltrações que comprometem a estrutura e o revestimento das passagens subterrâneas;
- propor tratamento nas fissuras e trincas existentes nas estruturas e paredes das passagens.

7. Do Produto Final e a Forma de Apresentação

Deverá ser apresentado um Estudo Preliminar para revitalização e qualificação das passarelas sob os Eixos Rodoviários Sul e Norte do Plano Piloto, incluindo seus acessos e entorno imediato, em conformidade com o edital e este Termo de Referência, devidamente justificado pela análise e diagnóstico dos problemas percebidos e por princípios e valores adotados pelo proponente.

A forma de apresentação é livre devendo ser compreendida por elementos gráficos, desenhos, esquemas, plantas, fotos de maquete física ou maquete virtual, mapas e textos necessários para o melhor entendimento do conjunto integrado das ideias propostas.

7.1 Compõem o Estudo Preliminar:

- croquis, imagens e fotos de apoio às descrições, análises e diagnósticos;
- plantas e cortes da área de intervenção e seu entorno próximo (com escala);
- perspectivas ilustrativas na técnica que convier ao autor;

- memorial descritivo e justificativo da proposta;
- indicação e localização do mobiliário urbano;
- indicação preliminar dos materiais utilizados;
- indicação e localização do elemento vegetal (tabela e legenda de espécies, nome vulgar e científico);
- indicação das escadas, calçadas e rampas de circulação;
- sinalização vertical e horizontal indicativa, orientativa, educativa e de alerta (p/ pedestres e ciclistas);
- imagens/Ortofotos/Fotos.

7.2 Compõe o Projeto Executivo de Arquitetura:

- Memorial descritivo das intenções, materiais e técnicas empregados no projeto;
- Ante-projeto nos moldes da Administração Regional de Brasília "RA I", para fins de aprovação e ante--projeto para aprovação no IPHAN-DF

Após aprovação:

- plantas baixas executivas de pisos, mapeamento de revestimentos;
- plantas baixas, cortes e elevações executivas com a indicação, locação e especificação das luminárias, lâmpadas, e outros elementos de instalações elétricas, de dados e comunicação;
- plantas baixas de locação de mobiliário urbano e equipamentos;
- plantas baixas executivas de implantação e locação;
- plantas baixas executivas de cobertura;
- plantas com a indicação, locação e especificação das espécies vegetais;
- detalhamento de todos os elementos construtivos presentes na propostas, inclusive mobiliário urbano, escadas, rampas, elementos de segurança, elementos de serralheria e comunicação visual;
- detalhamento dos boxes de comércio e de seus locais de implantação;
- cortes e elevações gerais necessários ao projeto executivo.

8. Bibliografia Mínima Recomendada

Casa de Lucio Costa http://www.casadeluciocosta.org/ e seu acervo em http://www.jobim.org/lucio/

BARRETO, Frederico Flósculo. **Uma análise de conjuntura urbana de Brasília em 2004**. Vitruvius. ano 4 vol 7, fev. 2004 in www.vitruvius.com.br

BASSUL, José Roberto. **Estatuto da Cidade: quem ganhou? Quem perdeu?** Brasília: Senado Federal, subsecretaria de Edições Técnicas, 2005.

BUSTOS ROMERO, Marta Adriana. **Arquitetura Bioclimática do Espaço Público** Ed. Universidade de Brasília. 2001.

COSTA, Lucio. **Brasília, Cidade que Inventei ou Relatório do Plano Piloto de Brasília**. Brasília-DF, Codeplan-ArPDF-DePHA, Rio de Janeiro, 2007

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

COSTA, Lucio (coordenação). Brasília 57-85: do plano piloto ao Plano Piloto, Brasília, Convênio SVO/DAU, 1985. Disponível em: http://www.sedhab.df.gov.br/005/00502001.asp?ttCD_CHAVE=15540

FRANCO, Maria Assunção Ribeiro. **Desenho Ambiental. Uma Introdução À Arquitetura da Paisagem com o Pradigma Ecológico**. Annablume Ed. Comunicação. S.P. 1997

HOWARD, Ebenezer. **Cidades-jardins do amanhã**. São Paulo-SP, HUCITEC, 1996.

Le CORBUSIER. **A Carta de Atenas**. Ed. Rebecca Scherer. São Paulo, EdUSP, 1995.

MASCARÓ, Lúcia. **Ambiência Urbana**. Sagra-DC Luzzatto editores. R.G.S 1996.

SILVA, Ernesto. **História de Brasília**. Ed. Brasília, 1971.

Secretaria de Estado de Transportes do DF, **Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal e Entorno** – PDTU/DF.

Projeto Cicloviário do Distrito Federal - Projeto Pedala-DF.

Departamento de Estradas De Rodagem Do Distrito Federal - DER/DF. **Estudo de Segurança de Pedestres no Eixo Rodoviário - Relatório Final**. TC/BR Tecnologia e Consultoria Brasileira S. A., Brasília, Julho de 2007.

CPA/SEDHAB/GDF. **Cartilha de Acessibilidade** Vol. 1 (edificações) e Vol. 2 (projetos urbanos)

Disponível em: http://www.cpa.sedhab.df.gov.br/

http://www.sedhab.df.gov.br/005/00502001.asp?ttCD_CHAVE=15540

9. Legislação

Lei Orgânica do Distrito Federal

Lei Complementar n.º 803, de 25 de abril de 2009, que aprova a revisão do **Plano Diretor de Ordenamento Territorial do Distrito Federal - PDOT.**

Lei n.º 2.105, de 08 de outubro de 1998, que dispõe sobre o **Código de Edificações do Distrito Federal** e suas alterações.

Decreto Distrital n.º 19.915, que regulamenta a **Lei n.º 2.105**, de 08 de outubro de 1998 e suas alterações.

Lei n.º 3.035, de 18 de julho de 2002, que dispõe sobre o Plano Diretor de Publicidade das Regiões Administrativas do Plano Piloto-RA I, do Cruzeiro-RA XI, de Candangolândia-RA XVIX, Lago Sul-RA XVI e do Lago Norte-RA XVIII.

Lei n.º 4.655, de 18 de outubro de 2011, que cria o Programa Adote uma Passagem Subterrânea no Plano Piloto e dá outras providências.

Decreto Distrital n.º 10.829, de 14 de outubro de 1987, que regulamenta o art. 38 da Lei n.º 3.751, de 13 de abril de 1960, no que se refere à preservação da concepção urbanística de Brasília.

Decreto Distrital nº 14.783 de 17 de junho de 1993, que dispõe sobre o tombamento de espécies arbóreas-arbustivas.

Decreto Distrital n.º 26.048, de 20 de julho de 2005, que dispõe sobre as normas viárias, conceitos gerais e parâmetros para dimensionamento de sistema viário urbano, elaboração e modificação de projetos urbanísticos do Distrito Federal e dá outras providências.

Decreto Distrital n.º 28.134, de 12 de julho de 2007, que regulamenta a Lei nº 3.035, de 18 de julho de 2002, que dispõe sobre o Plano Diretor de Publicidade das Regiões Administrativas do Plano Piloto-RA I, do Cruzeiro-RA XI, da Candangolândia-RA XIX, do Lago Sul-RA XVI, do Lago Norte-RA XVIII, e dá outras providências.

Portaria n. 314, de 08 de outubro de 1992 do antigo Instituto Brasileiro do Patrimônio Cultural-IBPC, atual IPHAN.

Instrução Normativa do IPDF n° 02, que dispõe sobre procedimentos para apresentação de projetos de urbanismo.

ABNT-Associação Brasileira de Normas Técnicas - NBR-9050. Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos.

DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM DO DISTRITO FEDERAL

ESTUDO DE SEGURANÇA DE PEDESTRES NO EIXO RODOVIÁRIO

RELATÓRIO FINAL

Brasília, Julho de 2007

APRESENTAÇÃO

O Departamento de Estradas de Rodagem do Distrito Federal – DER e a TC/BR Tecnologia e Consultoria Brasileira S. A. firmaram, em 29 de março de 2007, o Contrato nº 001/2007, para o desenvolvimento de estudo de engenharia no Eixo Rodoviário – DF 002. O objeto do Contrato é a elaboração de estudo técnico de engenharia de trânsito voltado aos pedestres, nos trechos norte e sul do Eixo Rodoviário, com vistas a subsidiar o Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal.

O presente documento constitui o Relatório Final do Estudo e foi elaborado em conformidade com o Termo de Referência do Edital de Licitação – Carta Convite DER nº 003 / 2006.

Neste Relatório Final e nos demais produtos já entregues ao DER o estudo passou a ser denominado Estudo de Segurança de Pedestres no Eixo Rodoviário.

Cabe salientar que durante a realização dos trabalhos a equipe da TC/BR contou com a permanente participação da Superintendência de Trânsito do DER – SUTRAN. Os levantamentos de campo realizados por essa Superintendência no Eixo Rodoviário, durante o ano de 2006, foram repassados à Contratada. O DETRAN, por meio de seu Núcleo de Pesquisas e Tratamento de Dados, também colaborou de modo significativo para realização do Estudo. Cabe lembrar ainda a participação de vários outros órgãos do Governo, além de entidades civis interessadas, que discutiriam o assunto em três reuniões técnicas realizadas no auditório do DER, onde fizeram suas sugestões para a elaboração de um programa de ações destinado à segurança dos pedestres no Eixo Rodoviário. A relação dessas entidades é mostrada adiante.

ÍNDICE

APRESENTAÇÃO **2**
1 INTRODUÇÃO **7**
2 DIAGNÓSTICO **9**
2.1 Gravidade do problema 9
2.2 Pesquisa Realizada Pelo DER 16
2.2.1 Contagens de Pedestres no Eixo Rodoviário 16
2.2.2 Pesquisa de Opinião 18
2.3 Fatores Contribuintes dos Atropelamentos 21
2.3.1 Fatores Contribuintes Relacionados às Características dos Acidentes 21
2.3.2 Fatores Contribuintes Relacionados às Passagens Subterrâneas 21
2.3.3 Fatores Contribuintes Relacionados às Travessias "Por Cima" do Eixo Rodoviário 27
3 POSSÍVEIS SOLUÇÕES EM FUNÇÃO DOS FATORES CONTRIBUINTES DOS ATROPELAMENTOS **29**
4 RESULTADOS DAS REUNIÕES TÉCNICAS COM OS ÓRGÃOS INTERESSADOS **31**
4.1 Resultados da Primeira Reunião 31
4.2 Resultados da Segunda Reunião 33
4.3 Resultados da Terceira Reunião 37
4.4 Relação de Participantes das Reuniões 40
5 PROGRAMA DE AÇÕES PRIORITÁRIAS **41**
5.1 Programa Prioritário 41
5.2 Descrição das Ações Prioritárias 42
5.2.1 Construção de Novas Passagens Subterrâneas na Asa Sul de Acordo com o Projeto do Metrô 42
5.2.2 Construção de Novas Passagens Subterrâneas na Asa Norte de Acordo com a Concepção do DER 42
5.2.3 Restauro e Requalificação das Passagens Subterrâneas Existentes na Asa Sul e Asa Norte 47
5.2.4 Exclusão dos Caminhos Inseguros para os Pedestres 57

5.2.5 Pavimentação/Arborização dos Caminhos de Pedestre Junto aos Acessos das Passagens Subterrâneas 57
5.2.6 Sinalização Vertical 57
5.2.7 Campanhas Educativas 57
5.2.8 Intensificação do Policiamento nas Passagens Subterrâneas 58
5.2.9 Orientação dos Pedestres por Policiais da CPRv e por Outros Profissionais 58
5.2.10 Manutenção das Passagens Subterrâneas 58
6 MEDIDAS COMPLEMENTARES 60
6.1 Apoio às Ações de Policiamento 60
6.1.1 Monitoramento por Câmeras 60
6.1.2 Construção de Postos Policiais de Apoio 60
6.2 Deslocamento de Linhas de Ônibus para os Eixinhos Internos 61
6.3 Construção de Rampas para Acesso Universal 63
6.4 Construção de Banheiros nas Passagens Subterrâneas 64
6.5 Previsão de Serviços de Pequeno Porte nas Passagens Subterrâneas 64
7 CONCLUSÕES 65

TABELAS

Tabela 1 – Comparativo de Acidentes com Vítimas Fatais nas Rodovias do DF – Ano 2005 15
Tabela 2 - Volumes de pedestres nas passagens subterrâneas do Eixo Rodoviário... 17
Tabela 3 - Volumes de pedestres no Eixo Rodoviário – travessias "por cima" 17
Tabela 4 – Ações Prioritárias do Programa Geral e Etapa de curto Prazo 41
Tabela 5 – Possibilidade de retificação dos acessos das passagens subterrâneas.... 48
Tabela 6 – Ações Prioritárias da Etapa de curto Prazo (BID) 65

QUADROS

Quadro 1 – Possíveis soluções em função dos fatores contribuintes dos atropelamentos 29
Quadro 2 – Relação dos participantes das reuniões..... 40

GRÁFICOS

Gráfico 1 – Série Histórica dos Acidentes com Vítimas Fatais no Eixo Rodoviário – 2000-2006..... 10

Gráfico 2 – Série Histórica dos Acidentes com Feridos no Eixo Rodoviário – 2000 a 2006 10
Gráfico 3 – Série Histórica de Vítimas Fatais no Eixo Rodoviário – 2000 a 2006 11
Gráfico 4 – Série Histórica de Feridos no Eixo Rodoviário – 2000 a 2006 11
Gráfico 5 – Acidentes Fatais por Faixa Horária no Eixo Rodoviário – Ano: 2006 14
Gráfico 6 – Periculosidade das Rodovias do Distrito Federal - Acidentes com Vítimas Fatais por Quilômetro – Ano: 2005 15
Gráfico 7 – Travessia de Pedestres no Eixo 18
Rodoviário – Ano: 2006 18
Gráfico 8 – Motivos Alegados pelos Pedestres para a Não-utilização das Passagens Subterrâneas na Asa Sul e na Asa Norte 19
Gráfico 9 – Motivos Alegados pelos Pedestres para a Não-utilização das Passagens Subterrâneas 19

FIGURAS

Figura 1 - Distância média entre as passagens = 715 m 22
Figura 2 - Travessia do Eixo Rodoviário Sul de um ponto de ônibus a outro. 22
Figura 3 – Nova passagem – ASA NORTE 43
Figura 4 – Nova passagem – ASA NORTE 44
Figura 5 – Nova passagem – ASA NORTE 45
Figura 6 – Nova passagem – ASA NORTE 46
Figura 7 – Requalificação de passagem existente – ASA NORTE 49
Figura 8 – Requalificação de passagem existente – ASA NORTE 50
Figura 9 – Requalificação de passagem existente – ASA SUL 51
Figura 10 – Requalificação de passagem existente – ASA SUL 52
Figura 11 – Requalificação de passagem existente – ASA SUL 54
Figura 12 – Requalificação de passagem existente – ASA NORTE 55
Figura 13 – Requalificação de passagem existente – ASA NORTE 56

FOTOS

Foto1 – Sinalização indicativa de passagem subterrânea próxima 23
Foto 2 – Chegada a um local de travessia por ônibus 23
Foto 3 – Passagem em "L" dificulta a visibilidade dos usuários 23
Foto 4 – Passagem em "L" dificulta a visibilidade dos usuários 23
Foto 5 – Caminhos de pedestres nos canteiros entre Eixão e Eixinhos, junto às passagens 24
Foto 6 – Caminhos de pedestres nos canteiros entre Eixão e Eixinhos, junto às passagens 24
Foto 7 – A má conservação de grelhas representa perigo aos pedestres 24
Foto 8 – Acessos inadequados para idosos, ciclistas e portadores de necessidades especiais. 24
Foto 9 – Caminhos inadequados levam o pedestre às passagens: ausência 25
de arborização ou pavimentação 25
Foto 10 – Sujeira e pichações nas passagens 25
Foto 11 – Má conservação de pisos e revestimentos 25

Foto 12 – Ambiente qualificado da passagem subterrânea da estação do Metrô. . 26
Foto 13 – Ausência de rampas no acesso leste 26
Foto 14 – Inexistência de rampas no acesso leste da Galeria dos Estados e escadas em mau estado de conservação 26
Foto 15 – Travessia perigosa "por cima" do Eixo Rodoviário 27
Foto 16 – Caminhos inadequadamente pavimentados levam os pedestres a realizarem travessias perigosas no Eixo Rodoviário 28
Foto 17 – Caminhos inadequadamente pavimentados levam os pedestres a realizarem travessias perigosas no Eixo Rodoviário 28
Foto 18 – Espera por uma brecha para uma travessia segura 28

MAPAS

Mapa 1 – DF – 002 – EIXÃO – MAPA DE SITUAÇÃO.....8
Mapa 2 – Locais de acidentes com pedestres na DF 002 - EIXÃO SUL - ano de 2006.....12
Mapa 3 – Locais de acidentes com pedestres na DF 002 - EIXÃO NORTE - ano de 2006.....13
Mapa 4 – Volumes de Ônibus nos Eixos Leste e Oeste.....62

ANEXOS

ANEXO 1 – IDÉIAS PARA UM CANTEIRO CENTRAL NO EIXO RODOVIÁRIO
ANEXO 2 – CICLOVIA NO EIXO RODOVIÁRIO: Concepção Preliminar

1 INTRODUÇÃO

O Eixo Rodoviário – DF-002 constitui uma rodovia urbana com três faixas de tráfego por sentido, 13,8 km de extensão e limite de velocidade de 80 km/h. Embora enfrente problemas de travessia de pedestres em nível, é considerada uma via de trânsito rápido pelo Departamento de Estradas de Rodagem - DER. Ao lado do Eixo Rodoviário, ainda no sistema arterial, estão duas vias, os denominados "Eixinhos".

Pelo Eixo Rodoviário circulam quase 40.000 veículos por sentido, por dia. O volume de pedestres que cruza o Eixo diariamente situa-se próximo a 100.000. A maior parcela dos pedestres (86 %) atravessa o Eixo por meio de passagens subterrâneas, enquanto o restante (14 %) o faz "por cima" ou no nível da rodovia.

Os acidentes com pedestres constituem o principal problema do Eixo Rodoviário. Somente em 2006, segundo dados preliminares do Núcleo de Pesquisa e Tratamento de Dados do Departamento de Trânsito – DETRAN, ocorreram 34 atropelamentos no Eixo Rodoviário, acarretando 12 vítimas fatais.

Com a finalidade de resolver esse grave problema da travessia de pedestres no Eixo Rodoviário, o DER tomou a iniciativa de contratar o desenvolvimento do Estudo de Segurança de Pedestres no Eixo Rodoviário.

Este Relatório Final descreve as atividades desenvolvidas no Estudo, bem como seus principais resultados. Assim, o capítulo 2 apresenta o Diagnóstico; em seguida, são mostradas as possíveis soluções em função dos fatores contribuintes dos atropelamentos; o capítulo 4 contém os resultados das três reuniões técnicas com os órgãos interessados; no capítulo 5 é apresentado o Programa de Ações Prioritárias; logo a seguir, são descritas algumas medidas complementares e apresentadas as conclusões do Estudo; por fim, foram incluídos dois Anexos: um sobre sugestões para o canteiro central do Eixo Rodoviário e outro sobre uma possível ciclovia nesta rodovia.

A seguir apresenta-se o Mapa de Situação do Eixo Rodoviário, ilustrando os pontos relevantes no tocante à circulação dos pedestres.

Ver Mapa 1 – DF 002 – Eixão Rodoviário – Mapa de Situação

2 DIAGNÓSTICO

Os acidentes com os pedestres constituem o principal problema da rodovia DF-002 – Eixo Rodoviário. Somente em 2006, segundo dados preliminares do Núcleo de Pesquisa e Tratamento de Dados do Departamento de Trânsito - DETRAN, ocorreram 34 atropelamentos no Eixo Rodoviário, acarretando 12 vítimas fatais.

Este capítulo trata do diagnóstico desses acidentes, sendo descrita, a seguir, a gravidade do problema; posteriormente, são mostrados os principais resultados da pesquisa realizada pelo DER/DF no ano de 2006; por fim, são mostrados os fatores contribuintes dos atropelamentos no Eixo Rodoviário.

2.1 Gravidade do problema

No período de 2000 a 2006 ocorreram 806 acidentes de trânsito com vítimas no Eixo Rodoviário. Esses acidentes foram responsáveis por 86 vítimas fatais, sendo 66 pedestres, 2 ciclistas e 18 demais condutores e passageiros.

Somente no ano 2006, ainda com dados preliminares do DETRAN/DF, foram 15 vítimas fatais no Eixo Rodoviário, sobressaindo-se os pedestres, com 12 mortes, significando 80% do total de ocorrências fatais.

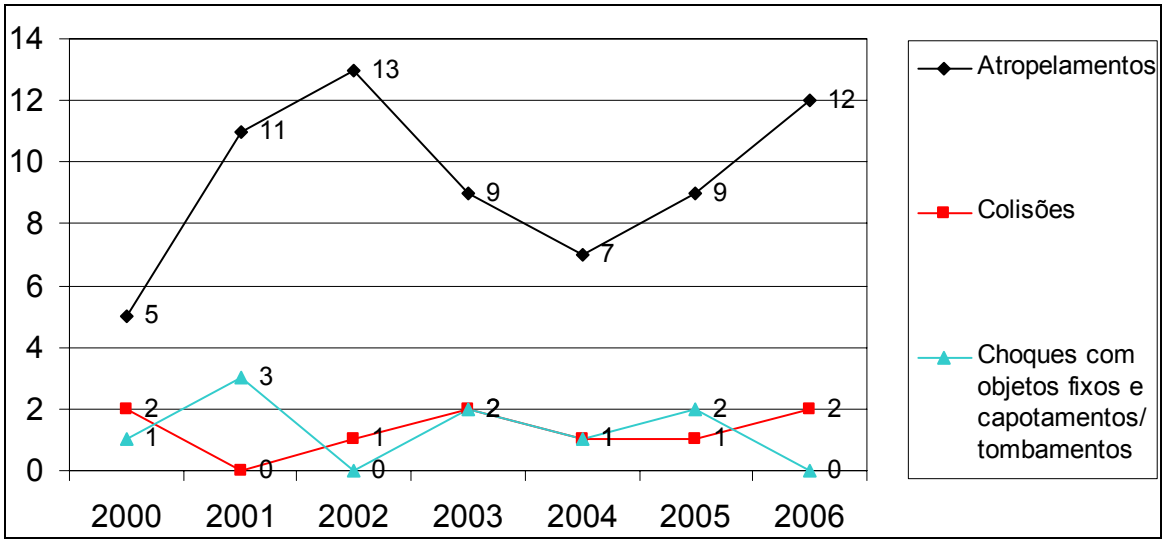
Para cada vítima fatal no Eixo Rodoviário, 12 pessoas ficaram feridas em acidentes de trânsito naquela rodovia no período considerado. Desses feridos, 555 foram condutores (17 ciclistas, 182 motociclistas e 356 condutores de automóveis). Os passageiros responderam por 286 ocorrências, enquanto 197 pedestres ficaram feridos devido aos atropelamentos.

Ainda que o custo econômico dos acidentes não seja suficiente para quantificar as perdas totais dos acidentes (perdas humanas, seqüelas dos acidentes, dores dos familiares das vítimas, etc.), cabe considerá-lo aqui como uma informação relevante. O custo econômico dos acidentes no período de 2000 a 2006 no Eixo Rodoviário foi de R$ 24.742.272,00, considerando-se os 806 acidentes com vítimas e a metodologia do IPEA* para estimar os custos de acidentes. Somente com relação aos pedestres, o valor econômico é de R$ 13,0 milhões no período, o que resulta numa média bastante elevada de R$ 1,9 milhões ao ano.

Os gráficos mostrados a seguir ilustram a evolução dos acidentes com vítimas no Eixo Rodoviário.

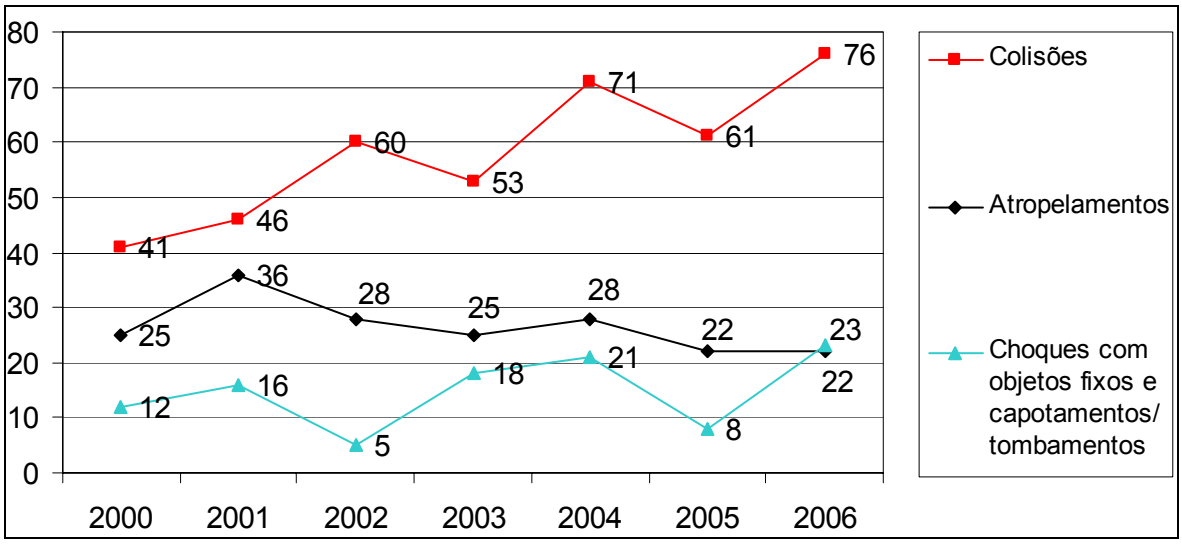
*Impactos sociais e econômicos dos acidentes de trânsito nas aglomerações urbanas brasileiras: relatório executivo / Ipea, ANTP – Brasília : ANTP, 2003.

Gráfico 1 – Série Histórica dos Acidentes com Vítimas Fatais no Eixo Rodoviário – 2000-2006



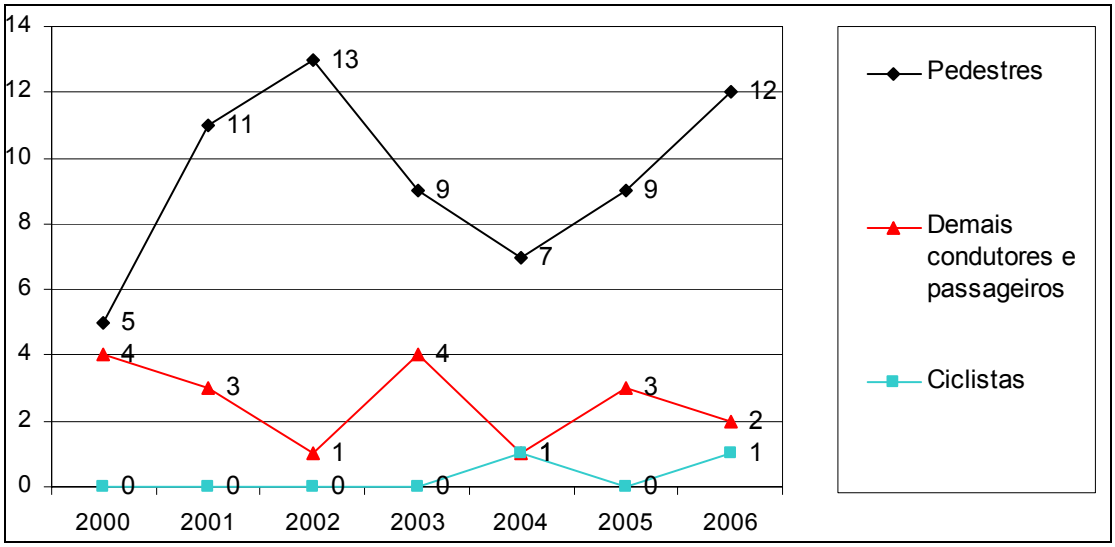
Fonte: A partir de estatísticas do Núcleo de Pesquisas e Tratamento de Dados do DETRAN-DF 2006: Dados preliminares

Gráfico 2 – Série Histórica dos Acidentes com Feridos no Eixo Rodoviário – 2000 a 2006



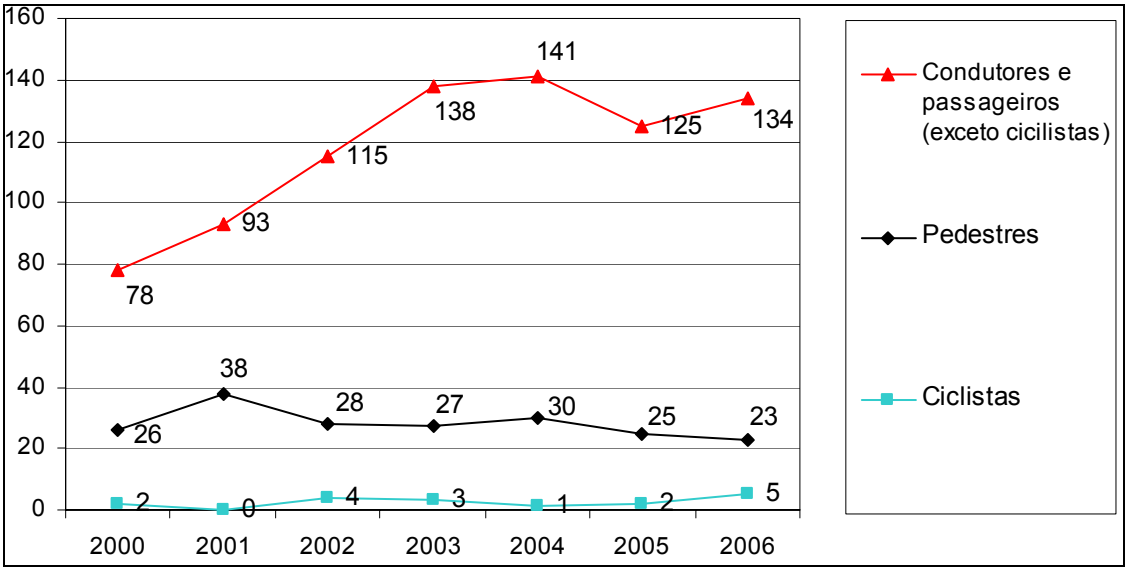
Fonte: A partir de estatísticas do Núcleo de Pesquisas e Tratamento de Dados do DETRAN-DF 2006: Dados preliminares

Gráfico 3 – Série Histórica de Vítimas Fatais no Eixo Rodoviário – 2000 a 2006



Fonte: A partir de estatísticas do Núcleo de Pesquisas e Tratamento de Dados do DETRAN-DF 2006: Dados preliminares

Gráfico 4 – Série Histórica de Feridos no Eixo Rodoviário – 2000 a 2006



Fonte: A partir de estatísticas do Núcleo de Pesquisas e Tratamento de Dados do DETRAN-DF 2006: Dados preliminares

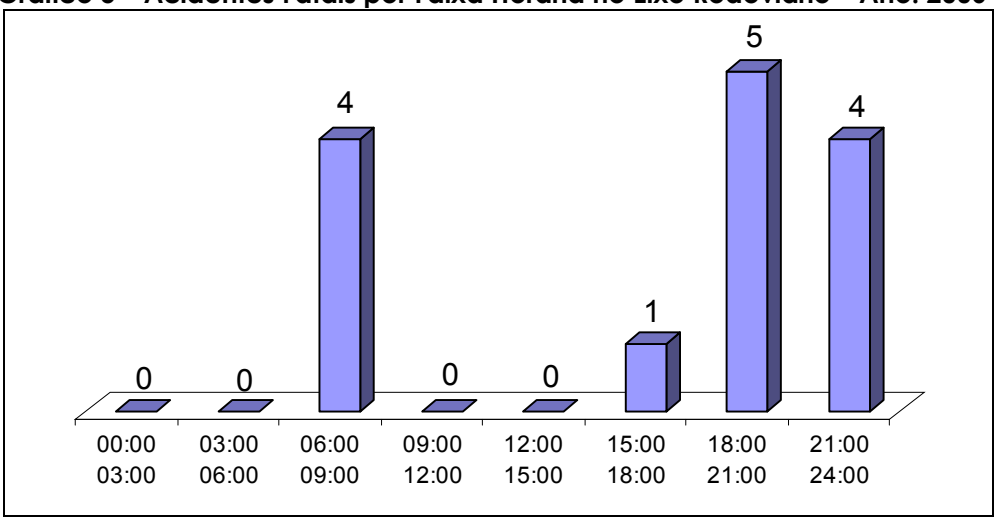
Com relação aos pedestres no Eixo Rodoviário, são apresentadas, a seguir, duas fotos aéreas com a localização dos atropelamentos ocorridos em 2006.

Ver Mapa 2 – Locais de acidentes com pedestres na DF 002 – Eixão Sul – ano de 2006

Ver Mapa 3 – Locais de acidentes com pedestres na DF 002 – Eixão Norte – ano de 2006

Os dados de acidentes fatais no Eixo Rodoviário são, a seguir, separados segundo os períodos do dia. Os resultados mostram uma maior ocorrência no período noturno.

Gráfico 5 – Acidentes Fatais por Faixa Horária no Eixo Rodoviário – Ano: 2006



Fonte: A partir de estatísticas do Núcleo de Pesquisas e Tratamento de Dados do DETRAN-DF
2006: Dados preliminares

Uma última análise refere-se à comparação entre a periculosidade das rodovias do Distrito Federal. Tecnicamente, essa comparação é feita com base em índices e não em números absolutos de acidentes, devido principalmente às diferentes extensões das rodovias.

Assim, são comparadas abaixo as seguintes rodovias:

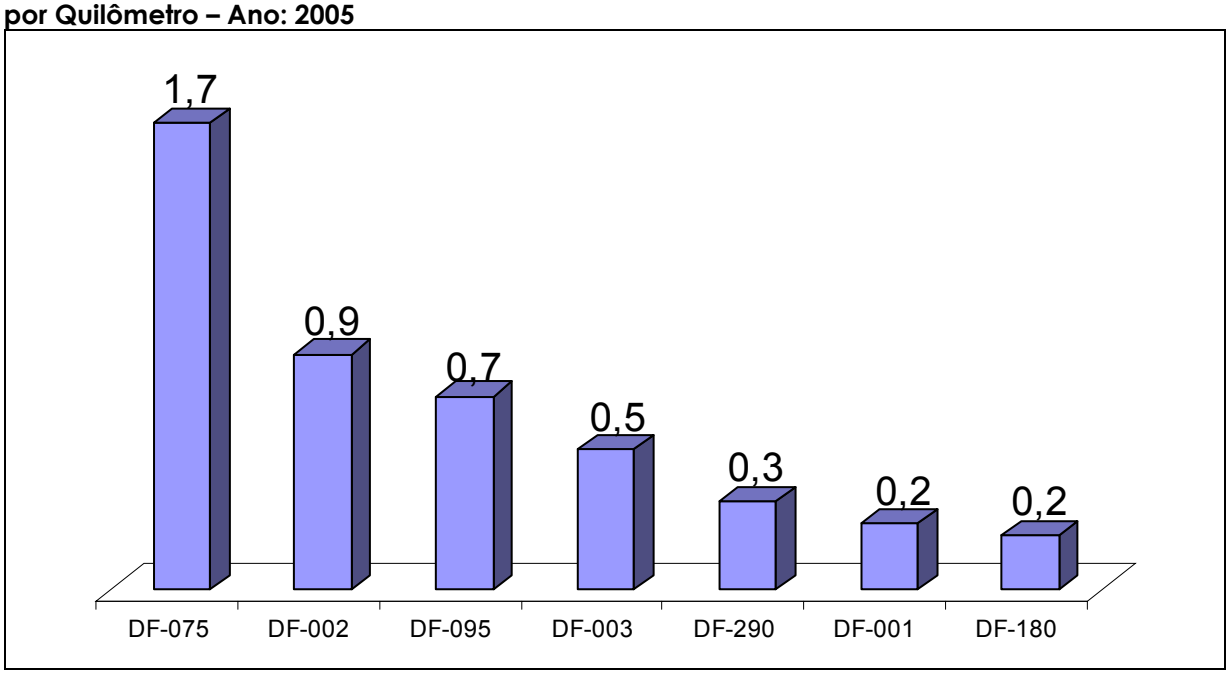
- DF-002: Eixo Rodoviário;
- DF-003: EPIA;
- DF-001: EPCT;
- DF-075: EPNB;
- DF-095: EPCL;
- DF-180;
- DF-290.

Tabela 1 – Comparativo de Acidentes com Vítimas Fatais nas Rodovias do DF – Ano 2005

Rodovia	Nº de acidentes com vítimas fatais	Extensão (km)	Nº de acidentes com vítimas fatais por quilômetro
DF-075 (EPNB)	14	8,1	1,7
DF-002 (EIXÃO)	12	13,8	0,9
DF-095 (EPCL)	9	12,6	0,7
DF-003 (EPIA)	19	36,8	0,5
DF-290	11	33,7	0,3
DF-001 (EPCT)	32	132,2	0,2
DF-180	14	70,0	0,2

Fonte: A partir de estatísticas do Núcleo de Pesquisas e Tratamento de Dados do DETRAN-DF

Gráfico 6 – Periculosidade das Rodovias do Distrito Federal - Acidentes com Vítimas Fatais por Quilômetro – Ano: 2005



Fonte: A partir de estatísticas do Núcleo de Pesquisas e Tratamento de Dados do DETRAN-DF

2.2 Pesquisa Realizada Pelo DER

No ano de 2006, o DER tomou a iniciativa de realizar uma pesquisa para conhecer melhor o problema dos atropelamentos no Eixo Rodoviário.

A pesquisa considerou quatro tópicos principais:

a) Informações de acidentes de trânsito – 2000 a 2005;

b) Identificação e registro fotográfico dos problemas nas passagens subterrâneas;

c) Contagens de pedestres;

d) Pesquisa de opinião.

As contagens de pedestres e a pesquisa de opinião são os itens do estudo do DER de maior interesse para o presente diagnóstico. Assim sendo, são eles detalhados a seguir.

2.2.1 Contagens de Pedestres no Eixo Rodoviário

As contagens de pedestres foram realizadas nas 18 passagens subterrâneas e em 19 pontos do Eixo Rodoviário para as travessias "por cima" ou, em outras palavras, no nível do Eixo Rodoviário.

As contagens nas passagens subterrâneas foram feitas considerando as travessias do Eixo Rodoviário, podendo os pedestres terem utilizado ou não as passagens subterrâneas dos "Eixinhos". As contagens "por cima" consideraram os pedestres que passavam no ângulo de visão do pesquisador e não apenas em frente ao mesmo.

Em seguida são mostradas duas tabelas com os volumes de pedestres identificados na pesquisa pelo DER.

Tabela 2 - Volumes de pedestres nas passagens subterrâneas do Eixo Rodoviário

Passagem subterrânea	Volume de pedestres / dia
Galeria dos Estados	12.568
Setor Bancário Sul	11.441
SQS 203	2.867
SQS 205	2.167
SQS 207	2.842
SQS 209	2.540
SQS 211	2.324
SQS 213	2.372
SQS 215	1.898
Metrô	12.242
Setor Hospitalar Norte	1.145
SQN 203	2.054
SQN 205	2.403
SQN 207	2.281
SQN 209	2.892
SQN 211	2.796
SQN 213	1.428
SQN 215	1.994
TOTAL	70.254

Fonte: DER

Tabela 3 - Volumes de pedestres no Eixo Rodoviário – travessias "por cima"

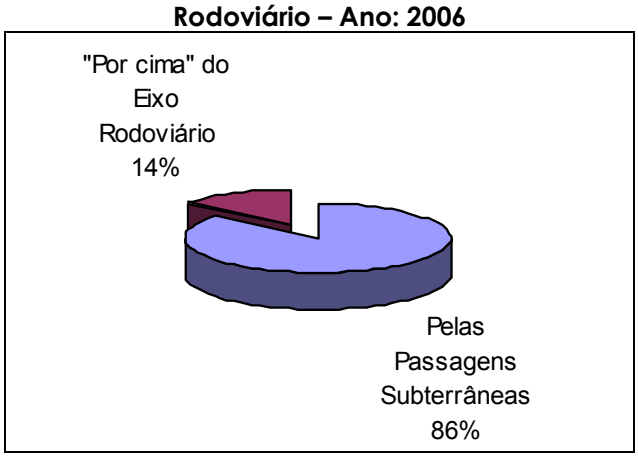
Local	Volume de pedestres / dia
Hospital de Base	824
SQS 102	694
SQS 103	103
km 7,5	128
km 10	1.107
km 10,9	583
km 12,1	4.078
km 13	510
Ponte do Bragueto	825
km 0,8	210
SQN 115	263
SQN 114	756
km 2,4	702
SQN 111	246
km 4,1	260
km 5,8	78
km 6,5	11
SQN 104	72
SQN 103	142
TOTAL	11.592

Fonte: DER

Os resultados das contagens possibilitam as seguintes considerações:

- Quase 100.000 travessias de pedestres são feitas diariamente no Eixo Rodoviário;
- O volume de pedestres cruzando o Eixo Rodoviário pelas passagens subterrâneas é substancialmente maior que o volume dos pedestres atravessando o Eixo "por cima", como ilustra o gráfico seguinte:

Gráfico 7 – Travessia de Pedestres no Eixo Rodoviário – Ano: 2006



Fonte: DER

- 86 % dos pedestres fazem travessias seguras, no tocante à segurança de trânsito, utilizando as passagens subterrâneas. As medidas a serem implantadas para propiciar maior segurança ao pedestre no Eixo Rodoviário não devem estimular esses pedestres a cruzarem o Eixo Rodoviário "por cima";
- As principais passagens subterrâneas são: Galeria dos Estados, Setor Bancário Sul / Hospital de Base e Estação do Metrô. Cada uma delas é três ou quatro vezes mais utilizada que uma passagem subterrânea comum;
- Na Asa Sul, no km 12,1, o número de pedestres atravessando o Eixo Rodoviário "por cima" é elevado: 4.078 pedestres / dia.

2.2.2 Pesquisa de Opinião

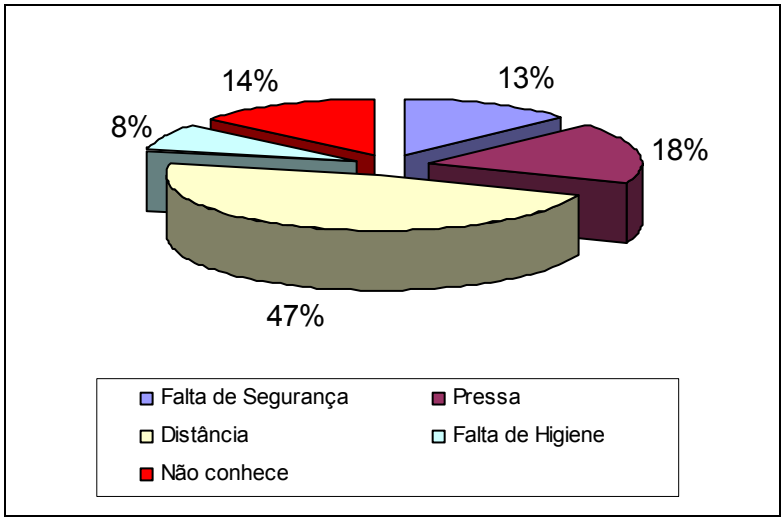
A pesquisa de opinião foi realizada com o objetivo de identificar as principais razões pelas quais muitos pedestres atravessavam o Eixo Rodoviário "por cima", ou seja, sem utilizar as passagens subterrâneas.

Na pesquisa, a seguinte pergunta foi formulada ao pedestre: "por que não utiliza a passagem subterrânea?". Diante das manifestações do pedestre, o pesquisador anotava apenas o motivo principal da não utilização da passagem subterrânea: segurança, pressa, distância, higiene e "não conhece a passagem subterrânea".

Dessa forma, foram feitas consultas aos pedestres em vários locais do Eixo Rodoviário. Na Asa Sul foram entrevistados 246 pedestres e na Asa Norte 99 pedestres.

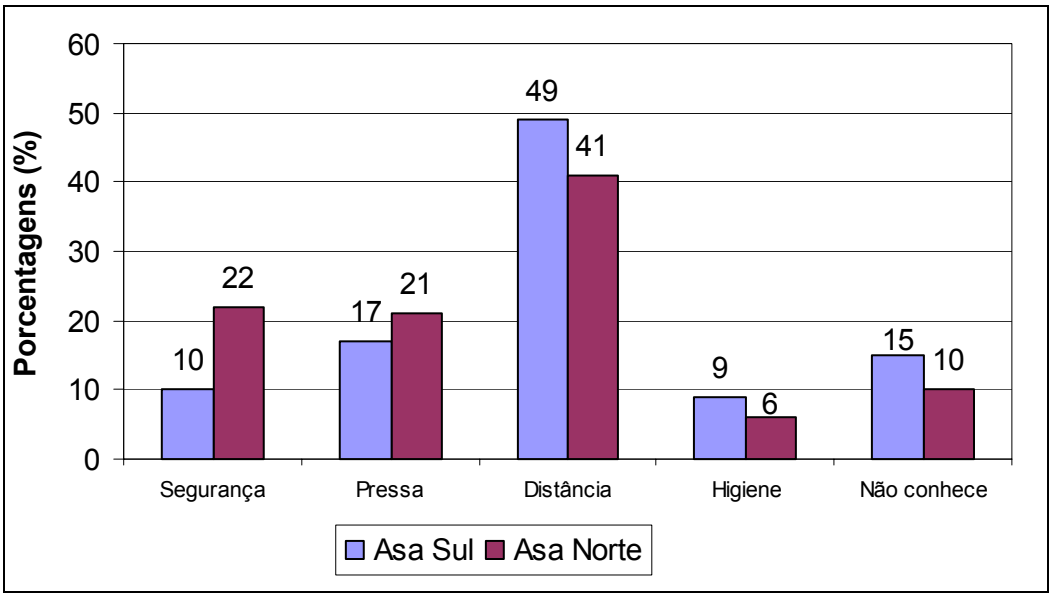
Os resultados da pesquisa são mostrados nos gráficos a seguir:

Gráfico 8 – Motivos Alegados pelos Pedestres para a Não-utilização das Passagens Subterrâneas na Asa Sul e na Asa Norte



Fonte: DER

Gráfico 9 – Motivos Alegados pelos Pedestres para a Não-utilização das Passagens Subterrâneas



Fonte: DER

Os resultados das pesquisas de opinião realizadas pelo DER ensejam algumas considerações importantes:

- A distância que o pedestre tem de percorrer para chegar à passagem subterrânea é o motivo principal para a não utilização da passagem subterrânea. Na Asa Sul, 49% dos pedestres alegaram este motivo e na

Asa Norte 41%. Essa diferença pode ser explicada pela localização dos pontos de ônibus, pois na Asa Sul cada ponto situa-se no meio de duas passagens subterrâneas e na Asa Norte os pontos de ônibus estão mais próximos das passagens subterrâneas.

- A pressa (18% dos entrevistados) está associada à distância. Os dois motivos somados respondem por 66% na Asa Sul e por 62% na Asa Norte, significando que o número atual de passagens subterrâneas não atende aos desejos dos pedestres.
- 21% dos pedestres deram como motivos a falta de segurança e de higiene.
- Um percentual expressivo (14%) dos pedestres informou desconhecer as passagens subterrâneas.

Na pesquisa de opinião, o DER consultou ainda o modo de viagem pelo qual o pedestre chegava ao local da travessia. Dos 455 pedestres que responderam a esse quesito, 368 (81%) informaram que tinham chegado de ônibus, enquanto 87 (19%) disseram ter chegado de van, a pé ou por outro modo. Esse grande percentual de pedestres utilizando o modo ônibus mostra a importância dos pontos de ônibus estarem situados próximos das passagens subterrâneas.

2.3 Fatores Contribuintes dos Atropelamentos

Neste capítulo são apresentados os fatores contribuintes dos acidentes com pedestres no Eixo Rodoviário.

Os fatores contribuintes dos acidentes são muitas vezes referidos como "causas" dos acidentes. Neste Diagnóstico, a expressão "fatores contribuintes" será normalmente utilizada por ser tecnicamente mais correta. Assim, por exemplo, o fato da maioria dos acidentes no Eixo Rodoviário ocorrerem à noite não significa uma causa e sim um fator contribuinte de acidentes.

O detalhamento e a compreensão dos fatores contribuintes dos atropelamentos tiveram o propósito de permitir a correta definição das medidas para garantir a segurança dos pedestres no Eixo Rodoviário.

Os fatores contribuintes dos acidentes com pedestres no Eixo Rodoviário são apresentados a seguir.

2.3.1 Fatores Contribuintes Relacionados às Características dos Acidentes

a) A maior parte dos atropelamentos fatais ocorre à noite: no ano de 2006 ocorreram 9 acidentes entre as 18:00 e 24:00 h (período de 6 horas) e 5 acidentes entre as 6:00 e 18:00 h (período de 12 horas);

b) Os atropelamentos acontecem, na sua grande maioria, na Asa Sul, onde foram registrados, em 2006, 8 atropelamentos fatais e 14 não fatais, totalizando 22 ocorrências; na Asa Norte foram registrados 4 atropelamentos fatais e 8 não fatais, totalizando 12 ocorrências.

2.3.2 Fatores Contribuintes Relacionados às Passagens Subterrâneas

a) Grande distância entre as passagens subterrâneas

De acordo com a pesquisa realizada pelo DER em 2006, 47 % dos pedestres entrevistados deram como principal motivo para a não utilização das passagens subterrâneas a grande distância entre elas. A pressa (18 % dos entrevistados) está associada à distância entre as passagens. Os dois motivos somados respondem por 65 % do total, o que mostra ser o fator distância entre as passagens um dos mais importantes a serem considerados quando da definição das medidas de segurança para os pedestres no Eixo Rodoviário.



Figura 1 - Distância média entre as passagens = 715 m

b) Pontos de ônibus distantes das passagens subterrâneas

Com o crescimento dos volumes de tráfego nos "Eixinhos", surgiram conflitos entre ônibus e automóveis junto às entradas das áreas de comércio local, principalmente na Asa Sul. A solução adotada para resolver o problema trouxe vantagens para a fluidez do tráfego, porém grande prejuízo para a segurança de pedestres. Os pontos de parada de ônibus, na Asa Sul, foram transferidos para as entrequadras, portanto afastados dos Comércios Locais e, consequentemente, das passagens subterrâneas. A caminhada do pedestre tornou-se longa dos pontos de ônibus até as passagens subterrâneas.

Cabe salientar que, dos pedestres que atravessam o Eixo Rodoviário "por cima", 81 % chegam de ônibus aos locais de travessia, segundo a pesquisa do DER de 2006. Muitos desses pedestres preferem efetuar as travessias em frente aos pontos de ônibus, mesmo com risco de se envolverem em acidentes, mas evitando longas caminhadas.

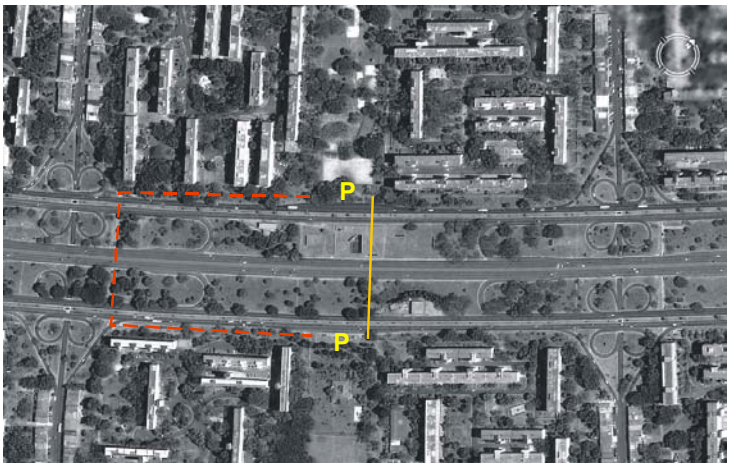


Figura 2 - Travessia do Eixo Rodoviário Sul de um ponto de ônibus a outro.

Pela passagem subterrânea = 770 m.
"Por cima" do Eixo = 175 m.

c) Desconhecimento das passagens subterrâneas

A pesquisa realizada pelo DER em 2006 mostrou que 14 % dos pedestres afirmaram desconhecer as passagens subterrâneas. Esse desconhecimento pode ser explicado em parte pelo grande número de pedestres que chega de ônibus aos locais de travessia e pelo fato dos pontos de parada estarem localizados, na Asa Sul, distantes das passagens subterrâneas. Outra razão é a quase inexistência de placas de sinalização de caráter informativo nas proximidades das passagens subterrâneas, constituindo uma exceção a passagem situada na altura da Quadra 106 Norte onde algumas dessas placas podem ser encontradas.



Foto1 – Sinalização indicativa de passagem subterrânea próxima



Foto 2 – Chegada a um local de travessia por ônibus

d) Passagens subterrâneas inseguras

As passagens subterrâneas, com exceção da Galeria dos Estados e a da Estação do Metrô, são inseguras, possibilitando assaltos e atos de violência. O desenho das passagens, em forma de L nos "Eixinhos", impede que os usuários vejam as outras pessoas e vejam "aonde vão", favorecendo a insegurança. O policiamento nas passagens subterrâneas de forma preventiva é insuficiente, sendo mais reativo em função de denúncias formuladas pelos pedestres.





Foto: Arthur Gustavo Monteiro

Fotos 3 e 4 – Passagem em "L" dificulta a visibilidade dos usuários

Assim, as pessoas têm medo de utilizar as passagens subterrâneas, sendo o temor maior nas travessias sob os "Eixinhos", já que sob o Eixo Rodoviário os pedestres conseguem ver o outro lado da passagem. Os caminhos de pedestres existentes entre o Eixo Rodoviário e os "Eixinhos" comprovam o maior receio da utilização da passagem sob os "Eixinhos" e mostram que parcela significativa dos pedestres atravessa o Eixo Rodoviário por baixo e os "Eixinhos" por cima. Isto ocorre principalmente no final da tarde / início da noite. Estes caminhos são também utilizados para encurtar o trajeto da passagem até o ponto de ônibus.





Fotos 5 e 6 - Caminhos de pedestres nos canteiros entre Eixão e Eixinhos, junto às passagens

As passagens subterrâneas também não oferecem segurança aos idosos, ciclistas e portadores de necessidades especiais devido à inexistência de rampas e corrimões apropriados e à falta de conservação de pisos e grelhas.



Foto 7 – A má conservação de grelhas representa perigo aos pedestres

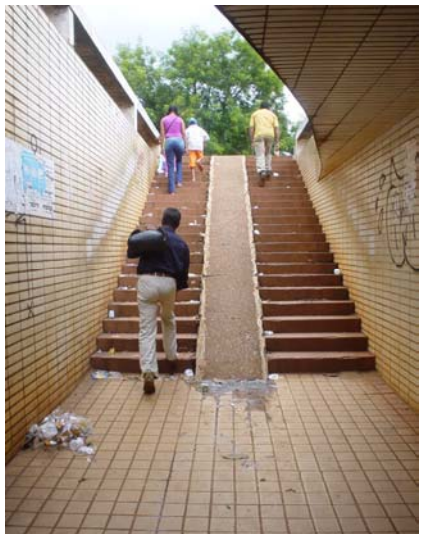


Foto 8 – Acessos inadequados para idosos, ciclistas e portadores de necessidades especiais.

Há insegurança também nos caminhos de pedestres que dão acesso às passagens subterrâneas, quase todos não demarcados ou pavimentados.



Foto 9 – Caminhos inadequados levam o pedestre às passagens: ausência de arborização ou pavimentação

e) Passagens subterrâneas mal conservadas

As passagens subterrâneas, com exceção da Galeria dos Estados e a da Estação do Metrô, apresentam precário estado de conservação, com muita sujeira, pichações e mau cheiro. A sujeira e o lixo acumulado geram desconforto aos usuários, entopem os bueiros, acarretando alagamentos e odores insuportáveis, contribuindo para o mau cheiro a urina feita ali mesmo. A má conservação do revestimento, do piso e dos dispositivos de drenagem ocorre em todas essas passagens subterrâneas.



Foto 10 – Sujeira e pichações nas passagens



Foto 11 – Má conservação de pisos e revestimentos

f) Inexistência de rampa de acesso na estação do Metrô

A passagem de pedestres na estação do Metrô, na 114 / 214 sul, é de ótima qualidade. A passagem oferece segurança, é limpa, ampla e bem iluminada. Porém, no acesso leste (Quadra 214), apesar de possuir elevador, não possui rampa para facilitar a circulação de portadores de necessidades especiais e ciclistas.



Foto 12 – Ambiente qualificado da passagem subterrânea da estação do Metrô.



Foto 13 – Ausência de rampas no acesso leste

g) Inexistência de rampa de acesso na Galeria dos Estados

A passagem de pedestres na Galeria dos Estados é também de ótima qualidade. A existência de comércio formal ao longo de seu percurso, associada ao grande fluxo diário de passantes, garante conforto e segurança aos pedestres. O acesso oeste (SCS) foi requalificado em obra conjunta à da estação de Metrô ali presente, possuindo hoje escadas rolantes e elevadores para idosos e portadores de necessidades especiais. O acesso Leste (SBS), no entanto, possui apenas escadas de acesso em mau estado de conservação e estreitas demais para o volume de usuários. A inexistência de rampas nesse acesso não possibilita a circulação adequada de portadores de necessidades especiais e ciclistas.

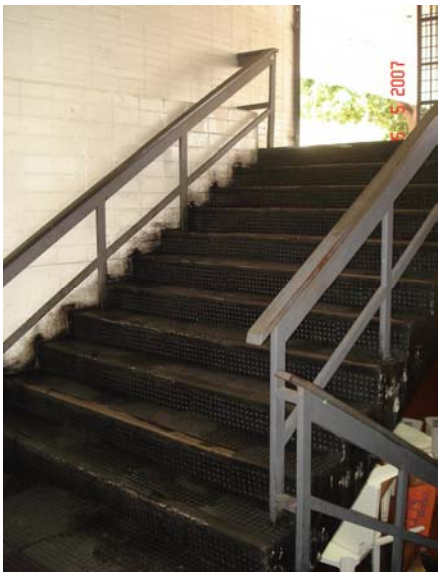


Foto 14 – Inexistência de rampas no acesso leste da Galeria dos Estados e escadas em mau estado de conservação

2.3.3 Fatores Contribuintes Relacionados às Travessias "Por Cima" do Eixo Rodoviário

a) Volumes de tráfego elevados no Eixo Rodoviário

Os elevados volumes de tráfego no Eixo Rodoviário durante praticamente todo o dia não possibilitam brechas ou intervalos de tempo entre veículos que permitam travessias seguras pelos pedestres. Nos horários de pico, então, a situação se agrava.

Cabe considerar que soluções para a criação dessas brechas estimulariam pedestres que hoje utilizam as passagens subterrâneas a realizarem a travessia "por cima", no Eixo Rodoviário.



Foto 15 – Travessia perigosa "por cima" do Eixo Rodoviário

b) Caminhos de pedestres inseguros

Os pedestres que atravessam "por cima" do Eixo Rodoviário muitas vezes o fazem por caminhos já estabelecidos, marcados no pavimento. Normalmente, esses caminhos direcionam os pedestres para o Eixo Rodoviário, sem oferecer qualquer condição de segurança para as travessias. Um desses caminhos, inclusive, encontra-se pavimentado (SQS 212 / 213), incentivando as travessias "por cima" do Eixo Rodoviário.





Fotos 16 e 17 – Caminhos inadequadamente pavimentados levam os pedestres a realizarem travessias perigosas no Eixo Rodoviário

c) Imprudência dos pedestres

Devido à pressa ou à impaciência pela espera de uma brecha adequada no tráfego para possibilitar uma travessia com certa segurança, alguns pedestres tornam-se imprudentes e se arriscam nas travessias "por cima" do eixo Rodoviário.



Foto 18 – Espera por uma brecha para uma travessia segura

3 POSSÍVEIS SOLUÇÕES EM FUNÇÃO DOS FATORES CONTRIBUINTES DOS ATROPELAMENTOS

As principais causas dos atropelamentos no Eixo Rodoviário ou, em palavras tecnicamente mais corretas, os principais fatores contribuintes dos atropelamentos foram identificados no capítulo anterior, o Diagnóstico.

A partir desses fatores contribuintes foram identificadas soluções diversas, algumas excludentes entre si e outras complementares, capazes de reduzir os atropelamentos no Eixo Rodoviário.

Essas soluções, mostradas na tabela seguinte, constituem apenas uma referência inicial, tendo sido as mesmas posteriormente discutidas com os órgãos do Governo e demais entidades interessadas na solução dos problemas com os pedestres no Eixo Rodoviário. Após essas discussões técnicas, as ações destinadas à segurança dos pedestres no Eixo Rodoviário foram definidas e são apresentadas nos capítulos 5 e 6.

Quadro 1 – Possíveis soluções em função dos fatores contribuintes dos atropelamentos

Problemas Específicos	Possíveis Soluções
Grande distância percorrida pelos pedestres para usar as passagens subterrâneas	Construção de passagens subterrâneas de acordo com o projeto do Metrô na Asa Sul
	Construção de passagens subterrâneas com simplificação do projeto do Metrô (com rampas em lugar de elevador e escada rolante, sem espaço para lojas, sem cobertura do acesso e nem cobertura entre o Eixão e Eixinhos)
	Construção de passagens subterrâneas de acordo com o projeto do Metrô, em duas etapas (com semáforos provisórios)
	Construção de passagens subterrâneas (nova concepção – projeto DER) na Asa Norte
	Reutilização dos pontos de ônibus antigos nos Eixinhos da Asa Sul
	Deslocamento de linhas de ônibus para os Eixinhos internos

Continua...

Problemas Específicos	Possíveis Soluções
Passagens subterrâneas inseguras, mal conservadas e com problemas de acessibilidade universal	Restauro e requalificação das passagens subterrâneas
	Retificação dos acessos
	Construção / reforma de rampas e corrimões
	Previsão de clarabóias sobre as passagens subterrâneas para iluminação natural
	Instalação de lixeiras
	Reforma de pisos, revestimentos, iluminação e dispositivos de drenagem
	Pavimentação / arborização dos caminhos de pedestres junto aos acessos das passagens subterrâneas
	Previsão de serviços de pequeno porte
	Construção de banheiros
	Programa "Picasso Não Pichava" (Programa da Secretaria de Segurança Pública do Distrito Federal que consiste na grafitagem de muros e fachadas, desestimulando pichações. Nas passagens subterrâneas, evitaria que fossem pichadas e lhes daria uma identidade visual)
	Intensificação do policiamento
	Rondas regulares pelas passagens subterrâneas
	Monitoramento por câmeras de vigilância
	Construção de postos policiais de apoio
	Manutenção das passagens subterrâneas
	Limpeza regular
	Retirada do lixo
	Reposição de lâmpadas
	Manutenção do revestimento e do piso
	Limpeza dos dispositivos de drenagem
Inexistência de acessibilidade universal nas passagens do Metrô e da Galeria dos Estados	Construção de rampas para acesso universal
Caminhos de pedestres inseguros para as travessias "por cima"	Exclusão dos caminhos inseguros de pedestres
	Plantação de gramíneas nos caminhos inadequados de travessias
	Retirada de pavimentos de concreto
Desconhecimento da existência das passagens subterrâneas	Sinalização vertical
	Campanhas educativas
Imprudência dos pedestres	Campanhas educativas
	Fiscalização/ orientação dos pedestres por policiais da CPRv

4 RESULTADOS DAS REUNIÕES TÉCNICAS COM OS ÓRGÃOS INTERESSADOS

Com a finalidade de colocar em discussão ampla as possíveis soluções para a segurança dos pedestres no Eixo Rodoviário, foram realizadas três reuniões técnicas com a participação de profissionais do DER e de outros órgãos do Distrito Federal, além de representantes de entidades civis interessadas. Os resultados dessas reuniões são mostrados a seguir.

4.1 Resultados da Primeira Reunião

Esta reunião, realizada no dia 10/05/2007, no auditório do DER, considerou o diagnóstico do Eixo Rodoviário, tendo sido apresentados os dados de acidentes com vítimas feridas e fatais, os horários mais críticos e o custo econômico dos acidentes nos anos de 2000 a 2006. Além disso, foi mostrada uma pesquisa realizada pelo DER sobre o motivo pelo qual os pedestres não atravessam o Eixo Rodoviário pelas passagens subterrâneas e por qual modo de transporte eles chegam aos locais das passagens, bem como o volume de pedestres em cada passagem subterrânea do Plano Piloto. Foram também apresentadas algumas soluções para os problemas específicos. Por fim, os participantes fizeram diversas sugestões, conforme mostrado a seguir.

Registro das Sugestões dos Participantes

Antônio Bonfim Teles/ DETRAN

Considera que a colocação de semáforos nos eixinhos traria problemas, pois há tempos atrás uma barreira eletrônica foi instalada em um ponto do eixinho e gerou congetionamentos. Outros participantes da reunião concordaram com a não instalação de semáforos nos eixinhos.

Gilson Peixoto/ SUCAP

Durante as campanhas educativas, usar sinalização educativa para o uso das passagens subterrâneas também no interior dos ônibus (cartazes e folhetos).

Ricardo Montalvão/ ABRAVIDA

Não considera medida prioritária a retificação dos acessos das passagens existentes, pois acredita que o assaltante não ataca pela presença do acesso em "L". Acredita que somente o policiamento pode resolver a questão da insegurança. Propõe um esquema de rondas com policiais que atuem nas próprias quadras, dois a dois. Eles percorreriam as quadras e descansariam nas passagens subterrâneas, em postos (bases de ronda) construídos no interior delas, com espaços para guardar bicicletas, tomar água, trocar de roupa e recarregar a bateria do celular ou rádio.

Sugere também a colocação de uma ciclovia na faixa central do Eixão, protegida por espécie de *guard rail*, com acessos para as passagens subterrâneas pelo próprio canteiro central.

Paulo César/ UNB

A inexistência do acesso em "L" produziria uma sensação de segurança. Essa sensação é necessária para incentivar o uso das passagens, por mais que a retificação não represente sozinha a solução para a insegurança. Mas é importante criar essa sensação de segurança.

Quanto à redução da velocidade no Eixão, esta medida poderia estimular a travessia em nível pelos pedestres. Talvez se deva pensar na redução da velocidade média da rodovia, com a colocação de mais equipamentos de medição eletrônica de velocidade.

Considera importante o monitoramento por câmeras, mas a mera instalação dessas não produziria a dita sensação de segurança do usuário. As câmeras não substituem a presença do policial e sim complementam.

Quanto às novas passagens, acredita que não devem ser atreladas aos locais das futuras estações de Metrô. No longo prazo, as obras das estações poderiam contribuir, mas e em curto prazo? Propõe a construção de novas passagens de acordo com os pontos de atração de pedestres.

Mônica Velloso/ Programa Cicloviário do Distrito Federal

O comando da Polícia alega falta de efetivo.

Propõe a instalação de pelo menos um posto policial de apoio na Asa Sul e outro na Asa Norte. Tais postos controlariam as câmeras de monitoramento. Os policiais ficariam nesses postos equipados com bicicletas.

Yara Baboc/ SEDUMA

Propõe verificar se as rampas existentes nas passagens subterrâneas estão em conformidade com o novo projeto de lei de acessibilidade. Quanto às passagens a serem construídas, projetar suas rampas de acordo com as novas normas.

Ricardo Sérgio/ Secretaria de Transportes

Sugere que se analise a possibilidade de criar segurança privada nas passagens subterrâneas.

Érica Kneib/ Secretaria de Transportes

Poderia ser feito um estudo específico de arquitetura de interior nas passagens: cores e materiais.

Vera Ramos/ Administração de Brasília

As soluções, em sua maioria, estão boas.

Considera inviável a semaforização do Eixão. Também considera difícil a construção de um canteiro central no Eixão, mesmo que de pequena estatura e gramado, pois feriria as questões de tombamento, mas o IPHAN deveria ser ouvido neste particular. Propõe a colocação de obstáculos removíveis no canteiro central, de caráter provisório, somente durante a campanha de utilização das passagens, para impedir as travessias em nível.

Sugeriu cautela no estímulo ao comércio informal, pois poderia ocorrer uma proliferação incontrolada.

Propõe que as atuais linhas de ônibus se dividam de forma a utilizar os dois eixinhos, evitando que as pessoas atravessem o Eixão para pegar ônibus do outro lado.

Ressalta que não só a reforma das passagens subterrâneas é importante. A sua manutenção também o é. Deve-se fazer limpeza, revitalização e manutenção para conseguir a conservação das passagens subterrâneas. Poderia ser estabelecido um compromisso com os órgãos do Governo onde cada um se comprometeria na conservação das passagens.

Celso Gomes/ CODEPLAN:

As soluções possíveis devem ser analisadas uma a uma, verificando-se suas vantagens e desvantagens. Propõe uma avaliação dos acidentes de forma mais profunda, por um período mais longo e com a identificação dos atropelados e com o registro das circunstâncias dos acidentes. Verificar com mais propriedade a situação das vítimas e a localização exata dos atropelamentos. Analisar também as questões das colisões (frontal e transversal).

Alexandre Silva/ METRÔ:

O Metrô pretende inaugurar a estação da 108 sul no dia 21 de abril de 2008.

Propõe a colocação nas passagens subterrâneas de serviços que possam atrair as pessoas, citando como exemplo o serviço "NA HORA".

Considera que a instalação de sanitários poderia contribuir para a violência.

4.2 Resultados da Segunda Reunião

Esta reunião, realizada no dia 04/06/2007, no auditório do DER, tratou do detalhamento das soluções para os diversos problemas identificados em relação aos atropelamentos no Eixo Rodoviário, bem como dos custos de algumas delas. Considerou-se como princípio básico para a solução dos problemas com pedestres no Eixão a impossibilidade de travessias seguras no nível da via, sendo necessária a implementação de infra-estrutura e condições adequadas para possibilitar e incentivar os pedestres a efetuarem suas travessias pelas passagens subterrâneas. As soluções discutidas na reunião concentraram-se, de forma geral, na reforma e requalificação das passagens existentes e na construção de novas passagens, além

de campanhas educativas para informação e conscientização dos pedestres para utilizarem as passagens subterrâneas.

A seguir, as sugestões formuladas pelos participantes.

Registro das Sugestões dos Participantes

Ten. Zairo/ CPRv

A Companhia de Polícia Rodoviária não pode forçar o pedestre a utilizar as passagens subterrâneas, pois não possui amparo legal para tal ação. O que pode fazer é contribuir na participação de campanhas educativas, até mesmo junto ao DER, na entrega de folhetos ou posicionando viaturas nas proximidades das passagens subterrâneas nos horários críticos, para auxiliar na conscientização coletiva e no aumento de responsabilidade por parte dos pedestres.

Acha que deveria haver uma maior fiscalização dos condutores em relação à bebida alcoólica, pois considera que isso reduziria em muito os acidentes. Ele mesmo atendeu a dois acidentes com vítimas fatais, no final de 2006, causados por esse motivo.

Não pode responder sobre rondas permanentes, pois essas não são do âmbito da CPRv e sim do 1º Batalhão da Polícia Militar, na Asa Sul, e do 3º Batalhão da Polícia Militar, na Asa Norte. Acredita que a presença permanente do policial nas passagens subterrâneas coibiria atos de violência, embora considere não ser esta a melhor forma de resolução do problema da insegurança. A existência de uma central de monitoramento, aliada à presença de alguns policiais dentro das passagens, proporcionaria maior mobilidade e eficácia ao policiamento, possibilitando ações diretas e pontuais. Essa idéia pode ser mais econômica em relação à existência de vários postos policiais, pois eles diminuiriam a flexibilidade e "prenderiam" os policiais.

Heliete Bastos/ Conselho Comunitário da Asa Sul

Ficou feliz com a sugestão da retificação das passagens subterrâneas. A retirada dos acessos em "L" é requisitada há 14 anos por este Conselho, inclusive por meio de documentos.

Já existem clarabóias nas passagens da Asa Sul, mas elas estão quebradas há muito tempo e raramente são recuperadas, pois não há manutenção, refletindo a falta de comprometimento do Governo. Defende que continuem existindo, mas que seja feito um projeto diferente do existente.

Considera que o monitoramento e a iluminação das passagens são essenciais para a segurança. As câmeras poderiam ser ligadas ao Centro de Controle Operacional – CCO, da Secretaria de Segurança Pública/DETRAN.

O estímulo ao comércio e à instalação de banheiros devem ser tratados com cautela, devido à manutenção.

Quanto ao revestimento, deve-se procurar materiais de qualidade imunes à pichação. Já quanto à colocação indiscriminada de cartazes, deve-se exigir um dispositivo legal que proíba esta prática ou a regulamente.

A idéia de rondas regulares é ideal e isto deve ser exigido do Governo.

Concorda que a principal solução para o problema da distância é a construção das passagens subterrâneas intermediárias, em conformidade com as novas normas de acessibilidade e observando-se as restrições do IPHAN com relação à ocupação de áreas verdes.

Maurício Pinheiro/ IPHAN

As clarabóias podem ser modificadas sem maiores problemas, bem como o revestimento do piso e das paredes, desde que sejam usadas cores similares que não descaracterizem o projeto inicial.

A ocupação das áreas verdes pela construção de novos acessos deve ser restringida ao máximo, pois tais áreas são protegidas pelo tombamento.

Defende que a idéia de implantar ciclovias seja considerada com ênfase.

A colocação de semáforos de forma provisória poderia vir a se tornar uma experiência de difícil retorno, além de ir de encontro à idéia de cruzamentos livres em nível advindos da concepção de Brasília.

Alertou que o IPHAN possui normas de acessibilidade para bens tombados.

Vera Ramos/ Administração de Brasília

Esclarece que a faixa verde considerada pelo tombamento é somente a moldura de 20 metros de largura ao redor das quadras. Deve-se atentar para que os novos acessos das passagens subterrâneas não interfiram por demasiado nesse cinturão, respeitando o projeto urbanístico da cidade. Também devido a ferir tombamento, não é favorável à colocação de semáforos.

A Administração de Brasília fez um pré-orçamento de reforma das passagens subterrâneas existentes, considerando apenas a reposição das cerâmicas do piso e das paredes. O valor estimado foi de R$ 30 mil para cada uma delas. Atualmente, está sendo realizado um orçamento considerando a troca completa dos revestimentos, inclusive com cerâmica à prova de pichação.

Sugere que sejam selecionadas soluções simples, de modo que facilitem a manutenção.

Considera que a presença de policiais nas passagens é imprescindível. A polícia militar deve se adequar a essa demanda da sociedade, apesar de alegar falta de efetivo.

Defende a definição de prioridades, sendo que a primeira delas é a recuperação das passagens existentes e, em segundo lugar, a construção de novas passagens.

Há um estudo preliminar sobre a instalação de banheiros e boxes de serviços nas passagens por parte da Administração, em que o administrador está disposto a fazer a manutenção desses novos espaços, disponibilizando pessoal de limpeza de 08h às 18h. Com a aprovação desse estudo, um documento deveria ser elaborado para garantir que as próximas administrações continuassem a manter esse espaço conservado.

Informou que é possível utilizar o MUPI (Mobiliário Urbano de Publicidade e Informação) como veículo de campanha educativa para incentivar o uso das passagens subterrâneas.

Leomízia Pereira/ Conselho Comunitário da Asa Norte

Uma grande preocupação do Conselho é a ausência de policiamento nas passagens subterrâneas. Com relação às travessias "por cima" do Eixão, deveria haver campanhas educativas, com policiais alertando sobre os perigos dessas travessias.

Acredita que por mais que a construção de banheiros em cada passagem seja uma obra cara, ela é necessária. Isso porque há pessoas que já utilizam as passagens como banheiros. Deve-se, portanto, analisar o custo-benefício.

Informou que há um espaço disponibilizado para alocar um posto policial na Asa Norte.

Paulo César/ UNB

É um mérito do estudo a definição de um partido: reduzir a exposição dos pedestres no leito da rodovia.

Já que se concluiu que a maior parte dos pedestres que realiza as travessias utiliza como transporte os ônibus, deve-se integrar os mecanismos seguros de travessia aos pontos de ônibus.

Os semáforos, ao contrário do que se imagina, nem sempre causam congestionamentos. As botoeiras têm justamente a função de reduzir o atraso dos veículos. Pode-se realizar estudos de capacidade e fluidez do trânsito para verificar a viabilidade técnica da implantação de semáforos nos Eixinhos. Mas no caso específico dessas vias, os semáforos poderiam estimular as travessias em nível no Eixão, contrariando o princípio adotado.

A retificação das passagens e a abertura de espaços diminuiriam a sensação de confinamento e de insegurança. Esta é uma medida que deve ser valorizada.

A presença de um representante do poder público na passagem subterrânea, neste caso o agente policial, valorizaria o usuário e mostraria a ele que aquele espaço também está sendo valorizado. Além disso, o agente policial ajudaria a inibir as travessias do Eixo Rodoviário, em nível.

Elaine Santos/ Secretaria de Transportes

Afirmou que a atribuição de estudar possíveis modificações nas linhas de ônibus nos dois Eixinhos foi dada ao Ricardo Sérgio, da Secretaria de Transportes.

Gilson Peixoto/ SUCAP

O fato de haver qualquer pessoa dentro da passagem subterrânea já traz uma certa sensação de segurança. Então, considerando o comprometimento da Administração em manter funcionários responsáveis pela limpeza dos banheiros e boxes, seria possível associar essa medida às câmeras de monitoramento e às rondas, de maneira que os agentes não precisariam ficar retidos nas passagens.

Alexandre Silva/ METRÔ

Considera importante a sinalização, pois existe um percentual considerável de pessoas que desconhece a existência das passagens. Importante também o aproveitamento do projeto do Metrô na construção das novas passagens subterrâneas na Asa Sul. Já na Asa Norte, acredita que devem ser estudados os pontos de atração de pedestres para a alocação das novas passagens.

Além disso, o aumento da segurança nas passagens por meio do policiamento e das câmeras de monitoramento reduziria os custos de manutenção das mesmas, após a revitalização. Os agentes policiais contribuiriam com a educação dos pedestres, pois estes se sentiriam mais seguros e menos inibidos a utilizar as passagens.

A estação do Metrô a ser construída após a da 108 Sul deverá ser a da 112 sul, devendo ser aproveitada como passagem de pedestres. Neste caso, ela reduziria as travessias de pedestres em nível nas proximidades da Igreja Universal.

4.3 Resultados da Terceira Reunião

Esta reunião, realizada no auditório do DER no dia 17/07/2007, teve como objetivo principal apresentar programas alternativos de solução para o problema dos acidentes envolvendo pedestres no Eixo Rodoviário, de modo a promover uma discussão entre os participantes, visando eliminar alternativas consideradas menos viáveis e até mesmo definir a melhor alternativa.

Abaixo, são apresentadas as manifestações dos participantes.

Registro das Sugestões dos Participantes

Tenente-Coronel Martins / Comandante do 1º Batalhão da Polícia Militar da Asa Sul

O planejamento das operações policiais nas passagens subterrâneas deve ser feito pela Polícia Militar em conjunto com os Conselhos Comunitários de Segurança. Estes devem ter participação ativa nesse processo para que se chegue a uma solução para a atuação dos policiais nas passagens, considerando o efetivo policial que atende às superquadras. Afirmou que a polícia está sempre comprometida com as necessidades de segurança da comunidade.

Dentro do plano das políticas públicas de segurança, está prevista a construção de 300 postos comunitários de segurança, apesar de não se saber ainda em que locais. Propõe que este estudo técnico seja considerado quando na definição da localização desses postos comunitários.

O comandante procurou se informar, antes da reunião, sobre as ocorrências policiais registradas nas passagens da Asa Sul, constatando que houve 18 este ano, todas referentes a atentados contra o patrimônio (furtos, roubos), sem perdas de vida ou violências mais severas. Para as estações do Metrô, foi criada uma unidade policial metroviária, mas não considera que outra unidade deva ser criada para atender às passagens subterrâneas, pois, dessa forma, o número de unidades aumentaria, mas não solucionaria o problema como um todo.

No decorrer da apresentação, identificou três objetivos do estudo: atender às exigências do BID; garantir as travessias seguras dos pedestres no âmbito viário; garantir a segurança pública dos pedestres que utilizam as passagens subterrâneas.

Acredita que as mudanças propostas, como a retificação, e também o incentivo à segurança informal, como ocorre hoje com porteiros de prédios e funcionários da limpeza pública, já aumentariam a sensação de segurança nas passagens subterrâneas.

Alertou que a unidade policial deve tomar cuidado para não estabelecer metas que não possa cumprir. De nada adianta instituir medidas radicais, como colocar um policial na entrada e outro na saída de cada passagem, e depois não ter efetivo e condições para cumprir tal determinação. O efetivo policial, hoje em dia, atua com base no planejamento gerado pelo setor de inteligência. Assim, o policial deve atuar nas situações que sejam potencialmente de risco, como nos "hot points" (pontos quentes de ocorrências).

Irá avaliar tecnicamente o Diagnóstico, inclusive verificando as demandas de travessias nas várias passagens, a fim de atingir um melhor planejamento das ações policiais. Algum custo deve ser agregado ao policiamento, pois é necessário que haja meios que favoreçam a atuação dos policiais, como equipamentos com tecnologia mais avançada.

É necessário, também, convencer os pedestres a participarem de todo o programa de segurança, pois há uma grande barreira cultural no uso dessas passagens.

Ângela / Conselho Comunitário da Asa Norte

Os banheiros não deveriam deixar de ser colocados nas passagens, pois não há banheiros públicos na Asa Norte. Também a dupla "Cosme e Damião" poderia circular não só pelas quadras, mas também pelas passagens, pois isso reduziria a presença de maus elementos. Concorda com a construção de novas passagens (nas entrequadras), e que o Eixinho interno pode ser mais utilizado pelos ônibus.

Ricardo Sérgio / Secretaria de Transportes

Se houvesse a presença constante de pessoas nas passagens subterrâneas haveria uma inibição de assaltos aos usuários. Trabalhadores responsáveis pela limpeza poderiam fazer esse papel, já que toda a infra-estrutura existente referente às passagens necessita de uma manutenção constante.

Além disso, é preciso resgatar uma boa imagem das passagens para com os usuários.

Acredita que a mudança das linhas de ônibus para os eixinhos internos constitui uma boa solução que auxiliaria na resolução do problema, já que os novos pontos poderiam ser situados próximos às passagens. Essa medida também melhoraria a circulação dos veículos nos eixinhos externos, bem como traria um avanço para o transporte público, pois os eixinhos internos passariam a ser utilizados quase que exclusivamente pelos ônibus.

Esse trabalho tem de ser feito com cautela, pois o DFTrans não possui banco de dados recente (apenas de 2002) e, com a alteração dos itinerários das linhas de ônibus, as tesourinhas seriam afetadas, bem como as entradas para o Eixão, além

da posição das paradas, que necessitariam ser revistas para evitar acidentes com os passageiros que descem dos ônibus.

Mônica Velloso / Programa Cicloviário do Distrito Federal

Cerca de 85% das pessoas que atravessam o Eixão o fazem pelas passagens. Por isso, acredita que, com a verba disponível *(Programa BID)*, se deveria procurar melhorar a qualidade das passagens existentes, pois o montante necessário para a construção de novas passagens é elevado, sendo essa alternativa de longo prazo. Acha que, no máximo, numa fase inicial, poderia ser construída a passagem da 216 norte.

Acredita que a segurança deve ser melhorada, pois quem utiliza as passagens o faz com medo. Devem ser instaladas câmeras de monitoramento para que a polícia chegue ao local imediatamente após alguma ocorrência. Essa atitude poderia ajudar na eliminação da prática de violência nas passagens.

A requalificação deve ser feita pela mudança do revestimento das paredes e dos pisos. Sinalização vertical deve ser instalada, além de serem distribuídos folhetos para reduzir ao máximo a parcela da população que desconhece a existência das passagens. Também acredita que linhas de ônibus devam ser transferidas para os Eixinhos internos.

Paulo César / Universidade de Brasília

O trabalho está praticamente pronto para ser entregue à autoridade que decidirá pela melhor alternativa. Falta somente determinar aquilo que deve ser feito impreterivelmente *(no curto prazo com os recursos do BID)*.

Deve ser realizada a requalificação, com a troca de revestimentos e a higiene das passagens.

Acredita que a Polícia Militar deve estudar e concluir acerca da melhor forma de aperfeiçoar a segurança nas passagens, além de concordar com a instalação de câmeras de monitoramento.

Sobre a questão de transferir as linhas de ônibus para os Eixinhos internos, deve-se ter cautela, pois isso faria, por exemplo, com que mais pessoas atravessassem os Eixinhos "por cima".

As campanhas educativas devem ser elaboradas com base no tempo que os pedestres gastariam a mais se utilizassem as passagens, comparando com o tempo de espera por brechas para atravessar por cima do Eixão. O tempo provoca menos impacto que a distância. As placas de sinalização poderiam possuir inscrições do tipo: "Você está a menos de X minutos de uma travessia segura".

Rui / DER

Apenas parte das linhas de ônibus dos Eixinhos externos seria deslocada para os Eixinhos internos. Estão sendo planejadas outras linhas integradas ao Metrô, que funcionariam como um binário, circulando pelos Eixinhos W e L.

4.4 Relação de Participantes das Reuniões

Quadro 2 – Relação dos participantes das reuniões

NOME	ÓRGÃO	E-MAIL
Fernando Luiz Alves	CPRv/PMDF	luiz.alves@pmdf.df.gov.br
Zairo Júlio de Souza e Silva	CPRv/PMDF	zairo@pmdf.df.gov.br
Heliete Ribeiro Bastos	Conselho Comun. Asa Sul	helietebastos@gmail.com
Antônia Leomízia Pereira	Conselho Comun. Asa Norte	leomizia@gmail.com
Célio Lucena	Metrô	renatoplucena@hotmail.com
Alexandre Henrique Silva	Metrô	alexandrehe@gmail.com
Mônica Soares Velloso	Seplan	monica_der@bol.com.br
Carlos Alberto M. Pena	DER	gtraf_der@yahoo.com.br
Tainá de Aguiar Botelho	UnB	tainabotelho@yahoo.com.br
Paulo César M. da Silva	UnB	pcmsilva@unb.br
Maurício Pinheiro	IPHAN	mauricio@iphan.gov.br
Elaine F. A. Santos	Secretaria de Transportes	santos_elaine@terra.com.br
Érika C. Kneib	Secretaria de Transportes	erikacristine@bol.com.br
Daniele Sales Valentini	Detran	danivalentini@yahoo.com.br
Raimundo Marcondes	DER	-
Ângela R. B. Assis	Conselho Comum. Asa Norte	angelarosa179@hotmail.com
Gertrudes Rolim	TCBR	gertrudes@tcbr.com.br
Maria Patrícia	TCBR	mariapatricia@tcbr.com.br
Larissa Alencar Brito	TCBR	larissa@tcbr.com.br
Gabriel Schvarsberg	TCBR	gabriel@tcbr.com.br
Priscyla Conti	TCBR	priscyla@tcbr.com.br
Vera Ramos	RA I	vera.ramos@df.gov.br
Gilson Peixoto	SUCAP	gilson.peixoto@sga.df.gov.br
Heber Ramos de Freitas	TCBR	-
Augusto Leonardo	TCBR	augusto@tcbr.com.br
Antonio Gomes da Silva Filho	DER/DF	antoniogfs@superig.com.br
Antônio José Borges	DER/DF	jose.borges@servidor.df.gov.br
Rui Corrêa Vieira	DER/DF	rui.vieira@der.df.gov.br
Cristina Barros Freyer	SUCAP/SEPLAG	cristina.freyer@sga.df.gov.br
José Lima Simões	DETRAN	limasimoes@gmail.com
Ana Rita S. L. Cotta	DETRAN	estatistica@detran.df.gov.br
José de Ribamar R. Góes	TCBR	jrgoes@terra.com.br
Carlos C. Martins Leal	Secretaria de Transportes	carlosleal333@yahoo.com.br
Vicente Lima	SEDUMA/SEPLAN	vicente.neto@seduh.df.gov.br
Maurício G. Goulart	SEDUMA/SEPLAN	mauriciogoulart@uol.com.br
Antonio Bonfim Teles	DETRAN	abcteles@hotmail.com
Régio R. Rocha	DER/DF	regiorrocha@gmail.com
Ricardo Sérgio O. Silva	Secretaria de Transportes	ricardo_sergio@uol.com.br
Ricardo Montalvão	ABRAVIDA	Tel.: 9232.0892
Eli Lucia Carnaúba	BELACAP	elicarnauba@hotmail.com
Luana Martins	TCBR	luana@tcbr.com.br
Marco Motta	TCBR	merr@pop.com.br
Celso Gomes	Codeplan	celsogomes@hotmail.com
Ivo Cláudio de Souza	DETRAN	ivosouza@correioweb.com.br
Yara Lucia Baboc	SUPLAN/SEDUMA	atelierarq@gmail.com
Reinaldo Teixeira Vieira	DER/DF	reinaldo_teixeira@uol.com.br
Major R. R. B. Linhares	3º Batalhão	-
Ricardo Martins	1º Batalhão	Martins011060@gmail.com
Ana Carolina	TCBR	anacarolina@tcbr.com.br
Fabiana Arruda	TCBR	fabiana@tcbr.com.br

5 PROGRAMA DE AÇÕES PRIORITÁRIAS

Após as discussões técnicas ocorridas nas três reuniões realizadas no auditório do DER com os órgãos interessados, foi definido um Programa de Ações Prioritárias para solucionar o problema dos acidentes com pedestres no Eixo Rodoviário. Do Programa, algumas ações foram destacadas de modo a constituir uma etapa de curto prazo, aqui denominada Etapa BID, cujo custo se encontra dentro das expectativas do Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal. O Programa de Ações Prioritárias é apresentado a seguir.

5.1 Programa Prioritário

Tabela 4 – Ações Prioritárias do Programa Geral e Etapa de curto Prazo

PROGRAMA DE AÇÕES PRIORITÁRIAS				
Ação	**Programa geral**		**Etapa de curto prazo (BID)**	
	Quantidade de passagens	Custo total (R$)	Quantidade de passagens	Custo total (R$)
Construção de passagem do METRÔ na 108 sul	1	-	1	-
Construção de passagens do METRÔ na 104 sul e 112 sul[1]	2	-	2	-
Construção de outras três passagens do METRÔ na asa sul[2]	3	39.000.000,00	-	-
Construção de passagens (concepção do DER) na asa norte	8[3]	33.179.600,00	1[4]	4.147.450,00
Restauro e requalificação de passagens na asa sul	8[5]	10.903.135,00	8[5]	10.903.135,00
Restauro e requalificação de passagens na asa norte	8[6]	6.267.930,00	8[6]	6.267.930,00
Sinalização vertical	-	125.600,00	-	105.296,00
Exclusão dos caminhos de pedestres irregulares	-	30.000,00	-	30.000,00
Humanização dos caminhos de pedestres que dão acesso às passagens	-	450.000,00	-	450.000,00
Campanhas educativas	-	1.000.000,00	-	300.000,00
Intensificação do policiamento (rondas regulares)	-	-	-	-
Orientação dos pedestres por policiais da CPRv e outros profissionais	-	-	-	-
Manutenção das passagens subterrâneas	-	-	-	-
Total	-	**90.423.259,00**	-	**21.670.805,00**

1- Início das obras previsto para este ano.

2- entrequadras: 102/103; 106/107; 110/111.

3- entrequadras:102/103; 104/105; 106/107; 108/109; 110/111; 112/113; 114/115; 116.

4- na quadra 116 norte. Esse local foi sugerido por concentrar grande número de atropelamentos.

5- quadras: 102/Hospital de Base; 103/104; 105/106; 107/108; 109/110; 11/112; 113/114; 115/116.

6- quadras: 102/Setor de Autarquias Norte: 103/104; 105/106; 107/108; 109/110; 11/112; 113/114; 115/116.

5.2 Descrição das Ações Prioritárias

5.2.1 Construção de Novas Passagens Subterrâneas na Asa Sul de Acordo com o Projeto do Metrô

Estas passagens deverão ser construídas considerando o projeto das passagens subterrâneas previstas nas estações de Metrô: sua localização, suas estruturas de contenção, suas dimensões, pisos e revestimentos. A estação da 108 Sul já está sendo construída e será, portanto, aproveitada como modo de travessia do Eixo Rodoviário, pela sua passagem subterrânea.

Com isso, a questão da distância a ser percorrida pelos pedestres até as passagens será resolvida, pois as estações estão previstas exatamente no meio de cada duas passagens subterrâneas existentes, em frente aos atuais pontos de ônibus em funcionamento nos Eixinhos externos da Asa Sul. Além disso, essas novas passagens terão ótima qualidade, como a existente na estação já construída, na altura da 114/115 Sul.

5.2.2 Construção de Novas Passagens Subterrâneas na Asa Norte de Acordo com a Concepção do DER

Novas passagens deverão ser construídas na Asa Norte, cada uma com localização prevista entre duas passagens consecutivas existentes. No entanto, não deverão ser consideradas as diretrizes e os padrões do Metrô. Projetos novos serão realizados, com uma estrutura mais simples do que as passagens do Metrô.

Assim, o problema da grande distância a ser percorrida pelo pedestre será resolvido. Os custos de tais passagens (R$ 4,15 milhões cada) são muito menores que os das passagens das estações do Metrô e sua geometria poderá contemplar segurança e conforto ao usuário, fugindo do desenho das passagens subterrâneas existentes. Sendo um projeto novo e independente do Metrô, a passagem poderá ter a menor profundidade possível, gerando comprimentos de rampas de acesso em torno de 35 metros.

Decidindo-se expandir a linha do Metrô até a Asa Norte, o projeto das futuras estações poderá condicionar-se à existência dessas passagens, gerando uma solução diferente da adotada para as estações da Asa Sul.

As figuras 3 e 4 ilustram uma possibilidade de passagem nova na Asa Norte. Em seguida, as figuras 5 e 6 mostram que tal passagem não causaria grande interferência na faixa verde que circunda as superquadras, faixa esta tombada como patrimônio histórico.

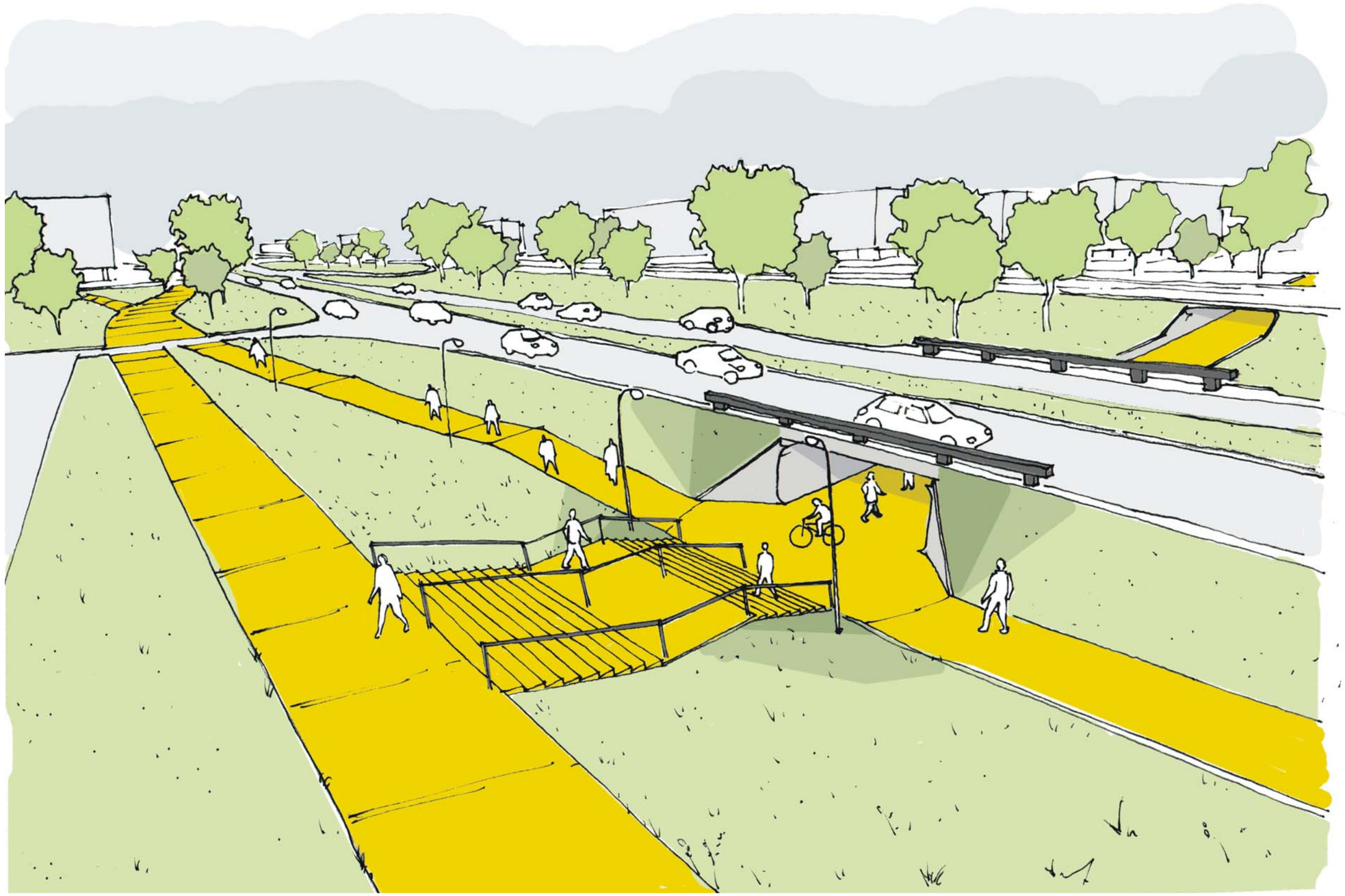


Figura 3 – Nova passagem – ASA NORTE
Vista dos acessos

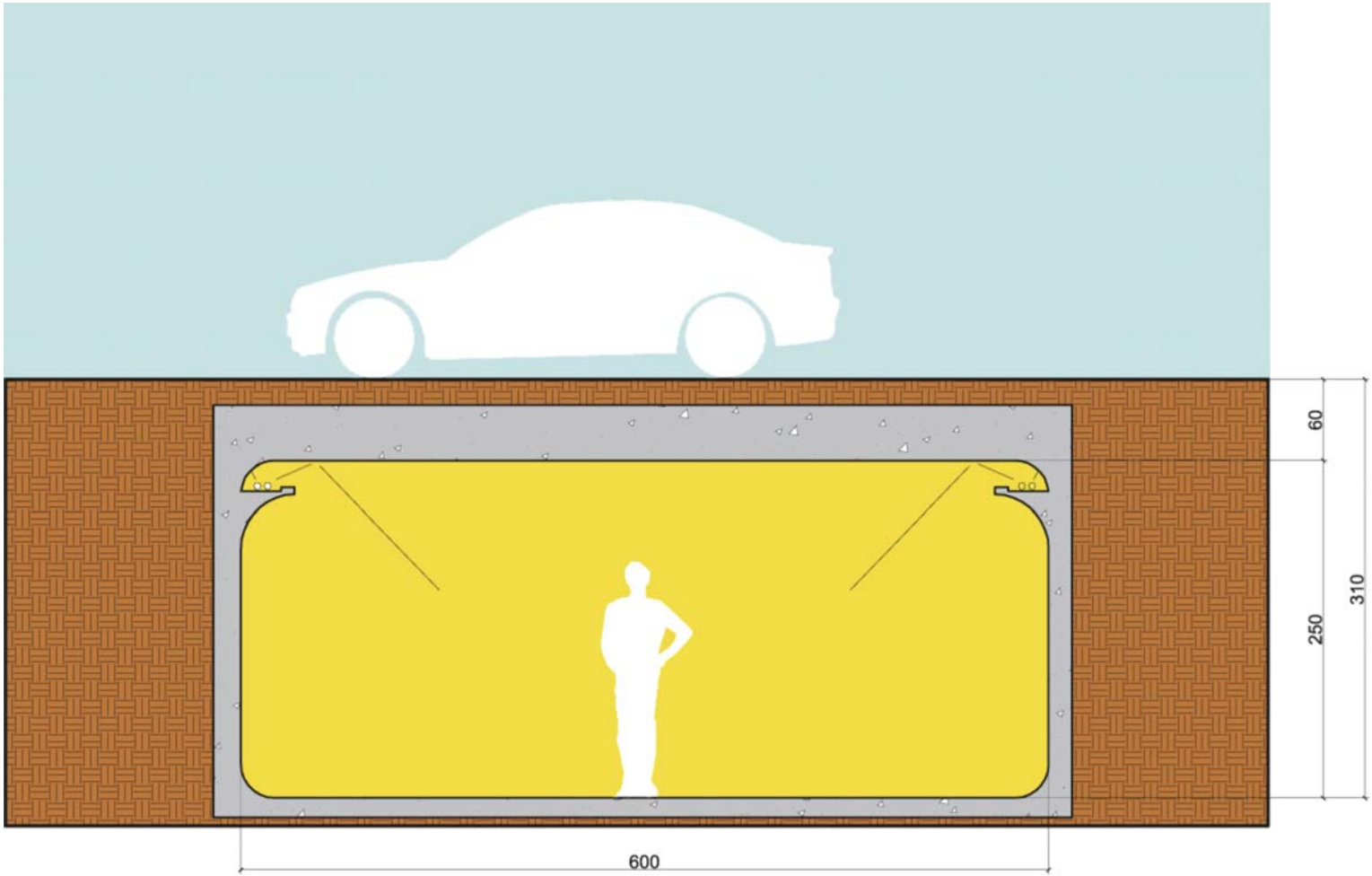


Figura 4 – Nova passagem – ASA NORTE
Corte esquemático

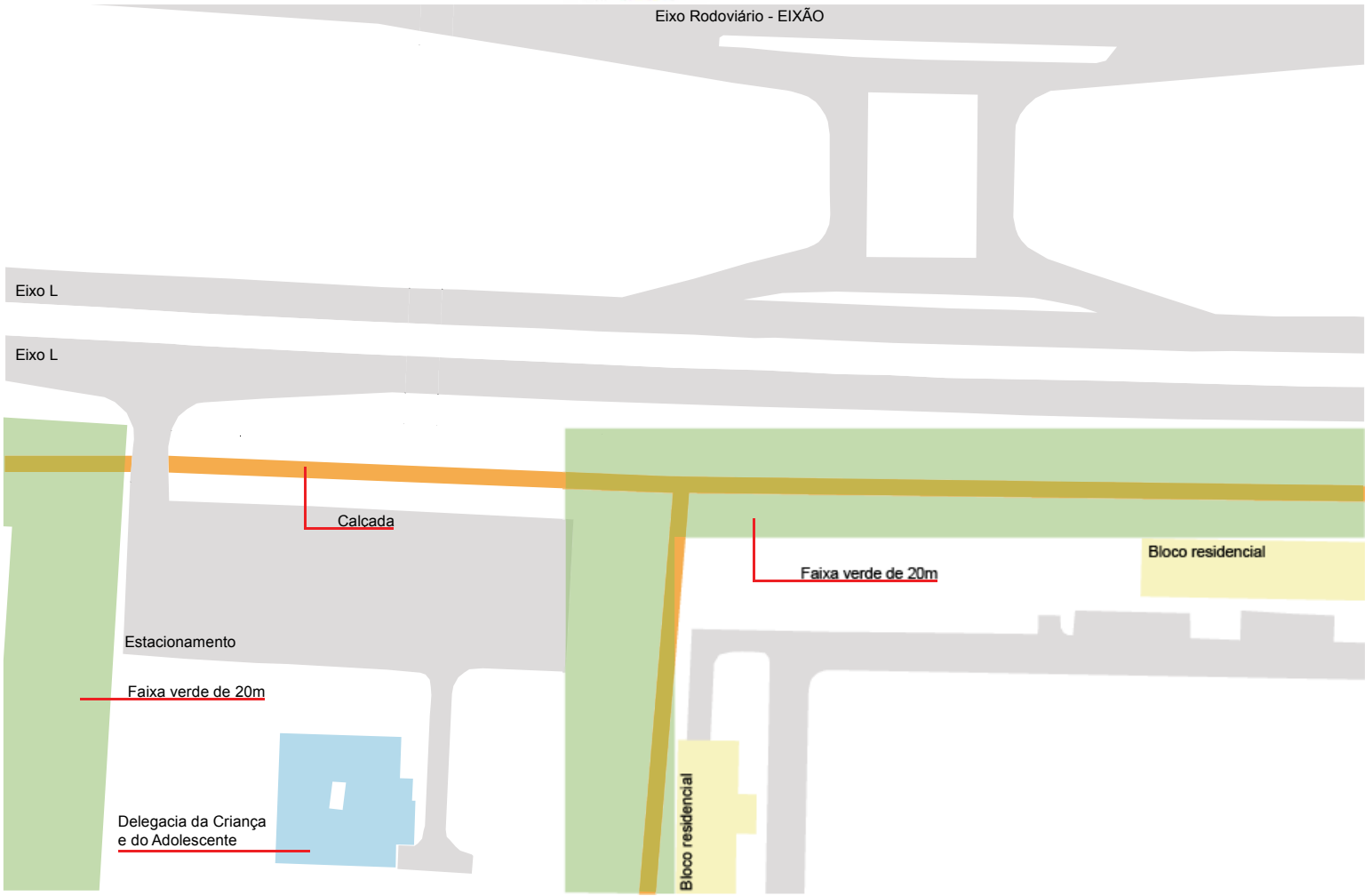


Figura 5 – Nova passagem – ASA NORTE
Indicação da faixa verde ao redor das superquadras na situação atual (sem projeto)

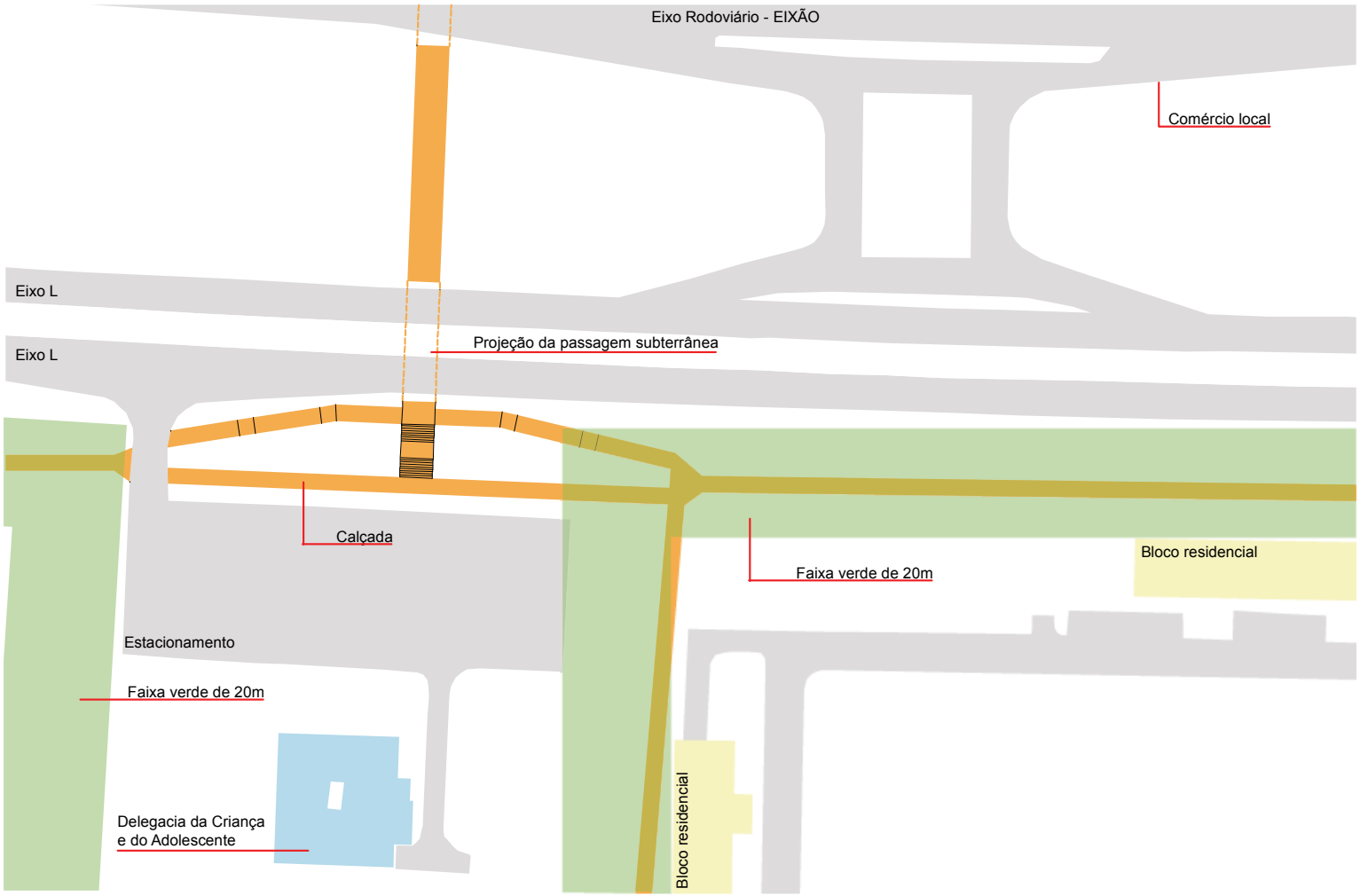


Figura 6 – Nova passagem – ASA NORTE
Indicação da faixa verde ao redor das superquadras na situação com projeto

5.2.3 Restauro e Requalificação das Passagens Subterrâneas Existentes na Asa Sul e Asa Norte

A requalificação como um todo das passagens subterrâneas existentes, seja restaurando ou substituindo e construindo novos acessos, entre outras ações, constitui uma primeira medida necessária para que os pedestres tenham condições adequadas de travessia do Eixo Rodoviário. Nada adianta construir novas passagens e manter o estado atual das primeiras. Os custos destas obras variam entre R$ 600mil e R$ 1,5milhão para cada passagem, considerando a substituição de todos os revestimentos, modificação dos acessos e toda a infra-estrutura necessária para que se tornem ambientes adequados ao uso. Para uma dessas passagens foi prevista a construção de dois banheiros, como um projeto piloto. Cada passagem deverá ter um projeto executivo específico, pois seu entorno imediato (proximidade de blocos e topografia) é bastante variado.

A requalificação considera os seguintes serviços:

5.2.3.1 Retificação dos Acessos (Quando Possível)

Os acessos em "L" das passagens subterrâneas existentes deverão ser retificados (quando possível). Isto significa abrir um novo acesso em linha reta no mesmo sentido do túnel, para que tanto de fora quanto de dentro das passagens se possa avistar o fim do túnel, evitando-se o desagradável "efeito surpresa" produzido pela atual configuração.

Além de melhorar a visibilidade, a iluminação natural será aumentada com a retificação. Com isso, a sensação de segurança aumentará, levando a um maior uso das passagens subterrâneas por parte dos pedestres.

Recomenda-se que o atual acesso permaneça, pois com o "efeito surpresa" neutralizado pelo novo acesso, com duas opções de entrada (e saída) a passagem tornar-se-á mais permeável aos variados fluxos de pedestres, integrando-se, assim, de maneira mais natural à rede de caminhos da cidade.

Há a possibilidade de se retificar aproximadamente 80% dos acessos, entre Asa Sul e Asa Norte (como se pode ver na tabela 5). No entanto, uma melhor análise no momento do projeto executivo deverá ser mais precisa na averiguação deste dado.

A ocupação das áreas verdes pelos projetos de retificação dos acessos deve ser restringida ao máximo, pois tais áreas são protegidas pelo tombamento.

As figuras de 7 a 10 mostram a faixa verde que circunda as superquadras considerando a configuração atual (situação sem projeto) e a uma nova configuração possível dos acessos às passagens (situação com projeto), tanto na Asa Norte quanto na Asa Sul.

Tabela 5 – Possibilidade de retificação dos acessos das passagens subterrâneas

	ACESSOS	É POSSÍVEL	NÃO É POSSÍVEL	DEMANDA ESTUDOS MAIS APROFUNDADOS	OBSERVAÇÕES
ASA SUL	115			x	entrada de garagem atrapalha a retificação
	215	x			de acordo com o projeto proposto
	113	x			de acordo com o projeto proposto (há uma árvore que talvez tenha que ser removida)
	213	x			de acordo com o projeto proposto
	111	x			de acordo com o projeto proposto
	211	x			necessita projeto específico (edificio próximo)
	109	x			de acordo com o projeto proposto
	209	x			de acordo com o projeto proposto
	107	x			de acordo com o projeto proposto
	207	x			de acordo com o projeto proposto
	105	x			necessitará de grande movimentação de terra
	205	x			de acordo com o projeto proposto
	103	x			necessita de projeto específico
	203		x		há garagem de edificio
	H. BASE	x			de acordo com o projeto proposto
	SBS II		x		Banco Central
	SUBTOTAIS	**13**	**2**	**1**	
ASA NORTE	HRAN	x			de acordo com o projeto proposto
	SBN II	x			de acordo com o projeto proposto
	103	x			de acordo com o projeto proposto (há uma árvore que talvez tenha que ser removida)
	203	x			necessita projeto específico
	105	x			de acordo com o projeto proposto
	205	x			necessita projeto específico
	107			x	árvores e topografia dificultam (~1,60m a mais)
	207	x			de acordo com o projeto proposto
	109	x			de acordo com o projeto proposto
	209	x			necessita projeto específico
	111	x			necessita projeto específico (edifício próximo)
	211	x			necessita projeto específico
	113	x			de acordo com o projeto proposto
	213			x	necessita projeto específico
	115	x			de acordo com o projeto proposto
	215	x			necessita projeto específico (edifício próximo)
	SUBTOTAL	**14**	**0**	**2**	
TOTAL	**32 acessos**	**27**	**2**	**3**	

	É POSSÍVEL	NÃO É POSSÍVEL
ASA SUL	13 (81,25%)	2
ASA NORTE	14 (87,50%)	0
TOTAL	27 (84,5%)	2

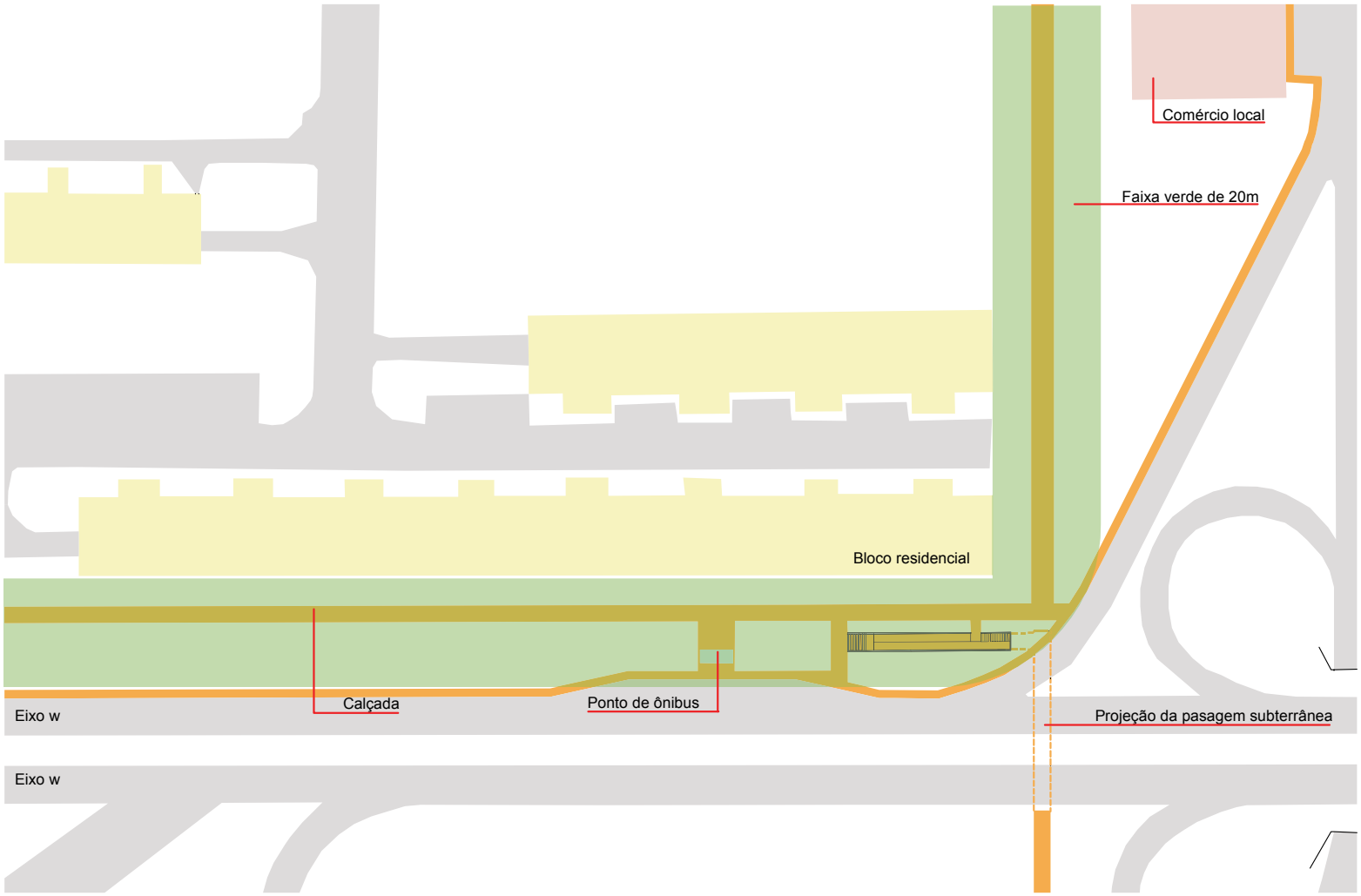


Figura 7 – Requalificação de passagem existente – ASA NORTE
Indicação da faixa verde ao redor da superquadra na situação atual do acesso (sem projeto)

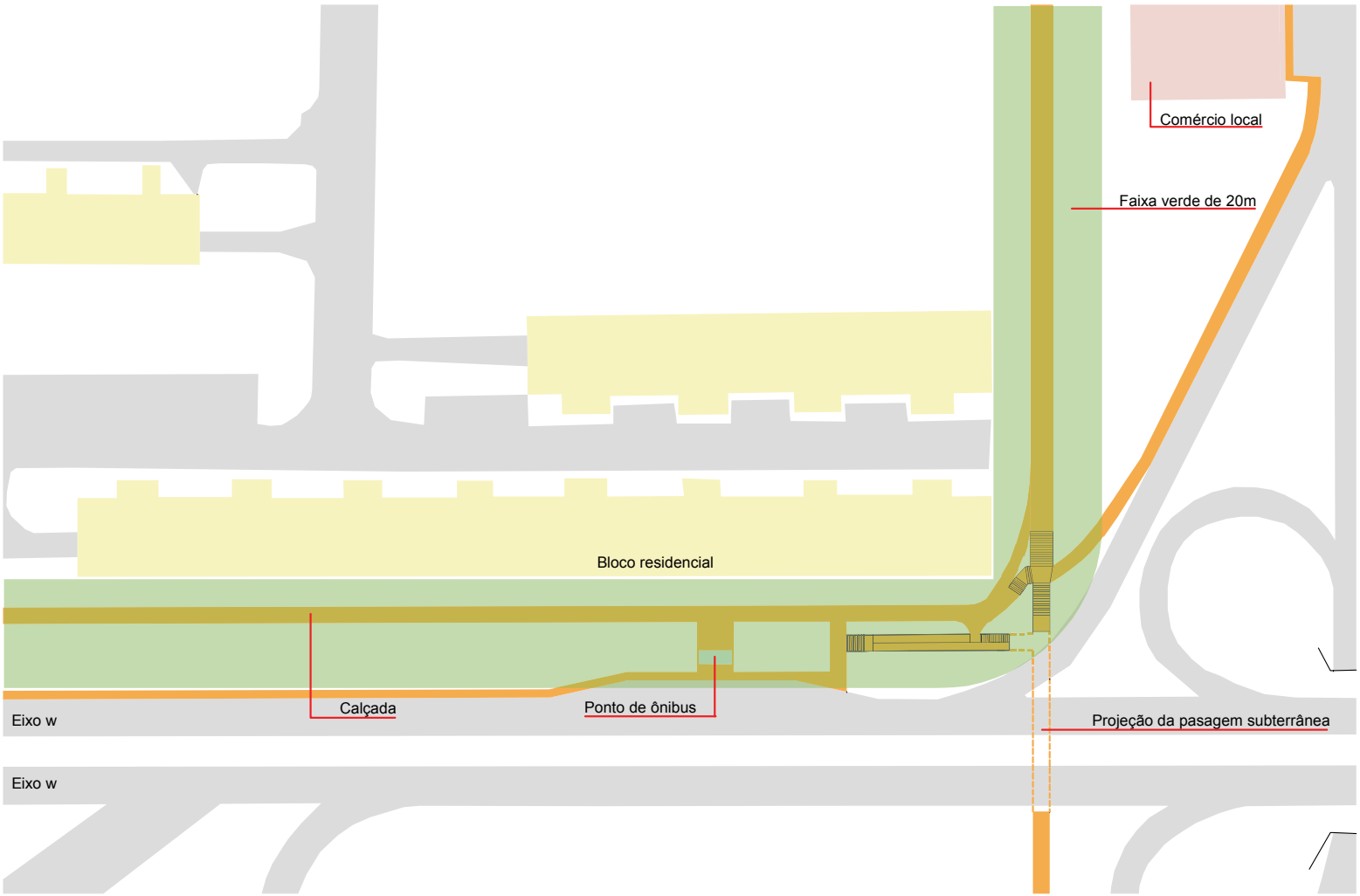


Figura 8 – Requalificação de passagem existente – ASA NORTE
Indicação da faixa verde ao redor da superquadra considerando o novo acesso (com projeto)

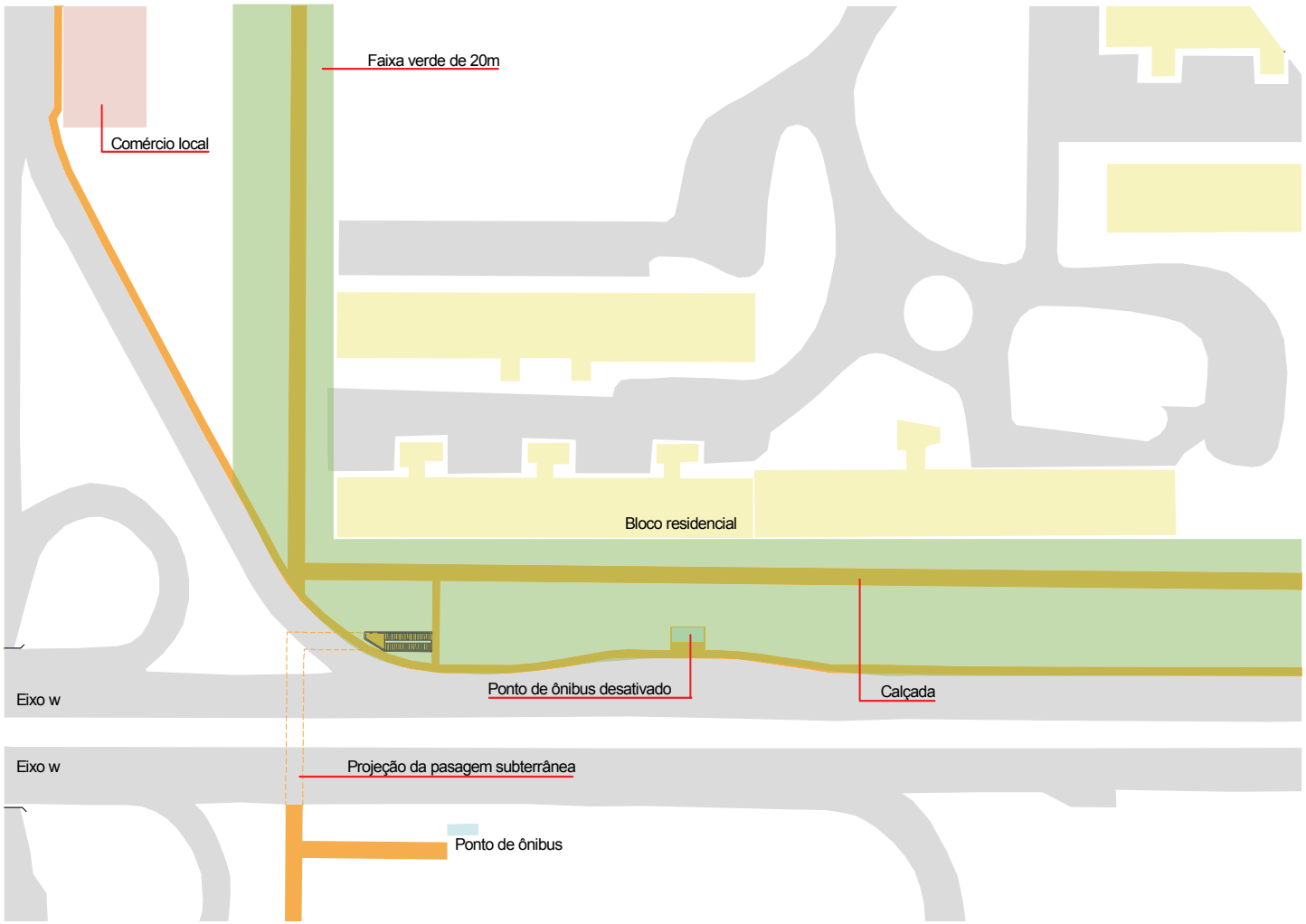


Figura 9 – Requalificação de passagem existente – ASA SUL
Indicação da faixa verde ao redor da superquadra na situação atual dos acessos (sem projeto)

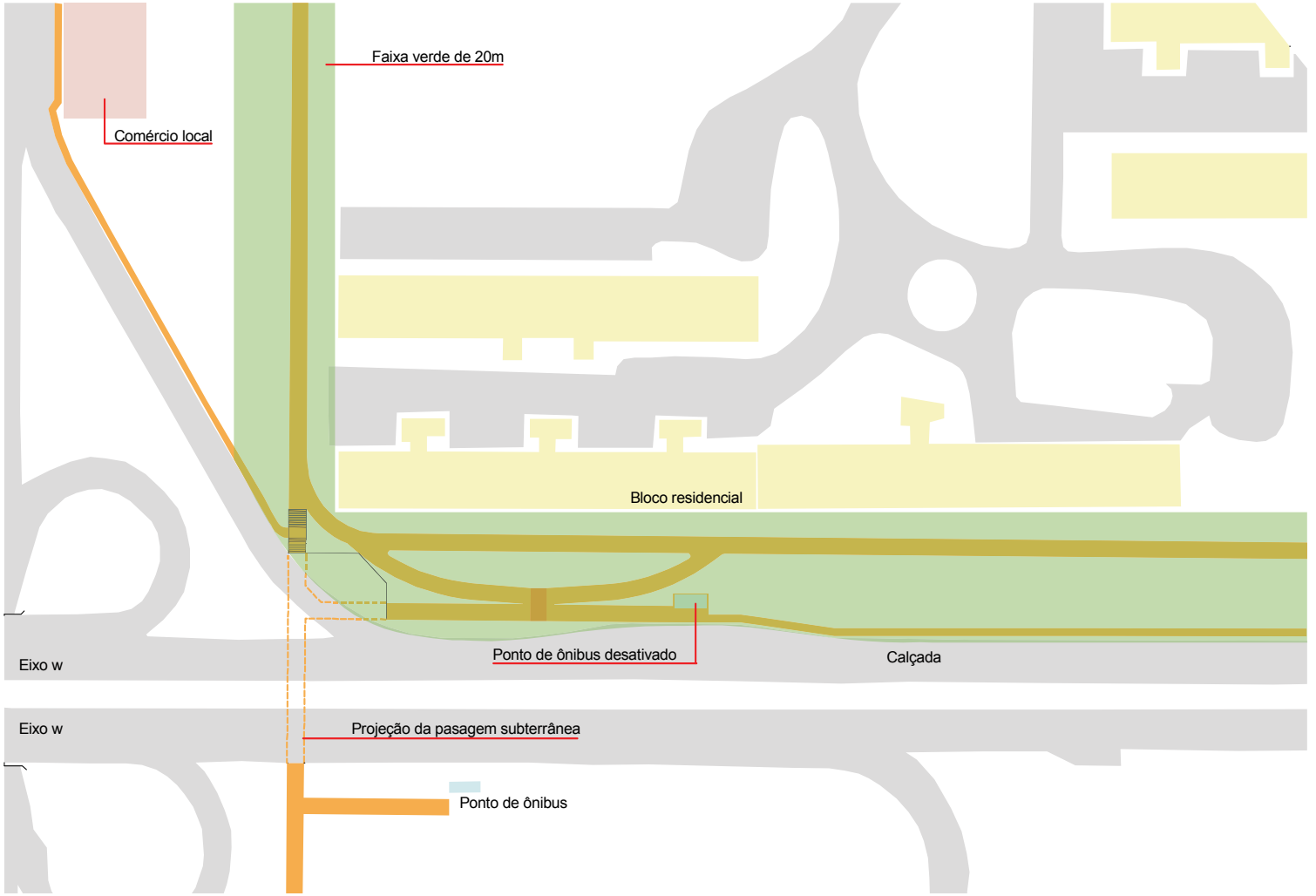


Figura 10 – Requalificação de passagem existente – ASA SUL
Indicação da faixa verde ao redor da superquadra considerando os novos acessos (com projeto)

5.2.3.2 Construção / Reforma de Rampas e Corrimões (Asa Sul)

Nas passagens existentes da Asa Sul, rampas deverão ser construídas e corrimões instalados nos locais dos acessos atuais para que estes se enquadrem às normas de acessibilidade e mobilidade. Esta medida deverá ser parte integrante de novos projetos de reforma das passagens que incluam a retificação, sempre que possível. Na Asa Norte, onde já existem rampas de acesso, estas deverão ser analisadas a fim de verificar se estão adequadas às normas de acessibilidade. Deve-se observar que o IPHAN possui normas de acessibilidade próprias para bens tombados.

Vale lembrar que no projeto dessas rampas também deverá ser restringida ao máximo a interferência nas áreas verdes que circundam as superquadras, respeitando o tombamento de Brasília.

5.2.3.3 Instalação de Lixeiras

Lixeiras deverão ser instaladas ao longo das passagens. Dessa forma, as passagens ficarão mais limpas, desde que haja conscientização dos usuários e sua contribuição na manutenção do espaço. Mas é imprescindível, ainda assim, contar com uma eficiente retirada do lixo das lixeiras pelo órgão responsável pela limpeza das passagens.

5.2.3.4 Reforma de Pisos, Revestimentos, Iluminação e Dispositivos de Drenagem

Como as passagens subterrâneas existentes fazem parte da área tombada pelo IPHAN, o seu restauro deve ser considerado como primeira medida de intervenção. O revestimento das paredes das passagens deverá ser analisado a fim de verificar suas condições. Caso seja necessário, situação bastante provável, ele deverá ser substituído por um novo material imune à pichação, de cores próximas e características semelhantes às existentes, a fim de não descaracterizar o projeto original.

O reboco deverá ser igualmente retirado e refeito, para que o novo material tenha durabilidade garantida mínima de cinco anos, de acordo com a norma de acessibilidade (em discussão na Câmara dos Deputados). O revestimento do piso deverá ser substituído por outro similar, de modo que, de acordo com a norma citada, garanta uma superfície firme, regular, estável e antiderrapante sob qualquer condição.

As grelhas de proteção do sistema de coleta de águas pluviais, presentes em cada uma das passagens subterrâneas, deverão ser substituídas por outras metálicas, após a desobstrução e limpeza das tubulações de drenagem. As luminárias de modelo antigo, ainda existentes em algumas passagens, deverão ser substituídas por modelo mais adequado.

A substituição dos revestimentos trará inúmeros benefícios às passagens, estimulando um sentimento por parte do pedestre de valorização dele próprio e daquele espaço pelo Governo do Distrito Federal, com espaços mais limpos e iluminados. Ainda, a sensação de segurança será aumentada, elevando o número de usuários nas passagens e reduzindo os riscos de acidentes na rodovia.

As figuras a seguir ilustram as propostas para requalificação das passagens existentes na Asa Sul e Norte.

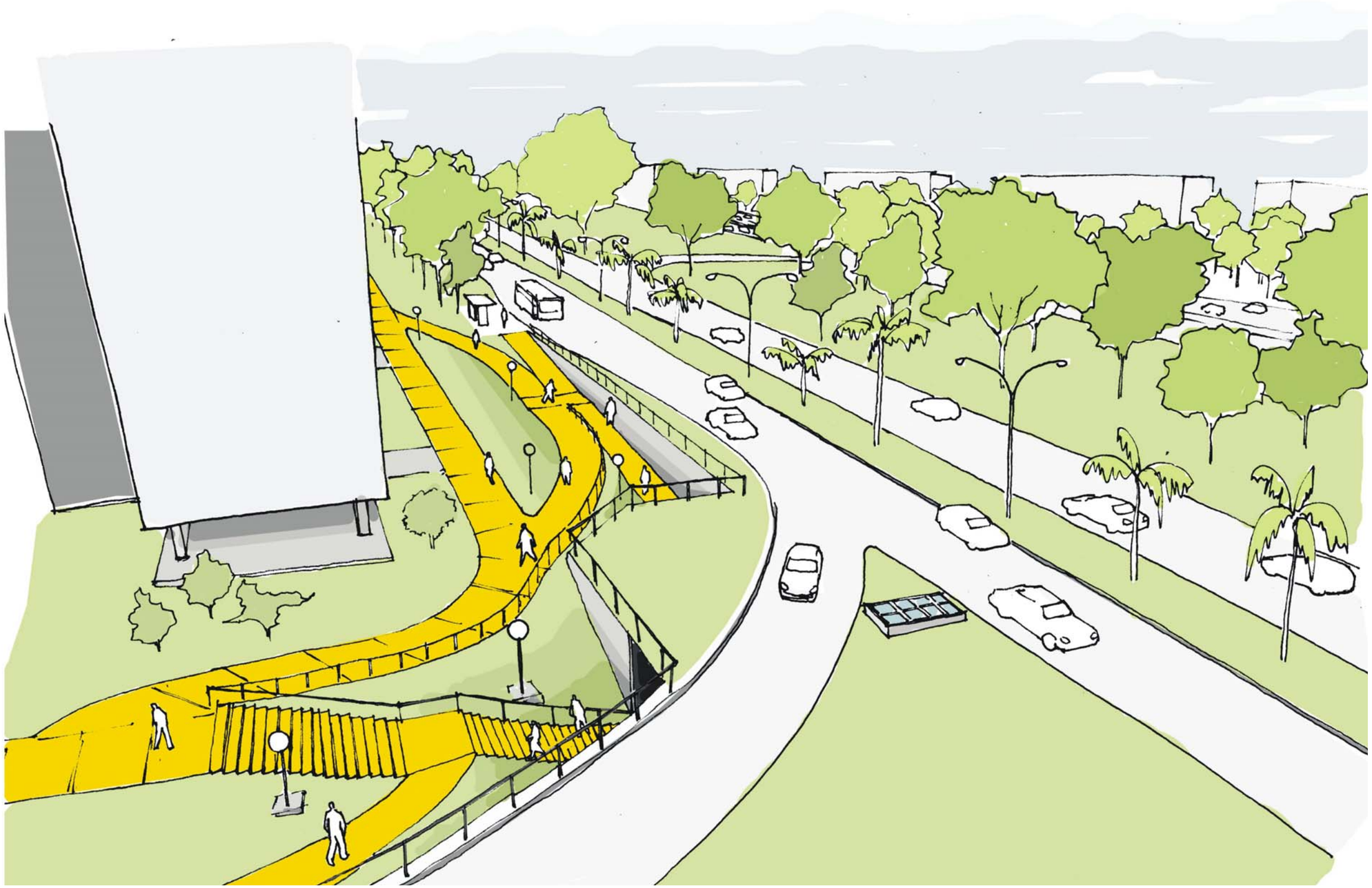


Figura 11 – Requalificação de passagem existente – ASA SUL
Vista aérea dos novos acessos



Figura 12 – Requalificação de passagem existente – ASA NORTE
Vista dos novos acessos



Figura 13 – Requalificação de passagem existente – ASA NORTE
Vista do novo acesso saindo da passagem

5.2.4 Exclusão dos Caminhos Inseguros para os Pedestres

Há locais em que os caminhos de pedestres são definidos por trilhas de terra, enquanto outros já foram inclusive pavimentados, como no caso da 212 Sul, próximo à Igreja Universal. É necessário que eles sejam extintos, pois induzem os pedestres a realizarem travessias inseguras ("por cima"). Se extintos, desestimularão as travessias no nível do Eixão. As ações a serem tomadas para concretizar essa medida são:

- Plantação de gramíneas nos caminhos inadequados de travessias;
- Retirada de pavimentos de concreto.

Vale ressaltar que a plantação de gramíneas deverá ser feita nas trilhas principais, ou seja, naquelas de maior largura e utilizadas por um grande volume de passantes diários, visto que erradicar todas as trilhas seria uma ação de custo elevado e também questionável, já que muitas são formadas pelos usuários do "Eixão do lazer" nos domingos e feriados.

5.2.5 Pavimentação/Arborização dos Caminhos de Pedestre Junto aos Acessos das Passagens Subterrâneas

Os caminhos que levam os pedestres às passagens subterrâneas, cuja pavimentação se encontra atualmente danificada em alguns locais e a arborização deficiente, deverão ser tratados, substituídos ou replantados.

A implantação dessas melhorias irá estimular o pedestre a realizar a travessia do Eixão por meio das passagens, já que os caminhos se tornarão convidativos.

5.2.6 Sinalização Vertical

Nos arredores das passagens subterrâneas e dos pontos de ônibus e nos caminhos que conduzem o pedestre às margens dos Eixinhos, sinalização vertical deverá ser implantada para que o pedestre tome conhecimento da existência da passagem subterrânea para a travessia do Eixão.

A colocação de placas de sinalização vertical informando sobre as passagens subterrâneas eliminaria o desconhecimento da existência das mesmas que, segundo a pesquisa realizada pelo DER, é o motivo pelo qual 14% dos pedestres deixam de utilizar as passagens.

Será necessário um estudo para conhecer os lugares estratégicos para a colocação dessas placas, a fim de se abranger o máximo campo de visão para os pedestres que desejam fazer a travessia do Eixo Rodoviário.

5.2.7 Campanhas Educativas

Campanhas educativas deverão ser implementadas para incentivar o uso das passagens subterrâneas, mostrando serem essas os ambientes mais seguros para as travessias. É necessário conscientizar os pedestres que preferem se arriscar nas travessias "por cima" devido à pressa ou à distância a mais que têm de

percorrer para utilizar as passagens. É importante mostrar que o tempo gasto na travessia segura pelas passagens subterrâneas muitas vezes é inferior à travessia em nível do Eixo Rodoviário, devido às dificuldades de brechas adequadas entre os veículos que circulam no Eixão que permitam a travessia da rodovia pelos pedestres. As campanhas visam também informar a existência das passagens.

A elaboração dessas campanhas surtirá bastante efeito no incentivo à travessia pelas passagens subterrâneas, devendo ser entregues folhetos diretamente aos pedestres, colocadas faixas próximas às passagens, cartazes dentro dos ônibus, além de mensagens pela televisão e pelo rádio. Dessa forma, os pedestres perceberão a atenção que o poder público estará destinando ao assunto e, consequentemente, da importância de se realizar a travessia "por baixo" do Eixo Rodoviário.

5.2.8 Intensificação do Policiamento nas Passagens Subterrâneas

A intensificação do policiamento nas passagens subterrâneas, medida considerada indispensável pelos participantes das três reuniões técnicas realizadas no auditório do DER, trará maior segurança para os usuários destas, inclusive no período noturno, no qual há maior ocorrência de acidentes no Eixão. Este policiamento, de forma intensificada, poderá ser feito por meio de rondas regulares pelas passagens subterrâneas, nas quais os policiais, a pé ou equipados de bicicletas, se deslocariam entre as passagens subterrâneas e as quadras. Desta maneira, tanto as passagens quanto os comércios locais e as quadras residenciais teriam cobertura policial, não enrijecida, mas móvel, providas inclusive de maior eficácia na captura de "cidadãos desajustados".

Estas rondas poderão também ser organizadas de outras formas, dentro um plano de ação estabelecido pela própria Polícia Militar com a participação dos conselhos comunitários e comerciantes locais .

5.2.9 Orientação dos Pedestres por Policiais da CPRv e por Outros Profissionais

Durante a implantação do Programa, pedestres que estiverem posicionados para realizar a travessia "por cima" do Eixão deverão receber orientação dos policiais da CPRv para que façam a travessia utilizando as passagens subterrâneas. Para isso, a CPRv poderia realizar operações rodoviárias, sem necessidade de criar postos de operação junto ao Eixão.

Outros profissionais, como agentes de trânsito e grupos teatrais, deverão também participar, orientando os pedestres posicionados para atravessar tanto "por cima" do Eixão como "por cima" dos Eixinhos.

5.2.10 Manutenção das Passagens Subterrâneas

Apenas a construção de novas passagens e a requalificação das existentes não são suficientes para a solução dos problemas que envolvem as passagens subterrâneas no que diz respeito à segurança e conforto para os pedestres. É

igualmente necessário que haja uma constante manutenção das passagens em todos os aspectos, tais como:

- Limpeza regular
- Retirada do lixo
- Reposição de lâmpadas
- Manutenção do revestimento e do piso
- Limpeza dos dispositivos de drenagem

Estes serviços dependem exclusivamente do comprometimento do GDF e na definição dos órgãos responsáveis pela sua execução ou na contratação de terceiros.

Com estas medidas de manutenção, garante-se que as melhorias obtidas pela requalificação perdurem, de forma que os pedestres que antes deixavam de usar as passagens pelo seu mau estado de conservação, possam, então, fazer uso continuado das mesmas.

6 MEDIDAS COMPLEMENTARES

Neste capítulo são apresentadas cinco medidas complementares ao Programa de Prioritário de Ações mostrado anteriormente. Tais medidas, apesar de denominadas complementares, não são consideradas de menor importância, mas precisam ser melhor discutidas e detalhadas para permitir uma melhor tomada de decisão sobre sua implantação. Tais medidas são descritas em seguida.

6.1 Apoio às Ações de Policiamento

Logo após a intensificação do policiamento nas passagens subterrâneas, por meio de rondas, é recomendável examinar, com profundidade, a adoção de outras medidas que venham complementar a primeira. Tais medidas necessitam investimento significativo e poderão ser implantadas gradualmente. São elas:

6.1.1 Monitoramento por Câmeras

Câmeras de monitoramento poderiam ser instaladas para que todos os incidentes ocorridos nas passagens subterrâneas sejam conhecidos por parte da Polícia Militar, representando uma forma de inibir os atos de violência indesejáveis nas passagens. Para isso, postos de controle policial, equipados com aparelhos de comunicação com a polícia móvel, talvez um na Asa Sul e outro na Asa Norte, poderiam ser instalados para que houvesse um eficaz monitoramento das passagens.

Uma restrição a esta medida é o custo das câmeras (entorno de R$ 30mil cada). Como uma única câmera não é suficiente para o monitoramento de uma passagem, sendo necessário um número por volta de quatro ou seis, a implantação desta medida em todas as passagens subterrâneas resultaria em um valor alto. Por outro lado, a adoção dessa medida deve ser vista como um complemento à intensificação das rondas policiais referidas no Programa Prioritário de Ações. Assim, após essa intensificação, poderá a Polícia Militar definir um plano de ação para utilização das câmeras, incluindo central de controle, equipamentos de comunicação e pessoal necessários.

6.1.2 Construção de Postos Policiais de Apoio

A construção de postos policiais de apoio seria uma forma de viabilizar a implantação das câmeras de monitoramento. Seriam úteis também para dar suporte aos agentes policiais alocados nas rondas pelas passagens e superquadras. Sendo assim, é uma medida que está atrelada às rondas policiais e ao monitoramento por câmeras.

Na estação do Metrô da 114/115 Sul existe um local para um posto policial, bem como há previsão de um espaço similar na estação da 108/109 Sul.

Há ainda, dentro do programa de políticas públicas, a previsão de instalação de 300 postos comunitários de segurança, podendo algumas dessas unidades ser instaladas em locais estratégicos para dar suporte às passagens subterrâneas.

É importante salientar que somente a destinação de um local não basta para a implantação de um posto policial. O posto deve ser com um sistema eficaz que possibilite o bom funcionamento do policiamento.

6.2 Deslocamento de Linhas de Ônibus para os Eixinhos Internos

Os itinerários das linhas de ônibus seriam modificados, passando a ser feitos pelos Eixinhos internos. No sentido Asa Sul – Rodoviária do Plano Piloto, os ônibus passariam pelo Eixinho "W"; no sentido contrário, Rodoviária do Plano Piloto – Asa Sul, passariam pelo Eixinho "L". Já no sentido Asa Norte – Rodoviária do Plano Piloto, os ônibus passariam pelo Eixinho "L" e no sentido Rodoviária do Plano Piloto – Asa Norte, passariam pelo Eixinho "W".

Tomando-se como base um levantamento de dados operacionais realizado no Programa de Transporte Urbano, ano de 2006, para os eixinhos, pode-se resumir que existe a seguinte movimentação de ônibus:

1. ASA SUL – Eixinho W externo – Fluxo no sentido SUL/NORTE – Passam 233 ônibus na hora de pico da manhã, correspondentes a 77 linhas diferentes;
2. ASA SUL – Eixinho L externo – Fluxo no sentido NORTE/SUL – Passam 222 ônibus na hora de pico da manhã, correspondentes a 80 linhas diferentes;
3. ASA SUL – Eixinho W interno – Fluxo no sentido SUL/NORTE – Passam 101 ônibus na hora de pico da manhã, correspondentes a 24 linhas diferentes;
4. ASA SUL – Eixinho L interno – Fluxo no sentido NORTE/SUL – Passam 67 ônibus na hora de pico da manhã, correspondentes a 22 linhas diferentes;
5. ASA NORTE – Eixinho W externo – Fluxo no sentido NORTE/SUL – Passam 89 ônibus na hora de pico da manhã, correspondentes a 25 linhas diferentes;
6. ASA NORTE – Eixinho L externo – Fluxo no sentido SUL/NORTE – Passam 81 ônibus na hora de pico da manhã, correspondentes a 24 linhas diferentes;
7. ASA NORTE – Eixinho W interno – Fluxo no sentido SUL/NORTE – Passa 1 ônibus na hora de pico da manhã, correspondente a 1 linha;
8. ASA NORTE – Eixinho L interno – Fluxo no sentido NORTE/SUL – Passa 1 ônibus na hora de pico da manhã, correspondente a 1 linha.

Observa-se, portanto, que pela movimentação expressiva de ônibus, a adoção de medidas que priorizem o transporte coletivo sobre os demais veículos deve ser imediatamente estudada com profundidade para que os benefícios para a circulação geral ocorram em curto prazo e evitem que transformações urbanas isoladas, normalmente realizadas com foco na eliminação de congestionamentos ocasionados pelo grande acúmulo de veículos particulares sobre as vias existentes, tornem inviáveis as necessárias priorizações que devem ser dadas ao modo transporte coletivo. O mapa apresentado a seguir indica o quadro de movimentação dos ônibus nas vias interna e externa dos eixos Leste e Oeste, nas asas Sul e Norte.

Ver Mapa 4 – Volumes de ônibus nos Eixos Leste e Oeste

A situação mais crítica está na Asa Sul, onde no Eixinho W interno, ou seja no sentido SUL/NORTE, passam 101 ônibus na hora de pico da manhã, de 24 linhas diferentes, e que seriam somados aos 222 ônibus das outras 80 diferentes linhas, que seriam deslocados do Eixinho L externo para Eixinho W interno. Isso representaria um volume total de 323 ônibus, correspondentes a 104 linhas, valor esse demasiado expressivo que, certamente, implicaria na necessidade de se estudar novos arranjos no sistema viário e nos pontos de parada, para conferir se os espaços disponíveis para implantação das baias e dos abrigos iriam comportar as prováveis paradas simultâneas a ocorrer. Tomando-se como referência a bibliografia da Associação Americana de Transporte Público, para atender a demanda de 323 ônibus/hora, com paradas com duração média de 20 segundos por ônibus, haveria necessidade de se dispor de 90 metros de extensão para se instalar 6 baias em cada ponto. Caso seja levado em consideração que com a operação integrada haverá redução de veículos e de linhas, essa necessidade poderia ser reduzida para até 4 baias em cada ponto, ou seja, 60 metros.

A concentração dos serviços de transporte público coletivo nas pistas internas dos eixinhos implicaria em elevado benefício à circulação geral ao se eliminar conflitos entre automóveis e ônibus (entrelaçamentos e manobras de giro à direita). O transporte coletivo também seria beneficiado por dispor de maior espaço, já que essas vias são menos utilizadas que os Eixinhos externos. Até a construção das novas passagens subterrâneas (nas entrequadras), os pedestres seriam beneficiados pois os pontos de ônibus ficariam localizados mais próximos das passagens subterrâneas existentes.

Por outro lado, existem restrições: para chegar ao ponto de ônibus, muitos pedestres iriam atravessar os Eixinhos "por cima", podendo ser necessária uma medida de travessia segura para essas vias, ou seja, semáforo para pedestres. Além disso, na Asa Sul, mesmo com os ônibus parando próximo às passagens subterrâneas existentes, o fato de trafegarem nos eixinhos internos vai de encontro à integração entre ônibus e metrô, já que as estações possuem entradas apenas pelo eixinho externo no eixo W (Estação da 114 sul). Haveria, portanto, necessidade de adequar o acesso à estação no eixinho W interno.

6.3 Construção de Rampas para Acesso Universal

De acordo com as normas de acessibilidade, é necessária a construção de rampas que permitam o acesso universal aos usuários. Nos projetos das estações do Metrô na Asa Sul há apenas elevadores, escadas rolantes e escadarias, dificultando o acesso aos portadores de necessidades especiais e ciclistas. Já na Galeria dos Estados, em seu acesso Leste (pelo Setor Bancário Sul), há apenas escadas, dificultando ainda mais o acesso dessas pessoas.

A construção dessas rampas facilitaria o ingresso de todos os usuários às passagens, atraindo, por conseguinte, mais pessoas a utilizarem as mesmas para a travessia do Eixo Rodoviário, tornando assim, o acesso à cidade mais democrático.

A decisão pela construção dessas rampas nas passagens do Metrô implicaria em uma adequação do seu projeto, requerendo a captação de recursos para este

fim. Da mesma forma, no caso da Galeria dos Estados, a destinação de verbas para a construção das rampas de acessibilidade universal e a necessidade de maior espaço para sua implantação são as principais restrições.

6.4 Construção de Banheiros nas Passagens Subterrâneas

Dois banheiros, um voltado ao público feminino e outro ao masculino, poderiam ser construídos para que as passagens atendessem melhor seus usuários. Para isto, seria necessário que a Administração de Brasília ou outro órgão mantivesse funcionários responsáveis pela limpeza destes banheiros.

Com esta medida, as passagens subterrâneas permaneceriam limpas. Além disso, a presença permanente dos funcionários de limpeza geraria uma maior sensação de segurança dentro das passagens.

Deve-se ressaltar que a construção de banheiros encareceria as obras de requalificação das passagens existentes em aproximadamente R$ 85mil por passagem. Esta medida pode ser objeto de um projeto-piloto, a fim de que, caso haja sucesso, venha a ser implantada futuramente em outras passagens.

6.5 Previsão de Serviços de Pequeno Porte nas Passagens Subterrâneas

Nas áreas descobertas das passagens (entre cada Eixinho e o Eixão) alargamentos poderiam ser feitos para a inclusão de jardins e áreas onde poderiam funcionar serviços como o "Na Hora", chaveiro, sapataria, entre outros.

A presença permanente de pessoas nas passagens, ao menos durante o dia, daria certa sensação de segurança ao pedestre, levando-o a utilizá-las. A diversificação de atividades é um fator importante na socialização de um espaço.

Por outro lado, há que se ter cautela, pois um estímulo ao comércio nestas áreas poderia gerar uma proliferação incontrolável do comércio informal. Além disso, parece não haver demandas suficientes de pedestres para viabilizar a implantação de serviços em todas as passagens subterrâneas. Esta medida poderia, então, também ser objeto de um projeto-piloto.

7 CONCLUSÕES

O Estudo de Segurança de Pedestres no Eixo Rodoviário foi desenvolvido com o objetivo precípuo de definir um conjunto de ações destinado a solucionar o problema das travessias naquela rodovia, de modo a reduzir significativamente o seu elevado índice de acidentes.

No início do Estudo, foi elaborado o Diagnóstico, que mostrou a grave situação dos acidentes com pedestres no Eixão. Com base nos fatores contribuintes dos acidentes, identificados durante a elaboração do Diagnóstico, foram definidas soluções preliminares, as quais foram amplamente discutidas com o DER e com os demais órgãos interessados. Em seguida, foi estabelecido o Programa de Ações Prioritárias e indicadas algumas medidas complementares, as quais deverão ser estudadas com maior profundidade antes de se decidir pela sua implantação.

A tabela de custos do Programa de Ações Prioritárias, no que concerne à etapa de curto prazo (BID), a seguir apresentada, constitui um conjunto de medidas com prioridade de implantação.

Tabela 6 – Ações Prioritárias da Etapa de curto Prazo (BID)

Ação	Quantidade de passagens	Custo total (R$)
Construção de passagem do METRÔ na 108 sul	1	-
Construção de passagens do METRÔ na 104 sul e 112 sul[1]	2	-
Construção de outras três passagens do METRÔ na asa sul[2]	-	-
Construção de passagens (concepção do DER) na asa norte	1[3]	4.147.450,00
Restauro e requalificação de passagens na asa sul	8[4]	10.903.135,00
Restauro e requalificação de passagens na asa norte	8[5]	6.267.930,00
Sinalização vertical	-	105.296,00
Exclusão dos caminhos de pedestres irregulares	-	30.000,00
Humanização dos caminhos de pedestres que dão acesso às passagens	-	450.000,00
Campanhas educativas	-	300.000,00
Intensificação do policiamento (rondas regulares)	-	-
Orientação dos pedestres por policiais da CPRv e outros profissionais	-	-
Manutenção das passagens subterrâneas	-	-
Total	-	**21.670.805,00**

Notas da Tabela 6:

1- Início das obras previsto para este ano.

2- entrequadras: 102/103; 106/107; 110/111.

3- na quadra 116 norte. Esse local foi sugerido por concentrar grande número de atropelamentos.

4- quadras: 102/Hospital de Base; 103/104; 105/106; 107/108; 109/110; 11/112; 113/114; 115/116.

5- quadras: 102/Setor de Autarquias Norte; 103/104; 105/106; 107/108; 109/110; 11/112; 113/114; 115/116.

Sugere-se ao DER e aos demais órgãos competentes, a adoção de providências imediatas para a implantação da etapa de curto prazo do Programa de Ações Prioritárias, iniciando-se pela elaboração do projeto executivo da nova passagem subterrânea na 216 norte e dos projetos de requalificação das passagens existentes.

Um dos projetos executivos de requalificação das passagens poderia, como projeto piloto, incluir dois banheiros, além de boxes para pequenos serviços. Para isso, recomenda-se que seja estabelecido um compromisso formal da Administração de Brasília no sentido de que ela irá se responsabilizar pela limpeza e manutenção dos banheiros, incluindo pessoal para esta finalidade.

Com relação à medida complementar de apoio ao policiamento, a própria Polícia Militar deverá detalhar esta medida, definindo meios e equipamentos necessários para possibilitar maior eficiência do policiamento nas passagens subterrâneas. A instalação de câmeras de monitoramento poderá fazer parte deste detalhamento, devendo ser definidos seus custos de implantação e manutenção e a localização do "centro de controle", onde, em tempo real, seriam feitas as análises dos registros das câmeras. No entanto, antes disso, na Etapa de Curto Prazo, é imprescindível a intensificação do policiamento nas passagens subterrâneas, na forma a ser definida pela Polícia Militar, ouvindo-se os Conselhos Comunitários das Asas Norte e Sul, além da Administração de Brasília.

Por fim, percebeu-se ao longo do estudo que não menos importante que os fatores físicos já mencionados, existe um fator subjetivo relacionado à imagem coletiva das passagens, imagem esta formada ao longo de décadas. Além disso, há o desconhecimento da existência das passagens por considerável parcela da população, constatado no Diagnóstico. Por isso, requalificar o espaço das passagens existentes, construir novas passagens e proporcionar a devida segurança apenas resultarão em efetivo sucesso se acompanhados de campanhas nos principais meios de comunicação. Estas, além de mostrar as benfeitorias realizadas, devem procurar transformar uma imagem relacionada à sujeira, abandono, marginalidade e perigo em uma nova imagem que divulgue as passagens como lugares seguros, agradáveis e onde a presença do Estado se faz constante.

LINHA DO TEMPO

Histórico Organizacional da Política Brasileira:

– 1500 | Era pré-cabralina
1500 – 1815 | Período colonial
1815 – 1822 | Reino Unido a Portugal
1822 – 1889 | Império
1889 – 1930 | Primeira República
1930 – 1945 | Era Vargas
1946 – 1964 | Quarta República
1964 – 1985 | Ditadura Militar
1985 – atual | Sexta República

Século XVI | Formulação da tese “Ilha Brasilíaca”

- “D. Joao III, em disputa com a Espanha, formula a tese geopolitica de que a America Portuguesa era uma ilha. Falou-se de uma ‘ilha brasiliaca’, que estaria formada pela unicao das nascentes de dois grandes rios – a Bacia do Amazonas e a Bacia do Prata (…) Essa ideia estava de tal maneira cristalizada, que foi resgatada pelos fundadores da pátria (…) grandiosidade de visão, primeiro dos portugueses – que queriam encontrar os argumentos para poder furar Tordesilhas” (Lessa, p. 18).
- “É evidente que o sonho da “Ilha Brasiiliaca” estava por trás da decisao de instalar Brasília, e que o sonho do Eldorado estava por trás da campanha do “Petróleo É Nosso” (Lessa, p. 31).

1549 – 1763 | Fundação da cidade planejada de Salvador, “primeira capital” do governo-geral do Brasil Colônia

XVIII | Marquês de Pombal pensa em nova capital para a colônia portuguesa, transferindo-a de Salvador (Bahia) para o interior do país

11750: Francisco Tozzi: Brasília pela primeira vez no mapa cartográfico

1763 – 1960 | Brasil Colônia a Nova República: Capital: Rio de Janeiro

- Por determinação do rei Dom José I, a pedido do Marques de Pombal., a capital muda de Salvador para o Rio de Janeiro.

1808 – 1821 | Rei Dom João VI de Portugal: Capital proposta para a corte portuguesa em exílio: Nova Lisboa

- A corte deixa Lisboa no dia 29 de novembro de 1807, após ameaças das tropas napoleônicas, sendo escoltadas por frota inglesa, e chegando em Salvador no dia 24 de janeiro de 1808.
- O Rio de Janeiro era até então uma capital administrativa, sendo a capital política, a cidade de Lisboa. Optam por reformar a capital do Rio de Janeiro – como realizado por Pombal em Lisboa após o terremoto de 1755, ao invés de criar uma nova capital, como Versalles, Washington e São Petersburgo.
- Há indicios de preocupação quanto a capacidade do Rio de Janeiro de cumprir função de capital. Dessa maneira, há propostas para a mudança da capital para o interior do país, como na publicação, de 1809, na “Impressão Régia de Lisboa” (Vidal, p. 37)

1821 – 1824 | José Bonifácio no período de Independencia: Capital proposta: Cidade Pedrália (ou Brasília)

- José Bonifácio anunacia que o ideal seria que a nova capital viesse para o Brasil Central
- Nome atribuído em homanagem a Dom Pedro I (Vidal, p. 59). No período entre a volta da corte para Portugal (1821) até a promulgação da Carta Constituincional do Brasil Independente (1824), debate-se o projeto para uma nova capital. O projeto de interiorização da capital repousa sobre uma visão bastante nítida do futuro do Brasil-nação.

- “Foi a partir do discurso de Humboldt que o Primeiro Império do Brasil passou a romantizar a natureza brasileira” (Lessa, p. 36). O índio surge como pré-brasileiro, heróico, depois sertanejo nordestino e caboclo amazonico, de Euclides da Cunha (Lessa, p. 40).

1839 – 1878 | Império de Francisco Adolfo de Varnhagen (Visconde de Porto Seguro): Capital proposta e parcialmente construída: Imperatória (ou Petrópolis)

- Sonho de uma São Petesburgo tropical. À partir de 1830, Dom Pedro I projeta e manda construir palácio imperial – Paço Imperial - fora do Rio de Janeiro, para acolher os visitantes europeus. Assim, a partir do Decreto de 16 de março de 1843, num plano de colonização e ocupação dá-se o ato fundador de Petrópolis. O major e engenheiro alemão Júlio Frederico Koeler é responsável pelo traçado e pela organização da nova cidade de estilo neoclássico. Este plano urbano constitui uma grande inovação para o século XIX. Em todo caso, a Imperatória de Varnhagen é uma simbiose entre o nacionalismo didático e com a consciência social elitista e utilitarista da geração romântica ds anos 1840-1870.
- O Rio de Janeira passa por uma reabilitação para adequar-se aos modelos europeus de capital durante o Brasil Império

1888 | Lei Áurea: Abolição da Escravidão no Brasil

- Também conhecida como Lei Imperial nº 3.353, foi sancionada no dia 13 de maio de 1888 pela princesa regente do Brasil, Dona Isabel.

1889 – 1904 | (Velha) República: Capital proposta: Tiradentes

- País encontra-se no contexto da “política do café com leite”, ou seja pelo controle oligárquico de São Paulo e Minas Gerais.
- O projeto de mudança da capital oferece a possibilidade de planejar uma cidade especialmente destinada às elites, uma cidade sem povo. Tiradentes foi o dirigente simbolico da Inconfidencia Mineira, movimento indepetista que levantou Minas Gerais em 1789, portanto, a jovem República vinha em sua figura o símbolo de herói republicano. O general Floriano Peixoto, que sucedeu ao general Deodoro da Fonseca na Presidencia da República, declara em mensagem em 1892 a necessidade inadiável da mudança da capital, já providenciando uma comissão para estudos e demarcações no Planalto Central.
- 1891: Primeira Constituição Republicana.

1892 – 1894 | Missão Cruls

- 1892: Quadrilátero Cruz, localizacao destacada pelo marechal Floriano Peixoto (segundo presidente da República) para a localizacao da futura capital, localidade onde seria posteriormente construida Brasilia

- No dia 17 de maio é assinado o decreto “Comissão de exploração do Planalto Central do Brasil”, cuja direção é entregue ao diretor do Observatório Astronômico do Rio de Janeiro, Luis Cruls, um engenheiro belga. Os trabalhos desenrolam-se primeiramente no demarcar de uma área de 14 400 km2 para a instalação do Distrito Federal (DF) entre 1892 e 1894; e a posteriori, na seleção de uma melhor zona demarcada para o estabelecimento da melhor posição e o sítio para a nova capital (junho de 1894-95). Cruls sugere a criação do Lago Paranoá.

- 1895: À partir deste ano, aparecem nos mapas politicos do Brasil o "retangulo Cruls ou o futuro Distrito Federal". Todavia, a decisão de uma localização de um sítio dentro do quadrilátero já delimitado, pelo marechal Floriano Peixoto, faz com que a expedição ganhe o nome de "Comissão de Estudo da Nova Capital da União".
- 1894: Eleição do primeiro presidente cívil da República: Prudente José de Moraes Barros.
- 1946-48: "A "Comissão de Estudo da Nova Capital da União" voltou a estudar a localização, enviando um relatório mantendo a área previamente demarcada, porém apliando-a para 77mil km2". (Braga, Milton. O Concurso de Brasília. p. 35)
- 1953-55: A "Comissão de Estudo da Nova Capital da União" realizou novos estudos, "entre eles o levantamento aerofotogramétrico de uma extensa área com 50 mil km2, o qual foi submetido à consultoria da empresa Donald J. Belcher and Associates, a qual selecionou cinco sítios dentro da área e possibilitou à comissão, em abril de 1955, a escolha do Sítio Castanho como endereço definitivo do Distrito Federal, com 5800 km2" (Braga, Milton. O Concurso de Brasília. p. 35)

1897 | Inauguração da cidade planejada de Belo Horizonte

- Primeira cidade planejada no período do Brasil moderno e atual capital do estado de Minas Gerais

1906 | Primeiro vôo de Santos Dumond

- 23 de outubro de 1906: Santos Dumond realiza o primeiro vôo homologado da história, o qual ocorrera nos campos de Bagatelle, em Paris, em seu 14-bis por exatos 60 metros, a uma altura entre 2 e 3 metros.
- 07 de setembro de 1906: faz vôo inaugural, visto a instalação de um novo motor, agora de 50 cavalos-vapor, no lugar do de 24 até então utilizado. Transformou o 14-bis, dessa maneira, no *Oiseau de Proie*
- 12 de novembro de 1906: Novamente abordo do 14-bis, Santos Dumond conquistou o Prêmio Archdeacon e o Prêmio do Aeroclube da França ao realizar um vôo de 220 metros em Paris

1908 | Ford Modelo T, de Henry Ford, é lançado nos EUA, no dia 1o de outubro

1914 – 1918 | Primeira Guerra Mundial

1920 | Quadrilátero Cruls

- Presidente Epitácio Pessoa assina decreto legislativo demarcando região no Planalto Central à partir do território do Quadrilátero Cruls para a construção da nova capital

1922 | Semana de Arte Moderna, entre os dias 11 e 18 de fevereiro.

- No centenário de independencia do país, ocorre a também chamada de Semana de 22, evento que ocorreu no Teatro Municipal da São Paulo consolidando o movimento modernista no Brasil. Para este período de implementação do modernismo e de sua vanguarda estética, destaca-se o "grupos dos cinco", formado pelas escritores Mario de Andrade e Oswald de Andrade, pelas pintoras Anita Malfatti e Tarsila do Amaral, e pelo poeta Menotti del Picchia, no qual todos, com excessão de Tarsila do Amaral, que estava em Paris, encontravam-se reunidos na Semana de 22.
- É deste contexto de "re-descobrimento" da identidade brasileira – país continental marcado pela presença dos índio, dos portugueses, dos negros e também dos ideais e da imigração européia) que surgem os Movimentos:

Movimento Pau-Brasil (1924, escrito por Oswald de Andrade e ilustrado por Tarsila do Amaral, no período casados), Movimento Verde-Amarelo (1926, por Menotti Del Picchia, Cassiano Ricardo e Plínio Salgado) o e Movimento Antropofágico (1928, Manifesto redigido por Oswald de Andrade, inspirado em André Breton, onde escreveu-se a célebre frase *"Tupy, or not tupy that is the question. (...) Só me interessa o que não é meu. Lei do homem. Lei do antropófago"*.

1922 | Em 7 de setembro, centenário da Independencia do país, é colocada a Pedra Fundamental da Futura Capital do Brasil

- A Pedra localizada a 25km do atual centro de Brasília, mas durante a época de sua colocação, o Rio de Janeiro é também investido por símbolos da capital da República

1926 | Publicação dos "Cinco Pontos da Nova Arquitetura", de Le Corbusier, na revista L'Esprit Nouveau

- Tendo como expoente máximo a Ville Savoye, os cinco (5) pontos arquitetura modernista seriam: (1) Planta Livre; (2) Fachada Livre; (3) Pilotis; (4) Terraço Jardim; e (5) Janelas em Fita.

1927 – 1928 | Construção da primeira obra modernista no Brasil, uma residência pelo arquiteto russo Gregori Warchavchik, em São Paulo

1928 | CIAM I

- Fundação da CIAM – "Congrès Internationaux d'Architecture Moderne", a qual ocorrera em La Sarraz, Suíça
- Definição da conhecida "International Style", uma arquitetura racional, funcional, sintética e limpa

1929 | Crash da Bolsa de Nova York

- Ocorreu no dia 24 de outubro de 1929, data que ficou conhecida como Quinta-Feira Negra

1929 | Primeira viagem de Le Corbusier ao Brasil: 19 de novembro a 9 de dezembro

- Le Cobusier chega no Brasil pelo porto de Santos, proveniente de Buenos Aires acompanhado por Josephine Baker, para palestrar no Rio de Janeiro e em São Paulo.
- O arquiteto deu duas conferências em ambas as cidades, sendo elas "Arquitetura e a revolução arquitetural contemporânea" e "Urbanismo – a revolução arquitetural contemporânea traz a solução da urbanização das grandes cidades modernas" em São Paulo, e "Arquitetura e a revolução arquitetural contemporânea" e "Urbanismo nasceu da necessidade de resolver o problema da cidade", no Rio de Janeiro.
- Veio ao país a convite de Paulo Prado por intermédio do poeta, também suíço, Blaise Cendrars
- Em 1930 publicou seu livro "Precisões – sobre um estado presente da arquitetura e do urbanismo".

1930 – 1945 | Era Vargas

- Foram 15 anos ininterruptos de governo de Getúlio Vargas, período conhecido como Era Vargas. Divide-se em três momentos: (1) Governo Provisório, de 1930-1934; (2) Governo Constitucional, de 1934-1937; e Estado Novo, de 1937-1945, eno qual Getúlio Vargas fora ditador do Brasil após um golpe de estado.

1930 – 1955 | Estado Novo e Nova República – Capital proposta: Vera Cruz e o sítio castanho

- Em 1930 cai a República Velha, com o acesso de Getúlio Vargas à Presidencia: Um novo Brasil toma posse, um Brasil urbano das classes médias. Em todo caso, "Na década de 1930, Getúlio Vargas imagina uma outra forma que a construção de uma cidade nova para a afirmação da modernidade brasileira: sua inscrição no tecido da cidade existente, princialmente a cidade antiga" (Vidal, p. 158)
- 1930: No dia 30 de maio, o jornal Odem publica a proposta de Theodoro Figueira de Almeida, em um plano detalhado, para "Brasília, a cidade histórica da América". Um plano de cidade ideal, mas não utópica.
- Fundação da Comissão de Planejamento da Construção e da Mudança da Capital - retomadas com o fim da Ditadura Vargas, no ano de 1946.
- Ainda em 1930, Lucio Costa aceita a direção da Escola de Belas-Artes do Rio de Janeiro.

1932 | Conquista do Voto Feminino no Brasil, ainda como facultativo.

- É incorporado à Constituição em 1934, sendo somente no Código Eleitoral de 1965 equiparado ao voto masculino, ou seja, obrigatório.
- Em 1910, surge o Partido Republicano Feminino, fundado pela professora Leolinda de Figueiredo Daltro.
- Em 1919 é apresentado o primeiro projeto de lei sobre o voto feminino à partir de um abaixo-assinado que recolheu duas mil assinaturas.

1933 | CIAM IV

- Sob a temática "A Cidade Funcional" (The Functional City), ocorreu em Atenas.
- Publicação da Carta de Atenas, redigida por Le Corbusier

1933 | Fundação da cidade planejada de Goiânia

- Primeira cidade do século XX, Goiânia fora construída durante o governo Vargas para ser a capital política e administrativa de Goiás à partir do ideal "Marcha para o Oeste".

1936 | Segunda viagem de Le Corbusier ao Brasil: 10 de julho a 15 de agosto

- Realiza o filme chamado "Voyage à Rio", registrando o dirigível Graf Zeppelin e o transatlântico Lutetia.

1936 – 1945 | Construção do edifício de Ministério de Educação e Saúde - MES, no Rio de Janeiro, primeira obra modernista brasileirade

- A obra fora realizada por uma equipe brasileira que era composta por Lucio Costa, Carlos Leão, Oscar Niemeyer, Affonso Eduardo Reidy, Ernani Vasconcellos e Jorge Machado Moreira, paisagismo de Burle Marx, e com a vistoria de Le Corbusier
- Organizado pelo ministro da Educação Gustavo Capanema e inaugurado por Getúlio Vargas

1936 | Anteprojeto pré-urbano de Brasília da engenheira e urbanista Carmem Portinho sob influencia da solução de Corbusier para a *ville radieuse*

Apoiada nos levantamentos da Comissão Exploradora do Planalto Central do Brasil (Comissão Cruls, 1892)

1937 | Criação do SPHAN em 13 de janeiro

- SPHAN - Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – foi o primeiro órgão direcionado para a presevação do patrimônio brasileiro.

- Substituiu o IMN - Inspetoria de Monumentos Nacionais e, hoje, chamava-se IPHAN, Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Brasileiro, originalmente

1939 – 1945 | Segunda Guerra Mundial

1939 – 1940 | Construção do Pavilhão do Brasil, em NY, para a Feira Mundial

- Sob a temática escolhida "O Mundo de Amanhã" localizar-se-ia em um terreno – originalmente um pântano - de 486 hectares em Queens, antes usado como um depósito de lixo.

1940 | Construção de uma série de edificios dispersos em volta ao lago artificial da Pampulha, por Oscar Niemeyer, no governo do então prefeiro de Belo Horizonte, Juscelino Kubitschek

- Niemeyer abandona a "poesia do angulo reto" de Le Corbusier, e realiza sua "poesia curva". Ressucita as curvas no Estado de Minas Gerais, referenciando-se ao lugar do barroco colonial e "pátria do modernismo brasileiro, uma vez que, tanto Oswald de Andrade, quanto Mário de Andrade, pais da Semana Moderna de 1922, eram mineiros". (Vidal, p. 161)

1943 | Exposição "Brazil Builds: Architecture New and Old 1652-1942" do MoMA, em 13 de janeiro

- Realizada pelo arquiteto norte americano Philip L. Goodwin e com fotografias de G. E. Kidder Smith

1945 | Fundação da UNESCO, Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura

1946 | em 18 de setembro a Constituição é adotada.Nela admite-se que a capital da União será transferida para o Planalto Central do país

- 1946: Israel Pinheiro, , futuro diretor da NOVACAP, em "Discurso de Assembléia Constituinte" diz que o Triângulo Mineiro apresenta "todos os requisitos necessários para a nova capital. Está situado entre os Estados de Goiás, Mato Grosso, Minas e São Paulo. É o centro de convergência das duas civilizações [...] litoral e mediterrânea" (apud Vidal, p. 163)

- “Parágrafo 4: Efetuada a transferencia, o atual Distrito federal passará a constituir o Estado da Guanabara” (apud Vidal, p. 164)

1948 | Anteprojeto pré-urbano para a Localização da Nova Capital do Brasil do deputado Jales Machado

- Em 1948, o Presidente Getúlio Vargas determina a formação de comissão para a escolha precisa da localização da nova capital. Vê-se na localização do retangulo Cruls uma “Marcha para o Oeste” e, assim, uma espécie de predestinação histórico-geográfica.
- Baseado nos dados da Comissão de Estudos, um plano territorial rodoviário, a qual ilustrava Brasília como o coração do país.
- O anteprojeto de Jales não foi implantado, todavia alguns de seus ideais foram adotados por Juscelino Kubitschek no Plano de Metas, como um Plano Viário.

1948 – 1954 | Construção do Parque Guinle, no Rio de Janeiro, de autoria de Lucio Cost, projeto que precedente a sua superquadra brasiliense

1951 | Le Corbusier projeta a Unidade de Habitação em Marselle, França e é convidado para conceber o projeto de Chandigarh, capital administrativa de Punjabe, na Índia

1951 – 1954 | Getúlio Vargas novamente presidente

- Por um período de 3 anos e meio, precisamente de 31 de janeiro de 1951 a 24 de agosto de 1954, Getúlio Vargas é novamente Presidente do Brasil por voto. Este era chamado "pai dos pobres", dada a adoção, ao longo de seu governo, de uma legislação trabalhista e de políticas sociais. Getúlio Vargas suicída-se no dia 24 de agosto no Palácio do Catete, Rio de Janeiro

1953 | Nomeação da Comissão de Localização da Nova Capital Federal (CLNCF)

- 1946-48: “A “Comissão de Estudo da Nova Capital da União” voltou a estudar a localização, enviando um relatório mantendo a área previamente demarcada, porém apliando-a para 77mil km2”. (Braga, Milton. O Concurso de Brasília. p. 35)

1954 | Suicídio de Getúlio Vargas, no dia 24 de agosto

1955 | Sítio Castanho: Estabele-se o sítio ‘definitivo’ de implatação de Brasília, entre os cinco possíveis locais, estabelecido pela Comissão Cruls e pelo relatório Belcher

- 1953-55: A “Comissão de Estudo da Nova Capital da União” realizou novos estudos, “entre eles o levantamento aerofotogramétrico de uma extensa área com 50 mil km2, o qual foi submetido à consultoria da empresa Donald J. Belcher and Associates, a qual selecionou cinco sítios dentro da área e possibilitou à comissão, em abril de 1955, a

escolha do Sítio Castanho como endereço definitivo do Distrito Federal, com 5800 km2" (Braga, Milton. O Concurso de Brasília. p. 35)

1955 | Anteprojeto de autoria de Penna Firme, Lacombe e Reis, intitulada Vera Cruz

O projeto retoma a implantação em quadrícula, a predominância de dois eixos e a bifurcação do eixo cívico.

1955 – 1960 | Juscelino Kubitschek vence a Eleição Presidencial, "anos doutorados"

- 21o Presidente do Brasil à partir do dia 31 de janeiro de 1956 até o dia 31 de janeiro de 1961, cujo vice era João Goulart.
- *Slogan* de campanha "50 anos em 5", na qual focava em uma rápida industrialização e crescimento econômico do país, principalmente através da indústria automobilística. Esta frase seguia o seu Plano de Desenvolvimento Econômico, mais conhecido como "Plano de Metas". Este Plano tinha como proposta, a realização de 30 metas a serem cumpridas, as quais foram divididas em cinco categorias: energia, transportes, alimentação, indústria de base, educação. Posteriormente, desenvolveu a "Meta 31", a "Meta-Síntese" de seu governo, a transferência e criação de uma nova capital, Brasília, a qual seria um modelo para a nação.
- Seu governo foi marcado pelo sonho da prosperidade, impulsionado pela criação de Brasília, da Bossa Nova, em 1959, e da Copa do Mundo de 1958, na qual o Brasil venceu seu primeiro título e o jovém Pelé fora descoberto.
- É neste período especulado a profecia do sacerdote católico italiano Dom Bosco (1815-1888), acerca da nova capital. Em um escrito de 30 de agosto de 1883, em um sonho místico, Dom Bosco revelaria: *"Entre os paralelos 15 e 20 graus, havia um leito muito largo e muito extenso, que partia de um ponto onde se formava um lago. Então uma voz disse repetidamente: "Quando escavarem as minas escondidas no meio destes montes, aparecerá aqui a Grande Civilização, a Terra Prometida, onde correrá leite e mel. Será uma riqueza inconcebível. E essas coisas acontecerão na terceira geração".*

1956 | Concurso Nacional do Plano Piloto da Nova Capital do Brasil

- A Companhia de Urbanização da Nova Capital (Novacap, cujo presidente é Israel Pinheiro) abre o concurso pública para um Plano Piloto para a cidade de Brasília, onde Niemeyer é Chefe de Divisão de Arquitetura e Urbanismo da Novacap, instituicao que lança o edital.
- Este concurso ocorre entre setembro de 1956 e março de 1957, onde sessenta e duas equipes (62) se inscrevem e vinte e seis (26) apresentam propostas, dentro deles arquitetos e engenheiros nacionais e internacionais, concorreram na disputa para o melhor projeto da nova cidade:
- Colocação: 1o colocado: Lucio Costa, projeto 22, com um plano para uma capital de desenho cruz greco-romano, com similiaridades a *ville radieuse,* carácter monumental e de "cidade-jardim", e por fim, em diálogo com o Movimento Antropológico, dado os elementos nacionais inseridos, como a referencia ao barroco mineiro| 2o colocado: Boruch Milmann, João Henrique Rocha e Ney Gonçalves, com um projeto mais próximo a Le Corbusier | 3o e 4o colocados *ex aequo:* M.M.M. Roberto, com um projeto de vertente "cidade-jardim", e Rino Levi e equipe, com um projeto de urbanismo soviético, dado a lineridade vertical e o não limite claro | 5o colocado, dividido entre três equipes: Henrique Mindlin e Giancarlo Palanti; Vilanova Artigas e equipe; Construtécnica SA, Milton Ghiraldini.
- "Lucio Costa vence o concurso apresentando o mínimo exigido pelo edital do concurso: o plano piloto, feito à mão e colorido, na escala 1:25000, e o relatório, com 24 folhas de tamanho ofício" (p. 155) e constituia uma bela peça literaria, dado que Carlos Drummon de Andrade, revisou o texto.

1956 | Criada a “Cidade Livre”, hoje “Núcleo Bandeirante”, primeira ocupação dos “candangos” para a construção do Plano Piloto de Brasília

- Hoje é uma Região Administrativa do Distrito Federal.
- Candango: Nome atribuído ao trabalhadores de Brasília, os quais ajudaram a erger o sonho da capital.

1956 | Inauguração do Catetinho, projeto provisório para residencia do presidente, de autoria de Oscar Niemeyer para Brasília

- O Catetinho – em referencia ao Palácio do Catete, no Rio de Janeiro, é primeira residência oficial do presidente Juscelino Kubitschek na época da construção da nova capital do país, Brasília

1956 – 1960 | Presidente Juscelino Kubitschek. Capital proposta e construída por Lucio Costa: Brasília.

- 1946: JK é presidente do Brasil, e é a partir do Plano de Metas, com um Plano Viário que trazia a transformação territorial com mais de 20 mil km de rodovias, fazendo de Brasília o ponto central do País.
- 1954: Comissão de Planejamento da Construção e da Mudança da Capital Federal escolhe o sítio Castanho como local definitivo para a construção de Brasília.

1957 | Criada a Vila Planalto, “acampamento de trabalhadores” que localiza-se, ainda hoje, no Plano Piloto de Brasília

- Surgiu para abrigar os diversos acampamentos de que vieram para a construção da nova capital. Apesar de da tentativa de mover estes acampamentos, transferindo-as as famílias pioneiras para outras regiões administrativas, dada a resesistência dos seus moradores, continuou a existir.

1957 – 1958 | Criação do Palácio da Alvorada, projeto para a Residência Oficial do Presidente, de autoria de Oscar Niemeyer

- Em junho inaugurou-se, assim, o primeiro edifício público de Brasília.

1958 – 1960 | Criação de diversos “acampamento de trabalhadores”, atuais Regiões Administrativas

- Antes da inaguração da Capital, contabilizava-se dois povoamentos na região, sendo eles: Planaltina (1859) e Brazlândia (1933);
- Antes da inauguração, mas à partir do início da construção, soma-se seis (6) acampamentos, sendo eles: Núcleo Bandeirante (1956), Fercal (1956), Candangolandia (1956), Paranoá (1957), Taguatinga (1958) e Cruzeiro (1959).

1960 | Inauguração da Nova Capital no dia 21 de abril

- Inauguração também, no mesmo dia, do Palácio do Planalto, local de trabalho do Presidente da República, sendo este um dos três edifícios da Praça dos Três Poderes (os outros, o Congresso Nacional e o Supremo Tribunal Federal);
- Plano Piloto com população pensada para suportar 500.000 habitantes;

- Cidade ainda não concluída para a inauguração, mas, conforme o Concurso, conseguiria ser concluída em um período de dez (10) anos. A Catedral Metropolitana inauguraria-se apenas em 1970, apesar de sua estrutura estar pronta desde 1960.

1960 | Inauguração das Regiões Administrativas Gama e Sobradinho para abrigar os antigos construtores e novos habitantes de Brasília

- Com da inauguração da Capital, houve um acréscimo vinte e dois (22) Regiões Administrativas ao número pré-existente (oito, 8), sendo elas: Sobradinho (1960), Gama (1960), Park Way (1961), Lago Sul (1964), Lago Norte (1964), Guará (1969), Varjão (1970), Ceilândia (1971), Samambaia (1989), Sudoeste/Octogonal (1989), Santa Maria (1990), Riacho Fundo (1990), Águas Claras (1992), São Sebastião (1993), Recanto das Emas (1993), Riacho Fundo II (1994), SCIA/Estrutural (2004), Sobradinho II (2004), Jardim Botânico (2004), Itapoã (2005), SIA (2005), Vicente Pires (2008);
- São assim um total de 31 Regiões Administrativas, sendo a I o Plano Piloto de Brasília, a qual inclui a Vila Planalto, antigo "canteiro de obras".

1961 | Muro de Berlim começa a ser construído

1964 – 1985 | Período da Ditadura Militar do Brasil, "anos de chumbo"

- Regime instaurou-se em 1 de abril, com "Golpe de 64", e durou com até 15 de março de 1985, sob comando de sucessivos governos militares.

1962 | Terceira viagem de Le Corbusier ao Brasil para conhecer Brasília

- O arquiteto é encarregado de fazer os planos para Embaixada de França em Brasília, o qual recusa.

1969 | Organização dos Estados Americanos (OEA), Convenção Americana de Direitos Humanos

- Entra em vigor em 1978

Década de 1970: Alteração das Passagens Subterrâneas de Pedestres do Plano Piloto dada a criação de mais um "trevo" na Tesourinha

1979 | Organização das Nações Unidas (ONU), Convenção da Mulher

- Convenção sobre a Eliminação de Todas as Formas de Discriminação contra a Mulher

1985 | Fim da Ditadura Militar do Brasil

- 1983-1984: "Diretas Já", movimento civíl reivindicação por eleições presidenciais diretas no Brasil
- Tancredo Neves vence a eleição indireta, sucedendo ao último presidente militar, João Figueiredo. Todavia, Tancredo não chega a tomar posse, vindo a falecer, e quem assume a presidencia, é o seu vice-presidente, José Sarney.

1987 | Inicio do Comitê Latino–Americano de Defesa dos Direitos da Mulher

Década de 1980 | Alterações das Passagens Subterrâneas de Brasília

1991 | Queda do Muro de Berlim e da União Soviética (URSS)

1993 | Organização das Nações Unidas (ONU), Declaração sobre a Eliminação da Violência contra a Mulher

1998 | Inauguração das Linhas do Metropolitano em Brasília

- Transportando uma média de 144 mil passageiros por dia, o sistema é composto atualmente por 2 linhas em operação, a Linha Verde e a Linha Laranja, que somam 24 estações e 42,38 km de extensão. O sitema opera em seis regiões administrativas do Distrito Federal
- No Plano Piloto de Brasília, encontra-se, ainda, apenas construído na Asa Sul, ligando da extremidade da Asa Sul (mais precisamenta, na Entrequadra 14-15, chamada de Estação 114 sul) até a Rodoviária de Brasília (Estação Central). As estações para a Asa Sul ainda não realizadas estão em obra, sendo elas Estação 104 sul, Estação 106 sul e Estação 110 sul) A previsão de construção da Asa Norte, localidade onde encontra-se o principal pólo universitário da Universidade de Brasília, ainda está em processo de estudo.

Década de 1990 | Desobstrução das Passagens Subterrâneas Pedonais da Asa Norte

- Inicialmente deserta, uma vez que não estava concluída, as Passagens da Asa Norte foram entupidas para evitar a moradia de mendigos nos anos 1970.

2006 | Brasil decreta Lei Maria da Penha

- A Lei Maria da Penha, Lei 11.340/06, entra em vigor no dia 22 de setembro de 2006
- Nesta Lei em combate a violência contra a mulher, não se enquadra apenas nas agressões realizadas dentro da residência da vítima, mas em qualquer local, contanto que estas tenham sido ocasionada por uma relação de convivência familiar ou afeto entre o agressor e a vítima.
- A Lei Maria da Penha classifica em cinco modalidades os tipos de agressão, sendo elas: violência patrimonial, violência sexual, violência física, violência moral e violência psicológica.

REFERÊNCIA BIBLIOGRÁFICA PARA LINHA DO TEMPO

- BRAGA, Milton. O Concurso de Brasília. São Paulo, Cosac Naify, 2010

- CRULS, Luís. Relatório da Comissão Exploradora do Planalto Central: Relatório Cruls, Edição Especial do Centenário da Missão Cruls – 1892-1992. Brasília: CODEPAN, 1992

- GOROVITZ, Matheus; FERREIRA, Marcílio Mendes. A Invenção da Superquadra: O Conceito de Unidade de Vizinhança em Brasília. Brasília: IPHAN, 2009.

- LESSA, Carlos. Auto-estima e desenvolvimento social. Rio de Janeiro: Garamond, 2000

- VIDAL, Laurent. de Nova Lisboa à Brasília: A Invenção de uma Nova Capital (Séculos XIX e XX). Brasília : EDUNB, 2009.

- "O Sonho de Brasília". Aula aberta do Programa de Doutoramento em Arquitectura, FAUP, da disciplina "As Cidades Invisíveis: Da ficção ao real", ministrada pelo professor Nuno Grande. 05 de abril de 2019.

- "Leis de Combate a Violência Contra a Mulher na América Latina: Uma Breve Abordagem Histórica", por Suellen André de Souza. Julho de 2013. Disponível em: http://www.snh2013.anpuh.org/resources/anais/27/1371348947_arquivo_textoanpuhnatalsuellen.pdf

- Informações acerca do Metropolitano disponíveis em: http://www.metro.df.gov.br

- Informações acerca das Regiões Metropolitanas (RAs) disponíveis em: http://www.df.gov.br/administracoes-regionais/