



**Universidade de Brasília – UnB
Instituto de Ciências Humanas - IH
Departamento de Geografia - GEA**

**A ESCALA RESIDENCIAL DE BRASÍLIA - OS CONFLITOS
SOCIOESPACIAIS QUE ENVOLVEM A SUPERQUADRA**

Carlos Guilherme Andrade de Lucini

**Brasília/DF
2014**

CARLOS GUILHERME ANDRADE DE LUCINI

**A ESCALA RESIDENCIAL DE BRASÍLIA - OS CONFLITOS
SOCIOESPACIAIS QUE ENVOLVEM A SUPERQUADRA**

Sob a Orientação da Professora Nelba Azevedo Penna

Pesquisa submetida à Banca examinadora da Universidade de Brasília - UNB, como requisito parcial para obtenção do grau de Bacharel em Geografia.

**Brasília/DF
2014**

CIP – CATALOGAÇÃO NA PUBLICAÇÃO

LUCINI, Carlos Guilherme Andrade

A Escala Residencial De Brasília - Os Conflitos Socioespaciais Que Envolvem A Superquadra/Carlos Guilherme Andrade de Lucini. – Brasília: CIP da Universidade de Brasília/ UnB, 2014.

68.: il.

Graduação) – Graduação em Geografia na Universidade de Brasília – DF, 2014. Orientador: Profa. Dra. Nelba Azevedo Penna

1.Superquadras. 2.Plano Piloto. 3.Escalas. 4.Espaços Urbano.



Universidade de Brasília - UnB

CARLOS GUILHERME ANDRADE DE LUCINI

Monografia submetida ao Curso de Geografia intitulada: A Escala Residencial De Brasília - Os Conflitos Socioespaciais Que Envolvem A Superquadra, como requisito parcial para obtenção do grau de bacharelado em Geografia.

MONOGRAFIA APROVADA PELOS MEMBROS DA BANCA EXAMINADORA,

EM ____/____/____,

COM MENÇÃO (_____).

Banca Examinadora:

Presidente: Prof. Dr. Nelba Azevedo Penna
Universidade de Brasília GEA - UnB

Integrante: Prof. Dr. Marília Luiza Peluso
Universidade de Brasília GEA - UnB

Integrante: Prof. Dr. Lúcia Cony
Universidade de Brasília GEA - UnB

Para Lyonel (*in memoriam*) e Teresa.

AGRADECIMENTOS

A Ana Claudia Risso, por tudo: seu incentivo, apoio incondicional e paciência, sem você nada disso seria possível.

À minha mãe, Teresinha Andrade, pela paciência e confiança sempre depositadas em mim.

Ao meu pai, Lyonel Lucini, fonte eterna de inspiração e admiração. Saudades... No nos vencerán!

À Julia e Juana, minhas queridas irmãs.

À minha orientadora Nelba, que encarou a “pedreira” e foi um doce, atenciosa e gentil.

Ao PPNE, programa fundamental na Universidade e que foi de grande ajuda na conclusão do meu curso.

A todos os professores e funcionários que me apoiaram do Departamento de Geografia (GEA).

A todos os meus professores de Geografia dos Ensinos Fundamental e Médio, que me inspiraram e me fizeram ter certeza do caminho que escolhi.

RESUMO

Dentro da complexidade e riqueza dos elementos que constituem e produzem o espaço urbano de Brasília, o presente trabalho foca na escala residencial definida por Lúcio Costa, utilizando sua unidade característica - a Superquadra, buscando demonstrar os conflitos socioespaciais que a envolvem, e, como consequência destes, sua descaracterização.

Palavras – Chave: Superquadras. Plano Piloto. Brasília. Escalas. Espaço urbano. Habitação. Conflitos socioespaciais.

ABSTRACT

Within the complexity and richness of the elements of the urban space and produce Brasilia, the present work focuses on residential scale defined by Lúcio Costa, using his characteristic unit - the Superquadra and attempts to demonstrate the sociospatial conflicts surrounding it, and, as a consequence of these, its distortion.

Keywords: Superquadras. Pilot Plan of Brasilia. Scales. Urban space. Habitation. Sociospatial conflicts.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Novos prédios nas Superquadras. Reentrâncias, diferenças de volume e gabarito.	24
Figura 2 – PPCUB – PLC 078/2013	37
Figura 3: Grades colocadas para impedir passagem de alunos e demais transeuntes pelos pilotis em direção à Escola Parque, no bloco G da SQN 304.	42
Figura 4: áreas anexas ao Bloco G da SQN 304, transformadas em jardins privados pelos moradores impedindo por outro lado o acesso livre aos pilotis em direção à Escola Parque.	42
Figura 5: Entrequadra 102/103 Norte. Ocupação discordante do previsto no Plano de Lúcio.	45
Figura 6: Escola Classe da SQN 304, no “coração” da Superquadra. Ocupação condizente ao Plano de Lúcio Costa.	46
Figura 7: o único acesso que sobrou aos estudantes e demais transeuntes, entre os blocos G e F da SQN 304, com a Escola Parque ao fundo – um beco.	47
Figura 8: Transportes dos filhos dos trabalhadores das Superquadras, ligando a cidade do Paranoá, à escola classe da SQS 308. Motivo de conflito com alguns moradores da Superquadra.	47
Figura 9: Jardins e cercamentos na lateral do bloco G da SQN 304. Foto do autor.	48
Figura 10: Salão de festas construído nos pilotis do bloco G da SQN 304. Escola Parque ao fundo.	49
Figura 11: Depósito de Bicicletas nos pilotis de um bloco da SQN 104.	49
Figura 12: Quadra de esportes transformada em estacionamento de automóveis, na SQN 104.	50
Figura 13: automóveis estacionam em local proibido na SQN 304. Foto do autor.	50
Figura 14: motociclista passa pelos pilotis de um bloco da SQS 108, que transformou a área em passagem para um estacionamento pavimentado construído do outro lado do prédio.	51
Figura 15: o condomínio deste bloco da SQS 108 (a “primeira superquadra de Brasília”) parece querer justificar - citando leis que não contemplam a questão - o	

injustificável: uma cancela nos pilotis do edifício, controlando o acesso a um estacionamento “exclusivo dos moradores”._____ 51

Figura 16: edifício da SQN 110. Percebe-se a desconfiguração do gabarito previsto e a cobertura._____ 52

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	1
CAPÍTULO 1 - BREVE HISTÓRICO DA SUPERQUADRA	11
CAPÍTULO 2 - PRESENÇA E SIGNIFICADO DA SUPERQUADRA NO PLANEJAMENTO URBANO MODERNO	16
CAPÍTULO 3 - EVOLUÇÃO DA SUPERQUADRA NA URBANIZAÇÃO DE BRASÍLIA	21
CAPÍTULO 4 - A URBANIZAÇÃO E SEUS CONFLITOS	26
CAPÍTULO 5 - FATORES ATUAIS DE TRANSFORMAÇÃO DO PLANO PILOTO	32
CAPÍTULO 6 - OS CONFLITOS SOCIOESPACIAIS QUE ENVOLVEM A SUPERQUADRA	38
CONSIDERAÇÕES FINAIS	54
REFERÊNCIAS	57

INTRODUÇÃO

Contextualização

O Plano Piloto de Brasília tem sido objeto de estudo e análise das mais diversas áreas do conhecimento acadêmico ao longo das suas mais de cinco décadas de existência, e até mesmo antes da inauguração da nova capital federal. Algo plenamente justificável, devido a todas as particularidades de diversas ordens que apresenta: urbanística, cultural, social, histórica, geopolítica e territorial.

Uma das características principais e mais atrativas da cidade de Brasília é o seu projeto urbanístico prévio, que lhe deu a alcunha de “cidade planejada”. Aplicando-se distanciamento ao mirar tal termo, não deveria ser de espantar o fato de uma cidade ser planejada; mas no contexto espacial em que a cidade surgiu, a se dizer, de um país periférico da economia capitalista, onde os principais centros urbanos existentes à época já apresentavam características caóticas (assim como em outros países de desenvolvimento semelhante), a construção de uma nova capital a partir de um projeto de planejamento, era um fato singular e expressivo.

A fim de realizar tal empresa, o governo federal, liderado então pelo presidente Juscelino Kubitschek – e, segundo o antropólogo James Holston, conhecido crítico de Brasília (1993), por “insistência” de Oscar Niemeyer, previamente escolhido pelo presidente como o principal arquiteto da capital, “encarregado de projetar a maioria dos edifícios públicos e protótipos residenciais” – realiza um concurso para a escolha do projeto urbanístico que seria utilizado para a construção da nova capital. O projeto vencedor foi o de Lúcio Costa – definindo, assim, seu papel como planejador prévio da capital federal. Assim, o “Plano Piloto” era, originalmente, o documento com o qual ele se inscreveu no concurso (HOLSTON, 1993).

O regulamento exigia apenas dois documentos de cada participante: um layout básico da cidade indicando suas principais estruturas e organização espacial, e uma exposição de motivos. Embora listasse inúmeros outros pontos para serem examinados, como o planejamento agrícola no DF, a política de recursos naturais, o suprimento de água, as fontes de energia, a ocupação e a propriedade da terra e as oportunidades de emprego, o programa da competição indicava que seria dada

consideração prioritária, segundo Holston (1993, p. 69), à “ideia arquitetônica da forma e do caráter da Nova Capital”.

Uma banca de jurados, inclusive com membros de outros países, foi formada para avaliação das propostas. A bancada separou as propostas em dois grupos: o grupo que continha aquelas concentradas na “ideologia do projeto”, e que foi melhor representada pela proposta de Lúcio Costa, e o grupo das que deram atenção maior aos detalhes da organização da cidade. Neste grupo, a melhor proposta foi representada pela firma M.M.M. Roberto. Enfim, em março de 1957, o primeiro prêmio foi concedido ao projeto de Lúcio Costa (HOLSTON, 1993).

No Relatório do Plano Piloto de Brasília (“PPB”) Lúcio Costa afirma que a concepção da cidade “nasceu de um gesto primário de quem assinala um lugar ou dele toma posse: dois eixos cruzando-se em ângulo reto, ou seja, o próprio sinal da cruz” (COSTA, 1991). Desenho este que, simbolicamente, ia perfeitamente ao encontro da mudança de base territorial no contexto nacional que se buscava, pelo menos no discurso oficial: a se dizer, maior interiorização e integração - ação de forte caráter geopolítico, portanto. A cruz arqueada, inserida num triângulo equilátero, garante a adaptação à topografia e define a área urbanizada. No eixo maior – Rodoviário – Costa propõe a área residencial e no eixo transversal – Monumental – os centros cívico e administrativo. No cruzamento deles foi situada a Plataforma Rodoviária e o centro de diversões em suas proximidades.

Os principais eixos do plano foram orientados cartograficamente: o Monumental no sentido leste-oeste e o Rodoviário, norte-sul. A distribuição das áreas residenciais e do Centro Urbano se deu de forma simétrica em relação ao Eixo Monumental, compondo os bairros posteriormente denominados de Asa Norte e Asa Sul (RIBEIRO, 2013, p.48).

O Plano Piloto de Lúcio Costa se baseava nas premissas do urbanismo modernista, manifestas, principalmente, nos Congrès Internationaux d’Architecture Moderne (CIAM) e no principal documento gerado a partir destes, a “Carta de Atenas”, onde se explicitam os fundamentos do movimento (tópicos que serão desenvolvidos adiante neste trabalho). Portanto, o Plano de Lúcio previa uma ampla setorização espacial das funções urbanas; mas não “excessiva”, como salientou o autor em 1987 (COSTA, 1987). Os tipos morfológicos de cada setor, e mais, a totalidade do conjunto urbano do Plano Piloto e sua ideia de funcionamento, foram

estabelecidos de acordo com as quatro “Escalas” definidas por Costa: Residencial, Monumental, Gregária e Bucólica. Em entrevista a Claudius Ceccon, em 1961 (apud RIBEIRO, 2013), Lúcio Costa explica que Brasília foi concebida para o homem nestas “Escalas”:

[...] a escala residencial, ou cotidiana, nas áreas de vizinhança constituídas de superquadras, que embora autônomas, se encadeiam umas às outras, permitindo às pessoas encontrar-se, conversar, conviver, compreender-se.

[...] a escala dita monumental, em que o homem adquire dimensão coletiva; a expressão urbanística desse novo conceito de nobreza – que não se opõe ao individual, mas o acrescenta e enriquece – traduz-se no jogo mais livre do espaço e numa comodulação arquitetônica maior.

[...] a escala gregária, onde as dimensões e o espaço são deliberadamente reduzidos e concentrados a fim de criar clima propício ao agrupamento, tanto no sentido exterior da tradição mediterrânea, como no sentido nórdico do convívio interior.

[...] a quarta escala, esta diluída e rarefeita, a área bucólica das áreas agrestes destinadas aos finais de semana. (RIBEIRO, 2013, p. 48-49)

A escala residencial, com a proposta inovadora da “Superquadra” – a que se dedica este estudo – teria, segundo Costa (1987, p. 1), “a serenidade urbana assegurada pelo gabarito uniforme de seis pavimentos, o chão livre e acessível a todos através do uso generalizado dos pilotis e o franco predomínio do verde” e traria consigo “o embrião de uma nova maneira de viver, própria de Brasília e inteiramente diversa das demais cidades brasileiras”.

Lúcio Costa (1987, p. 2) continua:

As Superquadras residenciais, intercaladas pelas Entrequadras (comércio local, recreio, equipamentos de uso comum) se sucedem, regular e linearmente dispostas ao longo dos 6 km de cada ramo do eixo arqueado - Eixo Rodoviário-Residencial, de forma que as faixas a oeste do eixo abrigam as quadras 100 e 300 enquanto as do leste, as quadras 200 e 400.

Ainda segundo Lúcio (1987, p 3),

O plano-piloto optou por concentrar a população próximo ao centro (Eixo Rodoviário-Residencial), através da criação de áreas de vizinhança que só admitem habitação multifamiliar; mas habitação multifamiliar não na forma de apartamentos construídos em terrenos inadequados e constringendo os moradores das residências vizinhas, como geralmente ocorre. 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.

Analisando a cidade mais de duas décadas depois de sua inauguração, e, mesmo com as diferenças entre o proposto e o executado, a importância de sua preservação no que a particulariza, Lúcio Costa afirma, no mesmo artigo (1987):

(...) passada a fase de consolidação, a vitalidade urbana é manifesta e crescente — Brasília preenche suas áreas ainda desocupadas e quer se expandir. Não menos evidente é o fato de que a capital é histórica de

nascença, o que não apenas justifica mas exige que se preserve, para as gerações futuras, as características fundamentais que a singularizam. (...) É exatamente na concomitância destas duas contingências que reside a peculiaridade do momento crucial que Brasília hoje atravessa: de um lado, como crescer assegurando a permanência do testemunho da proposta original, de outro, como preservá-la sem cortar o impulso vital inerente a uma cidade tão jovem. (1987, p. 1)

Dentro da complexidade e riqueza dos elementos que constituem e produzem o espaço urbano de Brasília, o presente trabalho foca na escala residencial definida por Lúcio Costa, utilizando sua unidade característica - a Superquadra -, buscando demonstrar os conflitos socioespaciais que a envolvem, e, como consequência destes, sua descaracterização.

Definição do Problema

Descaracterização do plano

O projeto vencedor era bastante esquemático e no início de sua implantação teve de sofrer adaptações. Imediatamente após o concurso, a NOVACAP (Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil, criada com a finalidade de gerenciar e coordenar a construção) promoveu uma revisão e introduziu algumas destas adaptações. Dentre outras, o conjunto urbano foi deslocado para leste, na direção do Lago Paranoá, e teve suas áreas residenciais ampliadas: a leste do Eixo Rodoviário, a introdução de uma nova faixa de Superquadras (de numeração 400), e do mesmo eixo a oeste, uma faixa de casas geminadas (as quadras 700) além de um novo setor de grandes áreas. As adaptações impactaram o funcionamento do que havia sido previsto no projeto.

Parte da problemática dos conflitos socioespaciais pode ser bem exposta pelo fato de, em 1987, o conjunto arquitetônico e urbanístico do Plano Piloto de Brasília ter sido declarado Patrimônio Histórico da Humanidade pela UNESCO. Tal fato relacionou-se diretamente com a preservação das características específicas que foram consolidadas do projeto original de Lúcio Costa e com a preocupação em relação às descaracterizações que estas vinham sofrendo desde a inauguração da cidade em 1960, já que não existia nenhuma política legislativa protetora. O tombamento de Brasília pela UNESCO foi por si só, singular: foi a primeira cidade moderna inscrita na Lista do Patrimônio Mundial, o que demandou a criação de uma nova categoria, a de "Cidades Novas do Séc. XX"; e sua inclusão só se daria a partir

do momento em que alguma política de proteção e preservação fosse efetuada legalmente, o que ensejou a criação do Decreto 10.829/87 pelo governo do Distrito Federal à época (SANTARÉM, 2013).

Marcos Antonio Santos (2007, p. 1) explicita como as quatro Escalas do projeto também são determinantes no tombamento:

A fundamentação adotada pela documentação de tombamento foi a estruturação espacial de Brasília baseada nas quatro *escalas* definidas por Lúcio Costa em seu plano para a nova capital do Brasil. Sendo assim, o equilíbrio entre as escalas monumental, gregária, residencial e bucólica passou a orientar os mecanismos de salvaguarda do patrimônio histórico brasileiro.

O perímetro de tombamento consistia na delimitação do Plano Piloto: “a leste pela orla do lago Paranoá, a oeste pela Estrada Parque Indústria e Abastecimento (EPIA), ao sul pelo córrego Vicente Pires e ao norte pelo córrego bananal” (BRASIL,1992). Brasília era entendida tão somente como a área inicial proposta por Costa, embora já existissem diversas cidades satélites em suas proximidades. O intuito era permitir que as características essenciais das *quatro escalas* fossem preservadas, através da fixação dos princípios urbanísticos e não necessariamente das edificações que constituíam a cidade (PESSOA, 2003 apud RIBEIRO, 2013).

De acordo com Santos (2007), os dispositivos legais de preservação, sejam estes do patrimônio histórico e artístico de Brasília ou de proteção ambiental tem o escopo de proporcionar a manutenção da ideia contida na proposta de origem, tendo como maior entrave as sucessivas privatizações de áreas públicas ocorridas desde a inauguração da cidade em 1960.

Para diversos pesquisadores, o tombamento da capital brasileira “resultou mais na definitiva sacralização do Plano Piloto do que na adoção de medidas consequentes de preservação” (FICHER *et al.*, 2006 apud RIBEIRO, 2013). Se por um lado o tombamento garantia às gerações futuras a oportunidade e o direito de conhecer as características fundamentais que a singularizavam (COSTA, 1985) por outro, seus problemas urbanos e sociais continuavam sem solução.

Superquadras do Plano Piloto

Segundo Ribeiro (2013, p.52),

Na organização interna das Superquadras, Costa propôs que a implantação dos edifícios fosse livre e variada, desde que fossem adotados alguns

princípios básicos: gabarito máximo uniforme, até seis pavimentos com pilotis; faixa periférica arborizada com 20m de largura; e separação do tráfego de pedestres e veículos, com exceção do acesso à escola primária e demais equipamentos existentes no interior da quadra.

Lúcio Costa (apud Zapatel, 2009) justifica a adoção dos gabaritos baixos, remetendo à época em que não havia elevador,

Quando não havia elevador as cidades tinham esses gabaritos, eram cinco pavimentos e mais a mansarda, era a escada que comandava de modo que ficou essa ideia tradicional de cidade mais humana, mais concentrada pela altura.

Os edifícios sobre pilotis e a abundância de áreas verdes contribuiriam para desobstrução dos espaços internos das quadras. Segundo Costa, “[...] você permite que as pessoas atravessem a vista também, entrem não pela frente ou pelos fundos, mas por baixo do prédio. O acesso flui livremente através dos prédios, apesar dos prédios” (apud ZAPATEL, 2009). As pessoas e até mesmo os automóveis “já domesticados” poderiam chegar até os edifícios, sem a necessidade de pavimentação dentro das quadras, afirma Costa (1991, p. 32),

As quadras seriam niveladas e paisagisticamente definidas, com as respectivas cintas plantadas de grama e deste modo arborizadas, mas sem calçamento de qualquer espécie, nem meio-fios. De uma parte, técnica rodoviária; de outra, técnica paisagística de parques e jardins [...].

Lúcio Costa (1991) acreditava que a diversidade de tipos edifícios e a localização das quadras possibilitariam a variação no custo imobiliário e conseqüentemente a ocupação das quadras por classes sociais distintas. E a implantação e o padrão de acabamento dos edifícios não iriam interferir na qualidade urbanística e o “conforto social”, segundo Ribeiro (2013), que são características fixadas no Relatório do Plano Piloto.

De acordo com Ana Luiza Nobre (apud RIBEIRO p. 52),

As mais próximas do eixo seriam, logicamente, as mais valorizadas e a gradação se faria através da programação e das edificações. As habitações mais econômicas não teriam certos acabamentos e comodidades considerados indispensáveis pelo pequeno burguês, a fim de evitar o perigo sempre presente de, uma vez prontas, ficarem tão boas ou tão caras que fossem ocupadas por outros que não aqueles a quem se destinavam.

Unidade de Vizinhança

A ideia de Unidade de Vizinhança (UV) foi inicialmente proposta por Clarence Perry nos anos 20 e posteriormente reiterada como um dos pontos de doutrina da

Carta de Atenas de 1943. Conforme Le Corbusier (1993, p.143, apud FERREIRA e GOROVITZ, 2008), “o núcleo inicial do urbanismo é uma célula habitacional – uma moradia – e sua inserção num grupo formando uma unidade habitacional de proporções adequadas”.

Em 1986, Costa escreveu sobre a Unidade de Vizinhança:

O princípio de organização de vizinhança era colocar dentro de uma mesma distância percorrível a pé todas as facilidades necessárias diariamente ao lar e à escola, e manter fora dessa área de pedestres, as pesadas artérias de tráfego que conduzem pessoas ou mercadorias que nada tem a ver com a vizinhança.

O desejo era, ao conferir autossuficiência à Unidade de Vizinhança, aproximar à convivência a coletividade desejada, além de dispor, numa distância acessível a pé, “todas as facilidades necessárias à vida cotidiana e, concomitantemente, salvaguardar este território da influência do tráfego de passagem”. (FERREIRA e GOROVITZ, 2008).

A Unidade de Vizinhança em Brasília compõe-se de quatro Superquadras, seus comércios locais e suas “Entrequadras”, que deveriam estar abastecidas de equipamentos de uso comunitário, unidades educacionais e de lazer, e de espaços livres, componentes da escala bucólica prevista no projeto.

Em tal contexto, é conseqüente que se expusessem contradições entre a realidade espacial da cidade e o idealismo envolto em seu planejamento. Mais que isso, as contradições permanecem e se renovam, continuamente, nas diferentes escalas que compõem o espaço urbano da capital brasileira.

O presente trabalho tem como problemática os conflitos socioespaciais observados na escala residencial, e dentre eles estão: apropriação indevida do espaço público; violações do ordenamento urbano; desequilíbrio; alto poder aquisitivo interferindo na descaracterização das superquadras; especulação imobiliária; transformação do espaço urbano; desorganização espacial.

Questões de pesquisa

Neste contexto de conflitos, busca-se responder a seguinte questão: A criação e transformação do espaço planejado colocam em questão as mais variadas demandas sociais. Estas demandas cooperam para o aumento dos conflitos socioespaciais?

Objetivos

Objetivo Geral

- Evidenciar a descaracterização das Superquadras provocadas pelos conflitos socioespaciais que as envolvem.

Objetivos Específicos

- Analisar os ideais que permeiam a construção das Superquadras;
- Abordar as alterações da escala residencial do plano piloto de Brasília;
- Evidenciar os conflitos socioespaciais surgidos entre o que previa o projeto e a realidade constituída na escala residencial.

Justificativa

Como justificativa para relevância do tema abordado, destaca-se a importância do conjunto arquitetônico e urbanístico de Brasília que foi declarado patrimônio histórico da humanidade pela UNESCO. Tal fato relacionou-se diretamente com a preservação das características específicas (e consolidadas) do projeto original de Lúcio Costa e com a preocupação em relação às descaracterizações que este vinha sofrendo (SANTOS, 2007).

A pesquisa promove uma reflexão sobre o processo de implantação do Plano Piloto e a origem das Superquadras, tratando da concepção espacial da Superquadra idealizada por Lúcio Costa e sua concretização, considerando sua forma urbana desde o início da construção da cidade até os projetos mais recentes. Analisa os conflitos socioespaciais consequentes da urbanização da cidade e transformações e/ou descaracterizações decorrentes deste processo.

Metodologia

Em relação aos aspectos metodológicos, a elaboração foi por meio de pesquisa bibliográfica e documental, mediante referências teóricas, com base em livros, publicações especializadas, artigos, revistas, imprensa escrita, bem como dados oficiais publicados na internet, que abordam, direta ou indiretamente, as alterações da escala residencial do Plano Piloto de Brasília. Foi utilizado registro

fotográfico realizado pelo autor, na época da pesquisa, para demonstrar algumas destas alterações e/ou descaracterizações.

Segundo Antonio Carlos Gil (2010), a metodologia prevalente empregada, pesquisa bibliográfica, é ordenada com base em material já publicado, tradicionalmente, esse modo de pesquisa abrange material impresso, como livros, revistas, jornais, teses, dissertações, e anais de eventos científicos. Entretanto, em virtude da disseminação de novos contornos de conhecimento, estas pesquisas passaram a incluir outros tipos de fontes, como discos, fitas magnéticas, CDs, bem como o material disponibilizado pela Internet.

De acordo com Gil (2010, p 30),

A principal vantagem da pesquisa bibliográfica reside no fato de permitir ao investigador a cobertura de uma gama de fenômenos muito mais ampla do que aquela que poderia pesquisar diretamente. Essa vantagem torna-se particularmente importante quando o problema de pesquisa requer dados muito dispersos pelo espaço. A pesquisa bibliográfica também é indispensável nos estudos históricos. Em muitas situações, não há outra maneira de conhecer os fatos passados se não com base em dados bibliográficos.

A presente pesquisa apresenta pontos de semelhança com a pesquisa documental, e utilizou-se dela na análise do Relatório do Plano Piloto, da documentação de tombamento, dentre outros. Gil (2010) explica que a pesquisa bibliográfica fundamenta-se em material elaborado por autores com propósito específico de ser lido por públicos específicos. Já a pesquisa documental vale-se de toda sorte de documentos, elaborados com finalidades diversas, tais como assentamento, autorização, comunicação, etc.

Esta pesquisa foi desenvolvida por meio de levantamento, análise, identificação e seleção: 1) de material bibliográfico sobre Brasília, a cidade moderna, e principalmente, a origem das Superquadras do Plano Piloto; 2) material bibliográfico sobre o relatório do Plano Piloto de Brasília de Lúcio Costa; 3) material sobre os projetos urbanísticos das superquadras; 4) material bibliográfico sobre o estudo das Escalas definidas por Lúcio Costa; 5) material bibliográfico sobre a urbanização de Brasília; 6) material bibliográfico sobre os conflitos socioespaciais que envolvem o Plano Piloto e mais especificamente, as Superquadras. As fotografias feitas pelo autor buscam ilustrar os conflitos identificados neste último tópico.

As fontes coletadas para o desenvolvimento da pesquisa foram levantadas junto aos seguintes arquivos: biblioteca universitária; produções acadêmicas (dissertações de mestrado e doutorado); legislações referentes a aspectos importantes, como do tombamento e uso dos espaços públicos; notícias de órgãos de imprensa, tanto impressa como da Internet; documentos e análises relevantes publicadas em *blogs* e outras bases de dados virtuais.

CAPÍTULO 1 - BREVE HISTÓRICO DA SUPERQUADRA

Segundo Amorim (2005),

Brasília, projetada por Lúcio Costa e inaugurada por Juscelino Kubitschek em 21 de abril de 1960, é uma cidade que segue os princípios modernistas da Carta de Atenas. Seu plano urbanístico possui dois eixos principais, o monumental e o rodoviário.

O eixo monumental, que se amplia por 9.750 metros na direção oeste – leste, é apurado às curvas de nível, caindo suavemente na direção do Lago Paranoá; este último criado a partir do represamento de drenagens conciliadas à topografia favorável na área, componente fundamental da escala bucólica do Plano Piloto, além de seus efeitos amenizadores ambientais, etc. Ao longo do eixo supracitado, foram organizados os setores institucionais, e os que acrescentam funções de trabalho e lazer. O eixo rodoviário, com 14.300 metros na direção norte – sul, foi levemente arqueado para se adaptar a topografia local e ao escoamento natural das águas. Foi destinado a receber setores residenciais, em forma de superquadras. (BRAGA, 2005).

Segundo Ribeiro (2013) a organização da cidade foi formada por um princípio viário hierarquizado: as vias mais lentas no interior dos setores habitacionais e as de maior velocidade fora deles. O Eixo Rodoviário margeado pelas áreas residenciais teria a função circulatória de tronco. As amarrações foram pensadas de modo a não gerar suspensões no fluxo da via principal, ou seja, não haveria cruzamento de fluxos de veículos.

A unidade básica destas áreas residenciais foi chamada de “Superquadra”.

Lúcio Costa (1991) explica o que seriam as superquadras,

(...) grandes quadras dispostas, em ordem dupla ou singela, de ambos os lados da faixa rodoviária, e emolduradas por uma larga cinta densamente arborizada, árvores de porte, prevalecendo em cada quadra determinada espécie vegetal, com chão gramado, e uma cortina suplementar 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.

Consoante Ribeiro (2013, p.52),

Na organização interna das Superquadras, Costa propôs que a implantação dos edifícios fosse livre e variada, desde que fossem adotados alguns princípios básicos: gabarito máximo uniforme, até seis pavimentos com pilotis; faixa periférica arborizada com 20m de largura; e separação do tráfego de pedestres e veículos, com exceção do acesso à escola primária e demais equipamentos existentes no interior da quadra.

Segundo Carpinteiro (1998), duas influências são fundamentais para o desenho das superquadras: a Cidade Jardim e a Unidade de Vizinhança.

O conceito de Unidade Jardim foi desenvolvido por Ebenezer Howard e publicado em 1898. No século XIX, as cidades sofriam por falta de espaços verdes, luz natural e ar fresco, o que resultava em fácil propagação de doenças. Por outro lado, o campo sofria por outras razões: falta de infraestrutura, acesso à escola e outros. A ideia compreende o que cada espaço tinha de melhor; assim, nasce a “Cidade Jardim”, com número de habitantes limitado, muita área verde e com todas as vantagens que a cidade oferece. (BRAGA, 2005)

As superquadras são quadriláteros com dimensões aproximadas de 240 por 240 metros, onde se encontram implantadas as unidades multifamiliares definidas por Lúcio Costa, ou seja, os edifícios residenciais. O solo é público, de modo que não deveria haver cercas e muros, e os “vazios” estão preenchidos por gramados e outros tipos de vegetação. De acordo com (HOLSTON 1993), uma superquadra conteria não menos que oito e não mais que onze prédios de apartamentos. Estes seriam de dois tipos básicos. Nas superquadras de numeração 100, 200 e 300, prédios retangulares de seis andares sobre pilotis. O problema de superação do gabarito máximo, devido à construção de novos edifícios com cobertura (um tipo de sétimo pavimento) encontra-se nessa faixa de quadras. Ainda segundo Holston (1993), um prédio “típico” tem 36 apartamentos agrupados em três conjuntos em torno de entradas (elevador, escadas e área de serviço) onde moram de 150 a 250 pessoas. Já nas superquadras de numeração 400, os prédios que as compõem são uniformemente de três andares acima do térreo - atualmente a maioria com pilotis, e alguns, na asa sul, sem. Os apartamentos dessa faixa de superquadras são, geralmente, menores que os das demais (e destinados, portanto, a moradores de renda menor), resultando, nesses casos, em “maior número de apartamentos e mais moradores” (HOLSTON, 1993).

Segundo Amorim (2005), quanto aos edifícios residenciais, a legislação distrital e federal decreta:

- Os edifícios residenciais nas quadras 100, 200 e 300 terão seis pavimentos sobre pilotis;
- Nas quadras 400, os edifícios residenciais terão três pavimentos sobre pilotis;

- Em todas as superquadras, a taxa máxima de ocupação para a totalidade dos edifícios residenciais será de 15%;

- Cada superquadra contará com um único acesso para automóveis e será cercada em todo o seu perímetro com faixa de 20m de largura densamente arborizada;

- Além das unidades de habitação serão previstas e permitidas pequenas edificações de uso comunitário com no máximo, um pavimento.

Em um nível mais funcional que simbólico, a superquadra é concebida como uma unidade residencial autossuficiente, com seus próprios serviços e equipamentos, e ligada a três superquadras vizinhas pelos serviços que compartilham formando uma Unidade de Vizinhança (UV). Enquanto entidade autônoma, cada uma oferece em princípio, quatro tipos de serviços básicos a seus moradores: comércio, creche, educação e recreação. No projeto original, esses serviços eram coletivos, no sentido em que todos os moradores teriam iguais direitos a utilizar-se deles. Cada superquadra associa-se a um setor comercial local consistindo em duas fileiras de lojas separadas por uma via de serviço (HOLSTON, 1993).

Machado (2007, p. 133),

(...) em outros aspectos, o plano piloto não foi obedecido ainda, como por exemplo, nas superquadras. O que se queria era formar de quatro superquadras uma Unidade de Vizinhança, em que convivessem pelo menos três níveis sociais. As mais próximas do eixo seriam, logicamente, as mais valorizadas. As habitações mais econômicas não teriam certos acabamentos e comodidades consideradas indispensáveis pelo pequeno burguês, a fim de evitar que o perigo sempre presente de, uma vez prontas ficarem tão boas ou tão caras que fossem ocupadas por outros que não aqueles a que se destinavam.

A proposta das Superquadras talvez esteja entre as maiores contribuições do projeto do plano urbanístico de Brasília. Estruturadas em Unidades de Vizinhança compostas de quatro superquadras, a ideia na qual foi baseada foi reinventada, na medida em que os equipamentos de uso coletivo não estão no interior das quadras, mas paralelos ao sistema viário que as articula.

Segundo Ferreira e Gorovitz (2008, p. 22), “essa interface promove um intercâmbio que transcende as relações de vizinhança ao criar espaços de mediação entre o domínio do morador e o domínio do cidadão”.

Ferreira e Gorovitz (2008, p. 22) afirmam que,

O conceito original de Unidade de Vizinhança - UV é, em Brasília, reformulado, hipótese. Lucio Costa retoma, a exemplo de outras cidades novas planejadas, o conceito de UV como módulo agenciador da trama urbana. A ideia foi inicialmente proposta por Clarence Perry nos anos 20 e posteriormente reiterada como um dos pontos de doutrina da Carta de Atenas de 1943.

De acordo com Ribeiro (2013), foram priorizados os locais para instalações dos poderes e habitações nos primeiros anos de construção por conta da pressa para que a capital fosse transferida no prazo marcado. As residências inicialmente eram para os funcionários públicos transferidos do Rio de Janeiro, a capital anterior, e as áreas de infraestrutura precária ou municípios vizinhos receberam os imigrantes responsáveis pela construção da cidade – os candangos.

Ribeiro (2013) afirma que, por causa do caráter de emergência no fornecimento de habitações, ainda no início de 1957, foram construídas a oeste do plano na Asa Sul, diversas residências unifamiliares geminadas. A Novacap utilizou essa manobra como solução encontrada, uma vez que a construção das superquadras envolvia uma infraestrutura mais complexa. Assim, a nova área residencial deu origem à faixa de quadras 700, adaptação discordante do que previa o projeto.

Segundo Manuela Ribeiro, citando Antonio Carpintero (CARPINTEIRO, 1998, apud RIBEIRO, 2013), foram adicionadas ao projeto original outras faixas além das quadras 700, com o escopo do aumento de áreas disponíveis para residências e serviços: como já citado, as quadras 400 a leste, destinadas a edifícios de habitação coletiva econômica; e as quadras 600 e 900, destinadas a serviços, a leste e oeste das asas.

Ainda especifica Ribeiro (2013 p.54) que, “até 1964 70% dos projetos foi destinado aos setores residenciais. Niemeyer e sua equipe foram responsáveis pela elaboração de diversos projetos de edifícios para as superquadras”. Tais projetos, devido à pressa, acabaram se tornando um padrão nos primórdios da cidade.

Até o ano de inauguração da capital a maior parte dos projetos residenciais foi destinada às quadras da Asa Sul. Apenas em 1960 as quadras da Asa Norte passaram a ser construídas. De acordo com Leitão e Ficher (2003), isso se deveu ao fato da Asa Norte ter terreno de topografia mais inclinada e irregular, o que exigia levantamentos de campo mais precisos, desestimulando a construção nos primeiros tempos.

No interior da superquadra modelo (HOLSTON, 1993), localizam-se duas instituições de ensino: o jardim de infância e a escola classe. Estão construídos na área verde da superquadra, que é o espaço “livre” interno de cerca de 60% da área total da superquadra. Existe cerca de 25 metros quadrados de área verde por habitante, proporção considerada ideal pela Unesco.

Segundo a própria definição de Lúcio Costa, as superquadras inauguraram “uma nova maneira de viver própria de Brasília e diversa das demais cidades brasileiras”. As sequências de grandes quarteirões, de planta quadrada, dispostos ao longo de ambos os lados do eixo rodoviário e emoldurados por uma larga cinta de árvores transformou-se em um dos elementos mais fortes da imagem de Brasília – a cidade parque, como explicava Lúcio Costa no relatório (RIBEIRO, 2013).

CAPÍTULO 2 - PRESENÇA E SIGNIFICADO DA SUPERQUADRA NO PLANEJAMENTO URBANO MODERNO

A concepção de Brasília demonstra claramente a influência das propostas dos Congressos Internacionais de Arquitetura Moderna (CIAM). Segundo a “Carta de Atenas”, manifesto com maior significância resultante de tais congressos e uma espécie de síntese dos ideais da arquitetura e modernismo modernistas, os objetivos do planejamento urbano estão nas quatro funções: “As chaves para o planejamento urbano estão nas quatro funções: moradia, trabalho, lazer (nas horas livres), circulação” (LE CORBUSIER, 1957, apud HOLSTON, 1993).

Assevera Holston (1993, p. 37),

Brasília é tomada como um estudo de caso da cidade modernista, tal como proposta pelos manifestos dos Congrès Internationaux d’Architecture Moderne (CIAM). Corporifica, em sua forma e organização, a premissa de transformação social dos CIAM, ou seja, a de que a arquitetura e o urbanismo modernos são os meios para a criação de novas formas de associação coletiva, de hábitos pessoais e de vida cotidiana.

Considera-se agora o plano de Brasília: é uma ilustração perfeita de como o zoneamento dessas funções pode gerar uma cidade. Um cruzamento de vias expressas determina a organização e a forma da cidade exatamente como Le Corbusier (1957, apud HOLSTON, 1993) afirma em uma publicação: “Correndo de norte a sul, e de leste a oeste, formando os dois grandes eixos da cidade, haverá grandes artérias para o tráfego de alta velocidade em uma única direção”. Desse modo, pode-se descrever as superquadras residenciais como as que são colocadas ao longo de um dos eixos; áreas de trabalho e administração ao longo do outro. A área de recreação toma a forma de um lago, um cinturão verde rodeia a cidade e o centro público se encontra entre os dois eixos num lado do cruzamento (SILVA 2010).

Outra comparação é a de Brasília e as duas cidades ideais de Le Corbusier, há semelhanças explícitas entre aquela e ambas: as unidades de moradia com aspecto e altura uniformes, coligadas em superquadras residenciais com jardins e dependências coletivas; a zona de recreação rodeando a cidade; os prédios administrativos; financeiros e comerciais em torno do cruzamento central.

Segundo Holston (1993),

tais comparações não tem o objetivo de diminuir a originalidade de Lúcio Costa ou Oscar Niemeyer; visam apenas ilustrar que um mesmo modelo de ordem urbana estrutura essas cidade, que esse modelo está descrito no livro onde se enunciam as regras do CIAM, e que Brasília segue essas regras de forma muito clara.

Em “A Cidade Modernista”, Holston (1993), apresenta Brasília como o exemplo mais acabado de urbanismo modernista e ressalta que “a superquadra em si, só existe em Brasília”. Segundo ele, a solução de Lúcio Costa proporciona um certo estranhamento à maioria dos seus moradores, afirmação baseada em uma descrição da estrutura social e físico espacial da superquadra, na qual busca demonstrar o descompasso entre o projeto do plano piloto e a realidade socioespacial de Brasília.

Segundo Ribeiro (2013, p. p. 44), “no manifesto de 1933, o grupo propõe diversos fundamentos teóricos para formulação da “cidade ideal”. O ambiente urbano deve respeitar as condições naturais indispensáveis aos seres vivos: sol, espaço e vegetação”.

Ainda segundo Ribeiro (2013), a coerência de composição do bairro e da cidade começa com a programação dos espaços da vida diária. Apesar disso, as atividades de uso coletivo complementares à residência, são conservadas em suas vizinhanças (tais como centros de abastecimento, creches, jardins de infância, escolas, áreas de lazer e esporte, dentre outras).

As atividades produtivas tais como agricultura, indústria e comércio devem ser situadas de modo a não afetar o meio ambiente residencial. Já as atividades recreativas desenvolvidas nas áreas verdes, devem permear todo tecido urbano.

Segundo Ribeiro (2013),

as áreas de circulação não seriam mais restritas à “rua-corredor” onde todos os fluxos se misturam e se confundem. Para garantir a segurança dos pedestres e a eficiência dos veículos motorizados, o sistema de percursos é separado. Propõe-se a hierarquização das vias para os meios de transporte (veículos lentos e velozes), onde o fluxo de pedestres ocorreria livremente nas áreas verdes.

Em 1951, Le Corbusier projeta a Unidade de Habitação em Marselha (França), que procurava atender a quase todas as necessidades dos seus residentes em um único “superbloco”: pequeno comércio, lavanderia, espaço de recreação e outras. A intenção era idealizar uma estrutura autônoma que poderia ser associada a outras para formar um bairro ou uma cidade (RIBEIRO, 2013).

A unidade de habitação de Le Corbusier é influenciada pelas ideias dos urbanistas utópicos do século XIX e pelo já citado conceito de Unidade de Vizinhança (UV) de Clarence Perry em 1929, para Nova York, que tinha o objetivo de resgatar as relações de vizinhança existentes nas cidades tradicionais, criando áreas residenciais autônomas.

Ferreira e Gorovitz (2008),

a UV 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 UV e a cidade de dois modos:

- Junto às vias secundárias (W-1 e L-1): comércio de Entrequadra, supermercado, clube de vizinhança, correio, delegacia, biblioteca e postos de serviços e abastecimento.
- Junto às vias principais (Eixos Leste e Oeste): cinemas, galerias comerciais e praças de esporte.

Desse modo, Ferreira e Gorovitz (2008, p. 12) afirmam que,

os equipamentos são diretamente acessíveis pelas UVs e pelas vias de interligação setorial, ou seja, sem renunciar ao caráter local, a implantação favorece o acesso dos equipamentos a todos, constituindo assim um dos fatores de articulação entre as UVs e a cidade.

Ainda segundo Ferreira e Gorovitz (2008), criando a figura da “Superquadra” (3000 a 4000 hab.), Lúcio Costa adapta as Unidades de Vizinhança de Brasília, quadruplicando a população ao reunir quatro superquadras (cada uma favoravelmente provida de escola e jardim de infância), ou seja, 12.000 habitantes. Esse novo dado tem um resultado de maior importância: as Unidades de Vizinhança podem contar com equipamentos de maior porte reiterando sua vocação plurivincinal.

Segundo Costa (1991, p. 23-24),

A criação destas quadras, ou seja, contorno de alamedas de árvores alinhadas em grandes quadriláteros, teve de início por finalidade primeira articular a escala residencial com a escala monumental e garantir deste modo a disposição geral da estrutura urbana (...) A importância atribuída a esses grandes quadriláteros verdes resulta de que, além de contribuir para o resguardo das quadras, eles garantem, por sua massa e dimensão, a integração da escala residencial na escala monumental (...) 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 (p. 28).

Afirmam Ferreira e Gorovitz (2008), a densidade estimada ideal (500 habitantes por hectare) configurou um quadrado de 280 metros de lado. Este módulo

adquire dimensão estética ao distribuir o conjunto do setor habitacional através de uma sequência coerente:

- Quatro quadras compõem a Unidade de Vizinhança;
- Oito Unidades de Vizinhança enfileiradas formam o segmento da asa identificada pelas centenas ímpares e, espelhadas pelo eixo residencial, as centenas de número par;
- O conjunto de oito unidades de vizinhança, ou trinta e duas Superquadras – a asa – rebatido em torno do eixo monumental.

Nesse sentido afirmam Ferreira e Gorovitz (2008) que o eixo rodoviário - residencial cruza com o monumental conformando um sistema axial. A axialidade, além de estratégia plástica de conectividade, apregoa a dimensão volitiva – a intencionalidade – prezada por Le Corbusier:

O eixo é talvez a primeira manifestação humana; ele é o instrumento de todo ato humano. A criança que titubeia tende na direção do eixo, o homem que luta na tempestade da vida traça para si um eixo. O eixo é o ordenador da arquitetura (LE CORBUSIER 1995, p. 151, apud FERREIRA e GOROVITZ, 2008, p. 23).

Ferreira e Gorovitz (2008) asseveram que no Plano Piloto os espaços de celebração e os da vida diária se equilibram. A falta de hierarquia justifica-se no tratamento “de certo modo monumental” dado às residências, como afirma Lúcio Costa (1995, apud FERREIRA e GOROVITZ, 2008, p.23),

A moradia do homem comum há de ser o monumento símbolo do nosso tempo, assim como o túmulo, os mosteiros, os castelos e os palácios o foram em outras épocas. Daí ela ter adquirido – seja de partido horizontal, como nas Superquadras das unidades de vizinhança de Brasília, ou vertical, como na fracassada tentativa dos núcleos condominiais da Barra - simplesmente pelo seu tamanho, pela volumetria do conjunto e pela escala, essa feição de certo modo monumental.

Consoante Ferreira e Gorovitz (2008) o “modo monumental” se consubstancia nas disposições descritas por Lúcio Costa,

Assim, do cruzamento dos dois eixos, seis quilômetros para cada lado, duas sequências contínuas de Superquadras, geometricamente definidas no espaço pelas cercaduras arborizadas, enfileiradas em cadeia, contíguas às pistas de tráfego mas independentes delas e tendo como fundo o vasto horizonte, o céu e as nuvens do planalto – o monumental e o doméstico entrosam-se num todo harmônico e integrado (1995, p. 308 apud FERREIRA e GOROVITZ, 2008).

Segundo Machado (2007, p. 29), na interconexão entre a superquadra brasiliense e os princípios da Cidade Jardim – modelo importante do modernismo urbano,

(...) sua preocupação com uma nova forma de vida, concretizada em uma nova forma urbana, caracterizada pela presença dominante de espaços permeados por parques e jardins. Um momento de ruptura com a cidade tradicional, que subvertia suas principais relações espaciais na busca de

propiciar um maior domínio público do solo, em lugar de uma generalizada privatização do espaço urbano.

Consoante Machado (2007), de modo geral, a cidade modernista inverteu a lógica urbana convencional de repetição e de exceção, estabelecendo a inversão da contravenção figura-fundo, sobrepondo o vazio sobre o cheio. No caso de Brasília e mais precisamente das superquadras, não foi diferente. Assim, as mudanças introduzidas na rua, na praça, no quarteirão, nas relações entre edifícios e espaço urbano pelo urbanismo funcionalista representaram uma ruptura definitiva com o compacto das cidades tradicionais. O plano de Lúcio Costa para Brasília – incluindo a sua superquadra – constitui a mais extensa e completa concretização dos ideais urbanos modernistas.

CAPÍTULO 3 - EVOLUÇÃO DA SUPERQUADRA NA URBANIZAÇÃO DE BRASÍLIA

Cerca de trinta anos após a inauguração da capital, o próprio Lúcio Costa na sua análise “Brasília Revisitada” (1987) reconhece os problemas urbanos decorrentes da configuração proposta,

A implantação de Brasília partiu do pressuposto de que sua expansão se faria através de cidades-satélites, não das áreas contíguas ao núcleo original. (...) Tal abordagem teve como consequência positiva a manutenção, ao longo de todos esses anos, da feição original de Brasília. Isolou demais a matriz dos dois terços de sua população metropolitana que reside nos núcleos periféricos, além de gerar problemas de custo para o transporte coletivo.

Quando Lúcio Costa estruturou de forma linear a ocupação residencial em superquadras ao longo do eixo rodoviário, conseqüentemente definiu como sistema viário para esse setor o próprio eixo rodoviário. A NOVACAP, ao introduzir as modificações, cria novos fluxos de trânsito, agora transversais e perpendiculares ao eixo rodoviário, indo contra o esquema linear e gerando problemas de congestionamento de trânsito (JÚNIOR, 2006).

Ainda segundo Silva Júnior (2006), a fundação dessas casas na W3 - as quadras da faixa 700, abalaram a sugestão da superquadra como unidade habitacional básica do plano piloto. Surge o lote urbano, com a figura do dono do terreno e com o interesse na ocupação e na apropriação de áreas públicas.

De acordo com Ribeiro (2013, p. 58),

A partir da década de 1970, o agravamento do déficit habitacional, sobretudo para a população de menor poder aquisitivo, suscitou o crescimento e consolidação de áreas em volta do Plano Piloto (PP). Com o intuito de evitar invasões e coibir possíveis alterações no plano urbanístico original, foram desenvolvidos diversos planos para ordenamento do território: Plano Estrutural de Organização Territorial – PEOT (1977); Plano de Ocupação do Território – POT (1985); Plano de Ocupação e Uso do Solo – POUZO (1986); dentre outros.

Para Ribeiro (2013, p. 59) estes planos apresentavam uma proposta comum: a retirada de favelas, a regularização fundiária e a promoção de novas habitações em áreas afastadas do Plano Piloto. De tal modo, boa parte das cidades satélites que apareciam e se solidificavam eram localizadas em áreas ecologicamente impróprias.

Segundo Ribeiro (2013, p. 59),

em visita à cidade em 1987, Lucio Costa reconhece o déficit habitacional e propõe o plano “Brasília Revisitada”, no qual sugere a construção de “quadras proletárias” ao longo das principais vias de acesso ao PP e a formação de novos bairros residenciais em áreas contíguas às Asas Norte e Sul do Plano Piloto, atualmente denominadas de Noroeste e Sudoeste, respectivamente.

Ainda segundo Ribeiro (2013, p. 62), a urbanização dispersa resultou em extensas áreas desocupadas e ociosas e assevera que,

(...) dentro do tecido proposto por Costa e entre ele e os assentamentos do entorno. Se por um lado, as baixas densidades favorecem as condições bioclimáticas, pela abundância de áreas livres no território, por outro, as longas distâncias oneram os custos de implantação e manutenção das redes de infraestrutura urbana.

Aos poucos, várias características do plano original foram alteradas. A ideia da Unidade de Vizinhança talvez tenha sido a principal delas. Dos projetos concretizados até 1964, poucos apreciavam os equipamentos prognosticados por Costa nas entrequadras (LEITÃO e FICHER, 2003). Muitos projetos, onde havia recomendação de construções não residenciais, também não foram executados (MACHADO, 2007). O resultado percebido ainda hoje é a existência de extensas áreas vazias entre as quadras, passíveis da cobiça de diversos atores do sistema urbano.

A negligência com os espaços de uso coletivo também atingia o interior das superquadras. Segundo Leitão e Ficher (2003) no período de 1957 a 1964 são desenvolvidos poucos projetos paisagísticos, especialmente na Asa Norte. Ainda que o intuito de Lucio Costa fosse sustentar os espaços livres o mais natural possível, vários projetos de traçado viário, na sua maioria sem se atentar aos princípios do projeto, foram executados após a construção dos edifícios (MACHADO, 2007).

Ribeiro (2013, p. 64) afirma que,

Na tentativa de minimizar os vazios urbanos e aumentar a disponibilidade de habitações, Costa (1987) propôs a criação de novos bairros nas áreas lindeiras ao sistema viário de ligação dos núcleos periféricos ao Plano Piloto e nas proximidades das asas residenciais (setores Sudoeste e Noroeste). Ainda assim, a manutenção da estrutura dispersa e rarefeita continuou sendo reforçada por discursos ideológicos e políticos. Os pretextos de preservação ambiental e dos princípios urbanísticos, aliados à especulação fundiária impedem a ocupação de áreas vazias dentro do núcleo original.

Ribeiro (2013, p. 65) assevera que a diferença social ambicionada por Costa e a que de fato se configurou são bastante distintas, pois hoje o núcleo da cidade é

essencialmente habitado por uma população de média e alta renda, enquanto que a população mais carente vive em áreas mais afastadas e menos acessíveis.

Para Ribeiro (2013, p. 62) os dois tipos residenciais antevistos no início pelo urbanista – apartamentos das superquadras e casas particulares, nas arredores do Lago Paranoá – não foram suficientes para evitar a “indevida e indesejável estratificação” social (COSTA,1991). Apesar disso, existem tipos residenciais “não-conformes”, mesmo no Plano Piloto, mais fiel ao modernismo.

Segundo Everaldo Costa et al., (2013),

No caso particular de Brasília, a metropolização correspondeu a uma concepção territorial polinucleada de povoamento urbano, para escapar ao processo de conurbação inerente às demais metrópoles brasileiras não planejadas; tendência ao espraiamento da urbanização que favoreceu, estrategicamente ou não, a maximização da manutenção/preservação do Plano Piloto de Brasília e a caracterização de um espaço elitizado que culmina em autosegregação no/do espaço urbano.

Para Lúcio Costa, houve um equívoco na venda indiscriminada dos terrenos correspondentes. Segundo sua avaliação, o governo piorou sua situação com a prática de cessão das áreas a somente uma determinada categoria de moradores.

Marília Machado (2007, p. 133) citando palavras de Lúcio Costa em entrevista ao Jornal do Brasil,

(...) em outros aspectos, o plano piloto não foi obedecido ainda, como por exemplo, nas superquadras. O que se queria era formar de quatro superquadras uma Unidade de Vizinhança, em que convivessem pelo menos três níveis sociais. As mais próximas do eixo seriam, logicamente, as mais valorizadas. As habitações mais econômicas não teriam certos acabamentos e comodidades consideradas indispensáveis pelo pequeno burguês, a fim de evitar que o perigo sempre presente de, uma vez prontas ficarem tão boas ou tão caras que fossem ocupadas por outros que não aqueles a que se destinavam.

Segundo Machado (2007, p. 134) quanto aos edifícios, os blocos mais antigos se aproximam mais da concepção original de Lúcio Costa constante no relatório do Plano Piloto com suas lâminas horizontais de cobertura plana. Percebe-se que os novos blocos foram construídos indo ao encontro dos desejos do mercado. As lâminas horizontais foram lentamente substituídas por prédios repletos de reentrâncias e com uma volumetria mais incorporada pelos ganhos recorrentes das concessões de ocupação de área pública em espaço aéreo; isso apesar do fato de os edifícios atualmente construídos nas superquadras estarem restritos à mesma legislação de uso e ocupação do solo da época da inauguração de Brasília. Isso demonstra que alguns destes projetos se beneficiaram de novas regras introduzidas

nas legislações edilícias e na adoção de algumas concessões precárias de uso e ocupação de área pública em espaço aéreo e em subsolo, que findaram por transformar de forma significativa os edifícios construídos atualmente.



Figura 1: Novos prédios nas Superquadras. Reentrâncias, diferenças de volume e gabarito.
Fonte: O autor, 2014

Silva Júnior (2006) cita o processo de apropriação ou invasão do espaço público na faixa de casas geminadas das quadras 700 e sua relação com a descaracterização da escala residencial também nas superquadras: inicialmente os trechos gramados entre as casas e os caminhos dos pedestres eram tratados como jardins. O próximo passo foi incorporar esses jardins à casa através de cercas, grades ou muros; e no caso específico das casas localizadas nas extremidades dos renques, os proprietários começaram a cercar também as laterais, incorporando o espaço público da passagem de pedestres de forma a ocupá-lo como garagens e áreas de lazer (2006, p. 106):

A implantação dessas casas geminadas destruiu a proposta da superquadra como unidade habitacional básica do plano piloto, ressurgindo o lote urbano tradicional trazendo consigo os conceitos jurídicos e físicos de propriedade tradicional. (...) Esse efeito na ocupação e invasão de áreas públicas acabou sendo “transposto” para as superquadras através do fechamento de pilotis com cercas vivas, muretas, jardins, etc. Em muitos casos, o direito de ir e vir é cerceado nos prédios das superquadras.

Rodrigues (2012, p. 9) afirma que a diversificação e a intensificação da demanda habitacional gerou uma enorme especulação imobiliária, com preços elevados das residências especialmente nos Lagos Sul e Norte, Plano Piloto (Sudoeste/Octogonal incluídos) e Park Way, coincidindo com as áreas de maiores rendas. Fato explicável por residirem nessas regiões membros da administração direta e indireta do governo federal, funcionários públicos graduados e comerciantes que possuem altos rendimentos.

Brasilmar Nunes (2003, apud CAMARGO 2010, p.35) chama atenção para os desdobramentos não previstos no espaço reservado para a capital. Surgiria uma futura metrópole com características típicas das grandes cidades: periferização da população, elevados índices de violência, segregação espacial, especulação imobiliária dentre outros.

CAPÍTULO 4 - A URBANIZAÇÃO E SEUS CONFLITOS

Segundo Rodrigues (2007), a desigualdade socioespacial é expressão do processo de urbanização capitalista, um produto da reprodução ampliada do capital que se perpetua como condição de permanência da desigualdade social. A luta pelo direito à cidade mostra as agruras e dificuldades da maioria. Ela exprime formas e conteúdos da apropriação e da propriedade, da mercadoria terra e das edificações, da cidade mercadoria, da exploração e da espoliação da força de trabalho, da acumulação desigual no espaço, da presença e da, aparentemente paradoxal, ausência do Estado capitalista no urbano.

De acordo com Paviani (1989), de uma forma simplista, é comum ouvir-se a afirmação de que “Brasília nascera igualitária, morando o senador e seu motorista no mesmo bloco”, ou que teria sido concebida socialista, tendo-se desvirtuado mais tarde. Não seriam as formas arquitetônicas e o desenho urbano traçados para o Plano Piloto suficientemente capazes de alterar os pressupostos da urbanização abrangente, de construção de uma cidade capitalista.

Consoante Rodrigues (2012, p. 5), Brasília conhecida no mundo como exemplo do urbanismo modernista, tem a especificidade de metrópole criada por uma deliberação governamental. Foi edificada para ser a nova capital do país, a cidade almejava ser o símbolo do processo de modernização e de urbanização, ou seja, Brasília surge em uma fase em que aumenta a industrialização no Brasil, apontada pela indústria como força propulsora da economia nacional e sendo esta responsável por sua expansão.

Afirma Ferreira (1985 p. 44 apud Rodrigues, 2012) que,

No caso de Brasília, foi explicitada a intencionalidade da formação de um aglomerado urbano, enquanto nos demais casos isto é a tendência implícita no processo de urbanização, em sua fase atual. Com Brasília, a ação do Estado como indutor da urbanização do país se faz de forma evidente, não só através da criação da mesma cidade e da destinação do uso de seu solo urbano, mas também pela implantação de ligações de Brasília com o interior do país e de outras medidas que, direta ou indiretamente, estimularam e permitiram a urbanização pelo interior.

Ainda neste sentido, Paviani (1989), afirma que “Brasília preenche todos os requisitos para ser considerada como metrópole, quais sejam: complexidade funcional; massa ou volume populacional e inter-relação/integração espacial”. Apresenta complexidade funcional advinda da consolidação como Capital Federal,

com conseqüente atração de suas funções terciárias e quaternárias. Por não ter desenvolvido de maneira substancial e abrangente atividades do setor industrial (indo de encontro com sua destinação prévia), “sua base econômica apoia-se nos serviços, sobretudo os que lucram à sombra da administração federal e correlatos (GDF)”, tornando mais volumoso o setor terciário privado do que o público, de encontro às especificidades do capitalismo em países subdesenvolvidos. Esta observação prende-se ao volume da mão de obra empregada nos serviços, um dos indicadores utilizados para a classificação funcional das cidades. Os altos ingressos da burguesia local tornam Brasília uma capital com elevada renda per capita (PAVIANI, 1989).

Segundo Rodrigues (2012, p. 7),

Porém, como o intenso crescimento urbano traz consigo a desorganização espacial, em Brasília seu arranjo se deu de forma específica, no qual o processo de sua concepção foi intencionado pelo governo, que propôs a construção da cidade implementando um projeto de ordenação espacial. (...) Como na maioria das grandes cidades brasileiras, a população imigrante também formou favelas nas margens do espaço que estava em construção.

Para Rodrigues (2012) existem intensas desconexões no que diz respeito ao Plano Piloto (planejado) e as cidades-satélites do Distrito Federal. Ou seja, ao representar um marco de desenvolvimento para o Brasil e sua inserção no mundo moderno, Brasília, assim como toda e qualquer outra cidade, faz brotar a segregação espacial, incluindo aqui a realidade dos candangos.

Em Brasília, segundo Paviani (1989), um primeiro impulso para periferizar decorreu de toda a atividade da construção da cidade ter sido realizada por intervenção estatal, processo o qual denominou periferização planejada. De fato, o polinucleamento urbano de Brasília foi todo ele planejado por ação direta do GDF, que redundou em uma diáspora de núcleos dormitórios (cidades satélites). Um segundo esforço para periferizar é descentralizar para elevar os núcleos periféricos à condição de verdadeiras cidades satélites. Essa postura se justifica quando, por uma intenção de concentrar os melhores equipamentos e atividades no Plano Piloto, se nota uma enorme gama de deslocamentos por parte da população periferizada, que viaja diariamente para o centro trabalhar, procurar serviços, lazer, etc. Justifica-se igualmente a periferização de equipamentos e meios de consumo coletivo, já que o Plano Piloto encontra-se superdotado nesses aspectos.

As cidades satélites apareceram por constantes atos precisos e arranjados, ao sabor dos governantes e/ou das coações de contingentes não incluídos em programas habitacionais para população de baixa renda (PAVIANI, 1989).

Afirma Paviani (2011, p. 3),

Esses núcleos foram constituídos para a atividade residencial e pequeno comércio, dependendo do Plano Piloto para a procura de empregos e serviços. O movimento pendular ocasiona elevados custos econômicos e cansaço físico e psicológico aos que se deslocam. Acresça-se que os movimentos pendulares, muitas vezes, apresentam também a mobilidade residencial intraurbana, em razão do elevado preço da terra e dos aluguéis no DF. Evidencia-se, assim, o “papel segregacionista das ações do Estado, sobretudo ao alocar novos assentamentos e infraestruturas.

Brasilmar Nunes e Aldo Paviani (1997, apud CAMARGO, 2010) concordam que o desenho urbanístico construído para Brasília colabora mais para afastar do que aproximar as pessoas e gerou impedimentos simbólicos nas Superquadras, suscitando indefinições entre o espaço público e o espaço privado.

Afirma Costa et al., (2013, p.11),

É referenciado que o processo de urbanização fez-se e ainda se faz paradoxal. No percurso de sua constituição, emergem problemas socioterritoriais como: a relativa imobilidade dos pobres na região ou na metrópole fragmentada; os acessos exíguos à cultura, ao lazer e aos serviços com o agravamento da seletividade social e espacial dos novos investimentos; a intensificação da especulação imobiliária e das estratégias de apropriação e de reapropriação, respectivamente, dos vazios urbanos e das áreas precarizadas ocupadas, dentre inúmeros outros problemas decorrentes da intensa urbanização.

Segundo Costa et al., (2013) o desenvolvimento da região metropolitana segue a coerência do seguimento dos eixos da circulação regional e interregional, o que dirige, fluentemente, à formação de espaços vazios em cidades de países de economia liberal.

Costa et al., (2013, p. 11) assevera que,

O espraiamento da mancha urbana acarreta uma mobilidade dos investimentos para áreas até então pouco valorizadas e, por consequência, uma redistribuição da população conforme o nível de renda. Enquanto um tipo diferenciado de cidade, a metrópole se destaca por dimensões quantitativas e qualitativas, ou seja, tanto pela variação gradiente socioeconômica e demográfica, quanto pela redefinição processual do modo e da qualidade de vida urbanos.

Seabra (2009, p. 415, apud COSTA, 2013 et al., p.32) abordando o mesmo assunto afirma que,

a incapacidade física e normativa da cidade para responder adequada e funcionalmente aos processos de concentração e de centralização, explica a formação do tecido urbano que prolifera em todas as direções e sentidos

(...) sendo a metrópole um ponto de chegada do processo de implosão e explosão da cidade.

O polinucleamento como caracterizador da metropolização em Brasília aconteceu pela centralização dos desempenhos econômicos, das oportunidades de trabalho e desconcentração da atividade residencial, o que levou à concentração de uma massa de desempregados nos núcleos periféricos, separados do Plano Piloto (Paviani, 2010 apud COSTA, 2013 et al.).

De acordo com Costa (2013 et al., p 14),

A falta de oferta de trabalho, a precariedade dos serviços urbanos, a dificuldade de acesso ao lazer e às fontes comerciais, a grande dificuldade de circulação urbana na maior parte dos núcleos urbanos da Área Metropolitana de Brasília levou a um espaço produzido, latentemente, de forma segregada.

Ainda segundo Costa et al., (2013), aprofundando o tema, a produção urbana no Distrito Federal configurou não somente um território polinucleado, mas espacialidades segregadas: cidades dormitório com baixo índice de emprego; cidades com problemática circulação intraurbana e, principalmente, metropolitana, o que redundava na dificuldade de acesso ao Plano Piloto (área centralizadora, *core* do Distrito Federal e da Área Metropolitana de Brasília); cidades afastadas das áreas mais produtivas, o que atrapalha o deslocamento casa-trabalho; cidades desigualmente equipadas de infraestrutura, saneamento, acesso à saúde e segurança pública, quando o Governo do Distrito Federal (GDF), ao concentrar as ações de políticas territoriais, direciona, seletivamente, as interferências, conforme a lógica das “necessidades” ou “desejos escusos” para os grandes empreendimentos (atendendo à fluidez do território para, sobretudo, o mercado imobiliário, os automóveis, os eventos etc.).

Segundo Paviani (1989), no jogo da organização espacial intraurbana, a terra acaba por apresentar aparentes interações. Na realidade, é um espaço estruturado sob uma determinada ótica que acaba induzindo as ações posteriores. Em razão deste raciocínio, mesmo sem penetrar na organização espacial interna das grandes cidades brasileiras, nota-se crescente atitude de agentes modeladores do espaço que resultam, entre outras evidências em:

- especulação imobiliária que estoca largas porções de terra à espera de “valorização” **(exemplificada pela não ocupação plena das áreas de superquadras)**
- surgimento de favelas em diferentes pontos das cidades, com segregação das populações pobres para os anéis externos ou para terrenos insalubres

- concentração de equipamentos, serviços e melhores habitações em determinados pontos, com congestão de certas áreas das cidades, inflacionando o preço da terra e ensejando maciças construções – com o que se agrava a qualidade do ambiente urbano
- alargamento das fímbrias periféricas das cidades para os pontos cada vez mais distantes dos equipamentos básicos, o que agrava as populações mais carentes que aí se fixam por ser a habitação mais barata;
- redução de terra à qualidade de mercadoria, despojada de seu valor social que passando de mão em mão, gera ambientes urbanos perfeitamente compatíveis com os mecanismos que os engendraram. (Grifos do autor)

Segundo Paviani (1989), em Brasília, inicialmente, as terras pertencentes ao governo do DF não passavam às mãos particulares ou ao mercado privado. Nos primórdios da década de 60, iniciaram-se a venda de terrenos e a abertura de novos espaços de terras públicas para a construção de conjuntos residenciais. Essa fase descaracterizou os planos originais para a cidade, onde a terra urbana possuía fins eminentemente sociais, em tese, abriu possibilidades para a ação dos mecanismos do mercado privado, encarecendo a terra e alijando a população de baixa renda para periferias cada vez mais distantes. Paralelamente, evidencia-se um elevado grau de discriminação social, mais evidente em uma cidade planejada do que em outros grandes centros de crescimento espontâneo. Esta discriminação se processou de forma mais acentuada através do encarecimento dos aluguéis ou da inflação dos preços dos imóveis, tanto no centro como nas cidades satélites.

Paviani (2011, p. 3),

Além dos assentamentos levados a cabo pelo GDF, associado ou não ao setor privado, há os “condomínios urbanos”, que fragmentaram o território do DF. Além disso, há o mercado paralelo de terras, com expansão horizontal de loteamentos ou “condomínios privados”. Por ações do setor privado, fragmenta-se o território, que desperta interesse da classe média e alta, em razão dos terrenos terem dimensões maiores dos que são oferecidos em assentamentos do GDF. Alguns desses condomínios surgiram na década de 1970 como “condomínios rurais”, e ofereciam chácaras e sítios. Posteriormente, houve parcelamento com o formato “urbano”. Muitos desses empreendimentos são ilegais e fruto de grilagem de terras.

Paviani (2011) questiona em que modo o urbanismo, em seus primórdios em Brasília, aceitou que os assentamentos fossem fixados afastados do Plano Piloto? À época, as autoridades asseveravam indispensável ter esse “modelo” para a preservação ambiental do Lago Paranoá e do Cerrado (bioma característico da região brasileira onde se encontra a cidade). A solução ambiental dos núcleos diversos, aos poucos, vai se perdendo. Com a falta de transporte coletivo eficiente, as distâncias são vencidas por automóveis particulares, degradando a qualidade do ar pelo exagero de circulação de veículos e produção de monóxido de carbono.

Na temática da mobilidade, aparece o problema do reiterado acréscimo dos eixos viários do DF. Nos derradeiros anos, foram duplicadas determinadas vias e um número não desprezível de viadutos foram edificados para facilitar a circulação. Pelo grau de eficiência de tais medidas, concordando com Paviani (2011, p.6), estas se configuram como paliativos. E, com essas ações, não poderia ser diferente: sem o acréscimo da frota de ônibus e ampliação do número de linhas do metrô (além de outras soluções ferroviárias, tais como veículos leves sobre trilhos e trens ligando os pontos mais distantes), as pistas alargadas estimulam a opção pelo automóvel. Paviani (2011, p. 6) afirma que por isso, com frequência, há engarrafamentos de trânsito em pontos de intersecção de rotas e enormes dificuldades de estacionamento no Plano Piloto – para onde concentram, pela manhã, os que nele trabalham; ao fim do dia, a circulação volta a ser pesada no sentido oposto pelo retorno dos trabalhadores aos núcleos periféricos, onde moram.

Após 50 anos, pode-se ponderar o peso do crescimento físico-estrutural para a aludida desestruturação do projeto inicial. O pulo quantitativo do contingente populacional exigiu dos governantes enormes aquisições para a questão das estruturas urbanas de apoio. De maneira desigual, foi expandida a oferta de escolas, hospitais e postos de saúde em cada uma das localidades, vias pavimentadas, muitos viadutos para diminuir o impacto da circulação dos veículos e assim por diante. Contudo, as novas estruturas, ao menos para os núcleos periféricos ao centro, não contemplaram a oferta de postos de trabalho (PAVIANI, 2011).

Segundo Paviani (2011), parece haver concordância quanto à necessidade de se conservar o Plano Piloto. Todavia, não é unânime a forma e a extensão das ações no sentido da conservação. Na forma, porque a cidade não se formou uma, mas polinucleada; na extensão das iniciativas que privilegiaram o centro – bem abastecido – e medidas pontuais, parcelares e insuficientes para os grandes bairros de Brasília. Além disso, deturpou-se o modelo que, no passado, baseou-se nos núcleos diversos e que, na atualidade, permite e favorece a conurbação dos assentamentos.

CAPÍTULO 5 - FATORES ATUAIS DE TRANSFORMAÇÃO DO PLANO PILOTO

A segregação residencial a que está submetida a maior parte da população de Brasília confirma o caráter desigual e excludente da formação do espaço urbano estruturado pelas relações capitalistas de produção (VELOSO, 2014). Para Paviani (2010, p. 129) a atuação dos diversos mercados imobiliários gerou e continua gerando conflitos sociais ao longo da formação da cidade.

Segundo Ribeiro (2013), a história de Brasília reúne desde mitos a críticas reducionistas sobre a vida na capital brasileira: “em Brasília, o público urbano dos espaços abertos em outras cidades brasileiras simplesmente desapareceu” (HOLSTON, 1993, p. 312); Ribeiro, 2013 (apud GEHL, 2010, p. 197) - “a cidade é uma catástrofe no nível do observador. [...] Se você não estiver em um avião ou helicóptero ou carro – e a maioria das pessoas que vive em Brasília não está – não há muito com que se alegrar”.

Ribeiro (2013) atribui à concepção modernista da cidade alguns problemas, mas com ressalvas a outros críticos:

Alguns aspectos negativos de Brasília – *fragmentação, dispersão, baixas densidades, segregação socioespacial* (HOLANDA, 2010) – estão relacionados ao seu “DNA” baseado nos princípios urbanísticos do século XX que pregavam: a descontinuidade dos tecidos urbanos, o alto percentual de áreas livres e os grandes afastamentos entre os edifícios. Tais características implicaram longas distâncias a serem percorridas, em infraestrutura onerosa e espaços públicos subutilizados. No entanto, ao contrário da completa “desertificação” que a literatura crítica prega, Brasília apresenta urbanidades espalhadas em seu território.

Segundo Holanda (2010, p.112, apud RIBEIRO, 2013, p.65), diferentes formas de sociabilidade sempre se desenvolveram na cidade, não só nos feriados, mas habitualmente ao final do expediente – que o diga o *Beirute*, ponto de encontro de todas as tribos urbanas, que atualmente concluiu quarenta anos de existência, cujas mesas e cadeiras se espalham pelas calçadas do comércio local e pelos jardins de uma quadra na Asa Sul. Nas cidades-satélites não é desigual: há lugares cuja vitalidade noturna provoca fluxo de pessoas inverso ao diurno, atraindo moradores do Plano Piloto, como o Pistão Sul, em Taguatinga.

A cidade tem problemas urbanos, contudo, também oferece diversos aspectos positivos que a tornam um bom lugar para viver. Estudos recentes

apontam que os moradores se identificam com a cidade, distinguem sua beleza, contemplam os aspectos naturais (qualidade do ar, o tempo, as árvores) e a calma. Os moradores do Plano Piloto ressaltam a “facilidade na identificação da superquadra na cidade”, a “presença de vegetação abundante” e a proximidade com a “diversidade de serviços de apoio à habitação” (RAMOS, 2009 apud RIBEIRO, 2013).

As cidades satélites, sem negligenciar suas mazelas, ainda oferecem serviços sociais geralmente melhores do que o grosso das regiões rurais ou das periferias das grandes cidades do país. Tudo isso ajuda a elucidar o rápido aumento da população, acima do crescimento vegetativo (FICHER, 2000, apud RIBEIRO, 2013).

A imagem da cidade de Brasília identificada ao Plano Piloto atrai indivíduos de várias regiões do país, que majoritariamente não conseguem morar nela, devido à dinâmica urbana os empurrar para a periferia. Os mais abastados tem aos lugares valorizados, ocupando, aí, as posições melhor remuneradas; os destituídos são também excluídos, majoritariamente, do acesso à terra, à habitação, à educação, aos empregos e/ou atividades remuneradoras, sendo por isto, periferizados socioespacialmente. O círculo vicioso se encerra (PAVIANI, 1989).

Aldo Paviani, em 1989, salientava a centralidade das atenções e ações, por parte do “poder central do DF (conjuntamente com a burguesia local e federal)” no Plano Piloto, onde foram implantados “os melhores equipamentos físicos e sociais, as maiores empresas e, conseqüentemente, as melhores possibilidades de empregos com mais elevados salários”, nesse sentido afirmando:

(...) salienta-se também o centro por possuir os melhores hospitais públicos e particulares, a quase totalidade dos cursos superiores e as mais equipadas escolas públicas e privadas para todo o tipo de ensino; os grandes centros de negócios e os mais importantes veículos de comunicação de massa e propaganda, igualmente, situam-se no Plano Piloto (PAVIANI 1989).

Mais de duas décadas depois, a situação não é mais a mesma – exemplos como a instalação dos *campi* da Universidade de Brasília em Ceilândia, Planaltina e Gama, centros comerciais de grande escala em Taguatinga e Ceilândia, alguns hospitais, escolas e faculdades particulares importantes em Águas Claras e Taguatinga, principalmente, demonstram isso. Mas, de fato, ainda se configura claramente uma centralidade de equipamentos e fluxos, quantitativa e qualitativamente. E uma distribuição desigual do restante nas cidades-satélites.

Na mesma publicação, Paviani (1989) asseverava que a maior parte dos empregos, especialmente os de melhor remuneração, são oferecidos pelo centro. Seria de se inquirir que escolhas pode-se propor para remanejar esta oferta de trabalho ou seu reverso: quais as lacunas de trabalho existentes nas localidades periféricas. Constata-se a ascensão dos custos sociais causada pelo distanciamento existente entre o local de residência e local de trabalho; entre local de residência e o centro, onde foram inseridas as condições de oferta de serviços, do melhor comércio, dos locais de lazer, etc. Por outro lado, a periferia, de elevação de consumos e de sofisticação na implantação de equipamentos e serviços.

De acordo com Rodrigues (2007, p. 4),

Há que se destacar que quanto mais espaço urbano se produz mais elevado é o preço da terra urbanizada e mais evidente a expulsão dos trabalhadores para áreas menos “urbanizadas”. Quanto mais áreas nobres se expandem, englobando também as áreas produzidas pelos trabalhadores, maior é a renda, lucros e juros, apropriados por parcelas de classes.

Partindo para a análise da valorização imobiliária, Angelo Serpa (2007) cita a questão de certos equipamentos de uso comunitário, como, por exemplo, parques públicos, e cita que a viabilidade desta valorização é proporcional e concretizada no contexto de um grande programa imobiliário. Mediante esta valorização do espaço público, os parques colaboram para o processo substitutivo de população nas áreas requalificadas, visto que estes parques são na maioria das vezes reservados a um tipo importante lembrar que a função social da cidade e da propriedade se refere, essencialmente, ao uso da terra urbana. A função social da cidade, como apregoa no Estatuto da Cidade, reconhece os direitos de ocupação, como o usucapião individual e coletivo, tenta impor limites à especulação imobiliária com alguns aparelhos e reafirma a propriedade da terra em outros. A função social da cidade e da propriedade não se perde com a utopia do direito à cidade, mas é um elemento distintivo para a construção coletiva do direito à cidade (RODRIGUES, 2007).

Tombamento

A questão da patrimonialização e tombamento da cidade, já abordados em nosso trabalho, é, evidentemente, importante para se avaliar a dinâmica do Plano Piloto atual.

Conforme expõe Santarém (2013, p.71), o tombamento de Brasília existe em três esferas: “a esfera local, da lei do tombamento; a esfera federal, da qual o Instituto Brasileiro de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN - é o responsável; e uma esfera internacional, à qual é de responsabilidade da UNESCO”.

A visita-missão do Comitê Mundial do Patrimônio (WHC) da UNESCO em 2012, com o objetivo de avaliar a preservação das características que garantiram à cidade seu reconhecimento como patrimônio histórico, oferece um retrato interessante sobre a situação atual do Plano Piloto.

Para tanto, observaram as mudanças no plano urbanístico, Santarém (2013, p.75) afirmando que estavam a fim de,

Colaborar com as autoridades nacionais e com a sociedade para a conservação de Brasília, identificando medidas de preservação do sítio e propondo estratégias para sua implementação. De acordo com informações da UNESCO, o trabalho dos especialistas tem caráter apenas consultivo, não cabe a eles qualquer decisão sobre os encaminhamentos futuros.

A visita da UNESCO foi motivo de grande debate entre os gestores locais. O fato de que algumas críticas prévias já haviam sido apresentadas pelos consultores: falavam que alterações urbanas como os “puxadinhos” (expansão irregular de área construída nos comércios locais), falta de estacionamento nas áreas centrais, alteração na destinação de determinadas áreas (como a expansão do setor hoteleiro sul e obras destinadas à Copa do Mundo de 2014) e outros desvios estavam sendo recorrentemente denunciados e que isso motivou a visita da delegação internacional. Outras duas visitas relevantes já haviam ocorrido: uma no próprio momento do tombamento, na década de 1980 e outra no ano de 2001, também motivada por denúncias de violação ao Plano Urbanístico de Lúcio Costa. (SANTARÉM, 2013).

Afirma Santarém (2013, p. 75),

Todavia o Governo já havia preparado uma resposta à visita da UNESCO. Na ocasião, o então Secretário de Habitação, Regularização e Desenvolvimento Urbano do Distrito Federal (Sedhab), Geraldo Magela, argumentou que o evento da visita de tratava de uma ótima oportunidade para a capital se capacitar para gerir o patrimônio criado por Lúcio Costa, Oscar Niemeyer e milhares de candangos.

De acordo com Magela (2013, apud SANTARÉM, 2013, p.76), “Vamos ouvir o que a UNESCO tem a nos dizer e certamente servirá de orientações para a gestão do patrimônio de Brasília, justamente por se tratar de um governo novo, que acredita na proteção do Patrimônio Mundial”.

Tratava-se do Plano de Preservação do Conjunto Urbanístico de Brasília (PPCUB), um projeto em elaboração pela Sedhab que iria, segundo o governo, estabelecer as áreas que precisariam de atenção especial e como elas seriam geridas.

Segundo Santarém (2013, p. 76) “o PPCUB foi apresentado pelo GDF aproximadamente um mês antes da visita da UNESCO. Nele havia a ideia da criação de uma área de entorno ao Plano Piloto, para evitar o adensamento urbano”. Geraldo Magela, o interlocutor do governo, afirmou que, “Nós estamos criando no Plano de Preservação de Conjunto Tombado, a área de entorno de proteção que vai abranger o Lago Norte, o Lago Sul, o Guará e parte da região de Sobradinho”.

Ao fim deste procedimento, o relatório à UNESCO apresentou algumas críticas, porém em reunião realizada na Rússia dia 20/06/2012 os integrantes do Comitê de Patrimônio Cultural acataram o documento determinado com base no relato enviado sobre a visita de março. Em grande parte estavam convencidos de que as modificações apresentadas não intervinham definitivamente no plano urbanístico da capital. Todavia faziam algumas recomendações, como a necessidade de maior interação entre o GDF e o IPHAN. As alterações urbanas que foram mais indicadas eram relativas à degradação da W3 Norte e contra a construção de empreendimentos irregulares na beira do Lago Paranoá. Com relação ao PPCUB, a opinião era de que o projeto tinha muitos aspectos positivos, mas ainda precisava passar pelo debate público (SANTARÉM, 2013).

De fato, o projeto do PPCUB levantou grande polêmica. Previa alterações importantes em toda a área tombada, tais como: alteração da ocupação dos pilotis, concessão para a iniciativa privada de uso de áreas públicas nas entrequadradas das asas sul e norte (estas afetando substancialmente a escala residencial, a ideia original das superquadradas e unidades de vizinhança), alteração de uso de área e criação de novas quadras, como a 901 norte e 500 do setor sudoeste, por exemplo, novas ocupações no Eixo Monumental, estacionamentos subterrâneos na Esplanada dos Ministérios, dentre outras.

A proposta sofreu severas críticas de diversas entidades, especialistas e também da população - dentre outros, podemos citar o Instituto de Arquitetos do Brasil (IAB), a Promotoria de Justiça de Defesa da Ordem Urbanística (Prourb), o

Instituto Histórico e Geográfico do DF e o grupo “Urbanistas por Brasília”¹. Este último, inclusive, chegou a elaborar um mapa com as alterações mais importantes da área tombada:

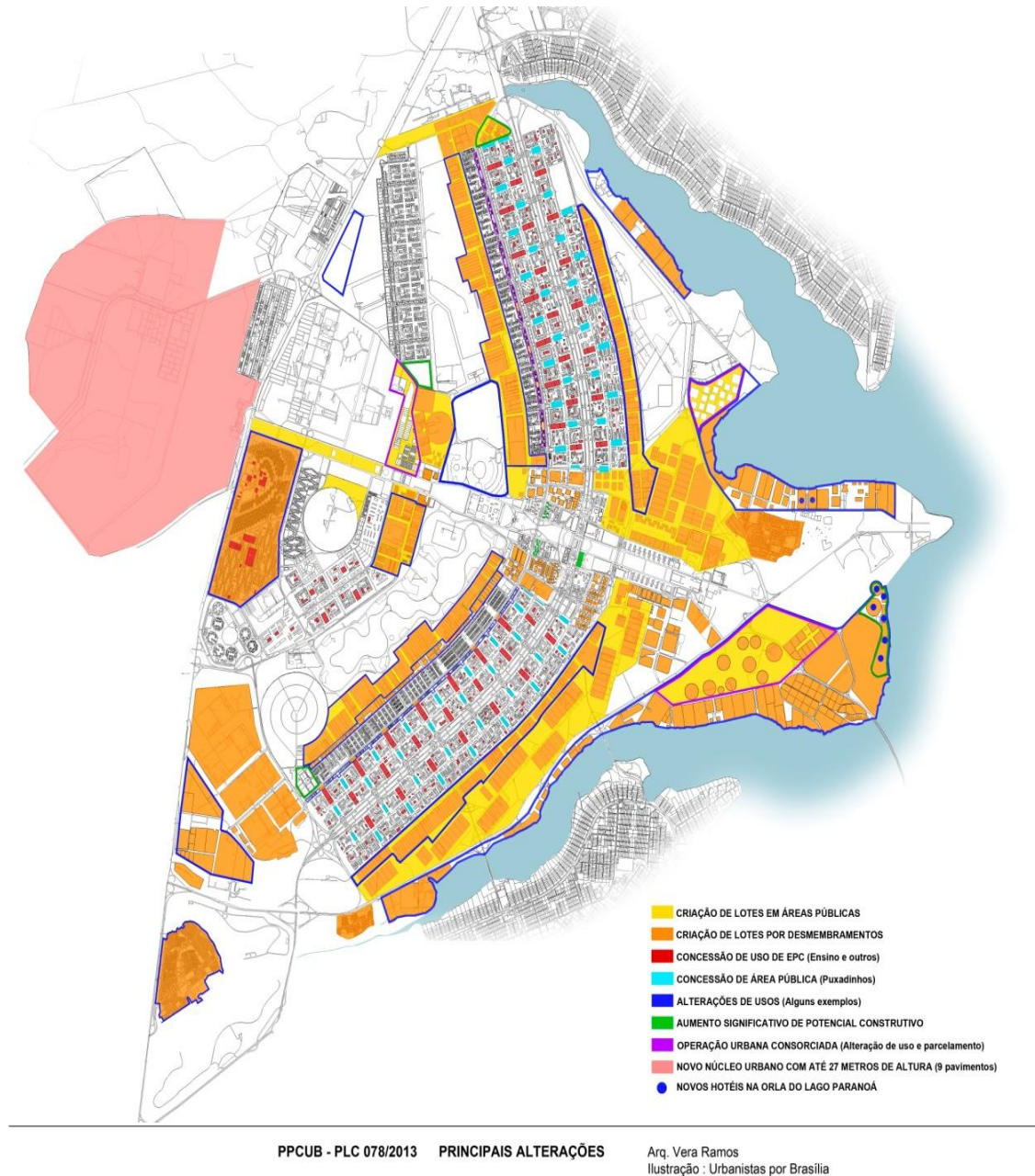


Figura 2 – PPCUB – PLC 078/2013

Fonte: <http://urbanistasporbrasil.com.br/2013/11/09/ppcub-2013-mapa-com-as-principais-alteracoes/>

¹Fonte: http://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/cidades/2014/03/26/interna_cidadesdf,419501/pilotis-entrequadras-eixo-monumental-entenda-as-polemicas-do-ppcub.shtml

²Fonte; <http://www.iab.org.br/artigos/espertezas-do-ppcub>

³Fonte: <http://g1.globo.com/distrito-federal/noticia/2014/03/decisao-do-tjdf-suspende-decisoes-tomadas-pelo-conplan-e-afeta-ppcub.html> Acesso em 02/12/14

CAPÍTULO 6 - OS CONFLITOS SOCIOESPACIAIS QUE ENVOLVEM A SUPERQUADRA

Segundo Peluso e Cidade (2012, p. 1) “em um cenário de crescente urbanização e aumento de desigualdades, dada a dinâmica que envolve o uso e apropriação do espaço nas cidades, surgem tensões, conflitos e demandas coletivas”.

Para Léfèbvre (2005, p.386, apud PELUSO e CIDADE, 2012, p.8), a situação urbana é plena de contradições. Por um lado, admitiria um redirecionamento das lutas de classes, revelado por meio da busca de objetivos mais restritos, como a melhora nos transportes e outros. Por outro lado, no entanto, a cidade e sua periferia poderiam se tornar palcos de ações, sendo ao mesmo tempo aquilo que está em jogo nessas lutas. Essa visão arrolaria a busca do poder com os lugares nos quais o poder reside, com o planejamento da ocupação desse espaço e com a criação de uma nova forma de política.

Santarém (2013) afirma que as relações humanas se organizaram culturalmente, economicamente, socialmente, espacialmente. O espaço não é somente o ambiente onde nós fazemos, não somente o cenário. O autor cita o grande geógrafo Milton Santos (1982 apud SANTARÉM, 2013), que traz a importância da análise espacial, pois, ao considerar o espaço, podemos ver o tempo justaposto; legado das relações sociais passadas no momento presente; construções feitas em outra época para outras funcionalidades, remoldando-se e resistindo às relações sociais atuais. Igualmente vemos nestas solidificações do passado, vestígios das formas de poder e relações de força exercidas no passado. Assim como a hereditariedade das propriedades influi e em muitos casos determina o ambiente das relações sociais presentes, as constituições espaciais dos poderes passados influem nas relações de hoje.

Assevera Santarém (2013), sob a ótica sociológica, que a ideia da cidade harmonizada parte de duas visões autoritárias: refrear a desarmonia ou reprimir o sujeito coletivo por violência simbólica. Trata-se de um mito sobre a vida e história das cidades. O conflito confirma a disparidade da cidade e denuncia a diversidade urbana. A cidade não é homogênea e sua organização espacial projetada sobre o

território estas dessemelhanças. Cidade sem política é cidade de exceção; destrói a probabilidade da cidade como espaço público de exercício da política, abrangida como ação coletiva das pessoas rumo ao interesse público.

Nesse diapasão, trazemos uma definição, certamente focada na ótica das Ciências Sociais. Segundo o Observatório de Conflitos Urbanos, (2010, apud SANTARÉM 2013).

Os conflitos urbanos são todos e quaisquer confrontos ou litígios relativos à infraestrutura, serviços ou condições de vida urbanas, que envolvam pelo menos dois atores coletivos e/ou institucionais (inclusive o Estado) e se manifestem no espaço público (vias públicas, meios de comunicação de massa, justiça, representações frente a órgãos públicos, etc.). Eles configuram uma chave de leitura das paisagens urbanas e em função disso, sua discussão ganhou os meios acadêmicos, estando sua definição conceitual ainda em processo de construção.

Brasília teria sido arquitetada como cidade que pudesse, ao mesmo tempo, atualizar o país e extirpar as relações urbanas dos conflitos sociais? Segundo Santarém (2013, p.45), tratar-se-ia de uma concepção advinda da ideia de que o urbanismo conseguiria dar conta das relações sociais mais caracterizadas, sobrepondo-se à realidade urbana. De fato, como afirma Paviani (1991), Brasília é organizada por fenômenos como aumento populacional desordenado, segregação, recebimento de imenso contingente de migrantes, especulação imobiliária, regiões perigosas e favelas. Porém consideramos de suma importância o papel do urbanismo e do planejamento espacial que busque influenciar positivamente tais processos.

Ainda de acordo com Santarém (2013, p. 61),

O desenvolvimento da cidade esteve mais orientado em torno dos seus conflitos sociais do que na busca pelo alcance do planejamento. Ainda que a compreensão urbanística em torno das quatro escalas em constante interação seja a ideia determinante em relação ao tombamento, estas escalas de fato não foram plenamente implementadas.

Ramos (2009, p. 1) afirma que há mais de quarenta anos a superquadra tornou-se uma solução residencial e assevera,

Planejada, desenhada, criticada e defendida, envolve um modo de morar que percorreu um caminho próprio: o da adaptação, do ajuste às circunstâncias proporcionadas em diferentes momentos da história da construção da cidade. Interessa conhecer o modo como os moradores das superquadras usam e apreciam o seu espaço habitacional.

Com formato urbano e características dimensionais determinadas, a superquadra deveria estar interligada nas unidades de vizinhança previstas por Lúcio Costa, que se reproduziriam ao longo das 'asas' do Plano Piloto. No entanto

não acontece. E ainda assim, almeja criar vínculos de vizinhança ao encontrar equipamentos coletivos e serviços na sua área de abrangência, dotando-a de alguma autonomia relativamente às precisões quotidianas dos residentes e situando a 'escola' no seu núcleo (RAMOS, 2009).

Com o tempo, este modo de morar tem vindo a sofrer alterações. Há já algum tempo as características físicas das primeiras superquadras deixaram de ser modelo para aquelas posteriormente construídas. As tipologias habitacionais que até certo período estabeleceram elas também, exemplos para os projetistas que se ocuparam em construir o eixo residencial, deixaram de o ser. A cidade está a experimentar alterações e as que mais interferem no modo de viver a superquadra ocorrem ao nível do bloco. A presença ou a ausência de equipamentos coletivos e serviços nas proximidades da superquadra influenciam o modo como a habitação é utilizada (RAMOS, 2009).

Afirma RAMOS (2009, p. 10),

Do mesmo modo, a introdução de novos espaços funcionais no bloco influencia o modo de usar os espaços envolventes. Quanto maior é a sobreposição de espaços e de funções destinados ao convívio social no bloco, menor será o uso dos espaços públicos. Há um prolongamento das relações sociais estabelecidas entre o uso da habitação e o uso dos espaços exteriores. Esta associação permite identificar a superquadra como uma referência cuja imagem tem vindo a renovar-se, mas não os seus princípios orientadores.

Segundo Peluso e Cidade (2012), um tipo de conflito, pondo em cheque as especialidades urbanísticas do Plano Piloto, cujas projeções no solo são de propriedade pública e acesso livre, foi noticiado pelo Correio Braziliense, em 29 de setembro de 2011. Residentes da Superquadra Sul (SQN) 208 recorreram à Justiça para manter as grades e estruturas de alvenaria que de maneira suposta os protegeriam da violência externa. A Agência de Fiscalização do Distrito Federal (AGEFIS) mandou que fosse derrubado todos os elementos alheios ao planejamento do Plano Piloto e o estabelecimento de multas pela falta de cumprimento. (CORREIO BRAZILIENSE, 2011). A temática das tensões e conflitos urbanos tem estado presente em Brasília desde o princípio, mas os movimentos modificaram de forma e teor.

Ramos (2009, p. 6),

A grande maioria dos blocos habitacionais está inserida sobre *pilotis*. A ideia consiste em: 1) privilegiar o espaço público anunciando que residir nas superquadras implica ter a vida suspensa, elevada do solo segundo uma proposta de verticalização da habitação que liberta o espaço térreo,

tornando-o permeável ao movimento pedonal; e 2) constituir uma relação de complementaridade entre a habitação, suspensa sobre *pilotis* e os amplos espaços livres de uso coletivo, equipamentos e serviços, promovendo novas relações espaciais e sociais.

Segundo Ramos (2009, p. 6),

O que era característica marcante da cidade do plano piloto, o livre atravessamento do solo tem sido objeto de alterações: cercas vivas, gradeamentos e encerramento de espaços destinados a diferentes funções. Razões não faltam. Para alguns deve-se à “má localização do bloco na quadra”, que faz com que “haja grande número de pessoas que atravessam os *pilotis*”: os visitantes. Para outros a “utilização do estacionamento público por pessoas não residentes na quadra” promove a presença e a circulação de estranhos nos seus espaços. A localização dos “bares junto às áreas habitacionais” e a presença de “barracas comerciais junto à área verde”, também constituem motivos para as presenças consideradas ‘inconvenientes’.

A inquietação comum que permanece, é a “criação de um sistema que iniba a passagem de estranhos nos *pilotis*”. Isto porquanto, para a população (pelo apurado por Tânia Ramos), os *pilotis*, assim como os espaços comuns do bloco, são considerados ampliações do espaço privado da habitação, ou seja, a superfície de terreno análogo à ‘projeção’ assume um caráter privado, e implica uma proximidade entre o ‘estar debaixo do bloco’ e o ‘chegar em casa’, que não existe entre este ‘chegar em casa’ e o ‘chegar à quadra’, encarado como um simples ‘estar perto’ (RAMOS, 2009).

Ainda de acordo com a pesquisa de Ramos (2009), seja qual for a justificativa e tendo em vista uma maior segurança, os percursos pedonais são, cada vez mais, limitados e condicionados por barreiras topográficas definidas pela implantação do bloco sobre plataformas, que impossibilitam o seu atravessamento transversal; mas também por barreiras verdes e por grades em locais estrategicamente colocados. Nesse sentido, estes continuam, contudo, a pugnar por melhores condições de manutenção dos espaços de vida quotidiana traduzida por pedidos de “aumento da iluminação das áreas do bloco” e maior segurança (RAMOS, 2009, p.4).



Figura 3: Grades colocadas para impedir a passagem de alunos e demais transeuntes pelos pilotis em direção à Escola Parque, no bloco G da SQN 304.

Fonte: Foto do autor, 2014.



Figura 4: áreas anexas ao Bloco G da SQN 304, transformadas em jardins privados pelos moradores impedindo por outro lado o acesso livre aos pilotis em direção à Escola Parque.

Fonte: Foto do autor, 2014.

Segundo Serpa (2007), o espaço público é incluído como espaço de atuação política ponderado sob a expectativa de sua inclusão na categoria de mercadoria e que mesmo com proposituras de uso público vem se tornando um espaço para o consumo de poucos. O autor destaca três circunstâncias existentes no espaço público: a acessibilidade, a valorização imobiliária e a visibilidade. Quanto à acessibilidade busca-se uma explicação para a maneira como estes espaços vêm sendo apropriados por diferentes grupos. No quesito valorização imobiliária, observa-se a atuação do espaço público como instrumento de valorização fundiária atuando também como agente catalisador de investimentos para as áreas confinantes. Já em relação à visibilidade, a discussão articula-se em torno da incoerência entre forma e discurso.

É bastante típico destacar que as classes populares têm andado por uma estrada bastante comum aos ideais das elites, aceitando uma preferência por espaços isolados, cercas, pátios, guaritas, jardins e estacionamentos, transformando desta forma as áreas livres para as suas necessidades privadas. De acordo com Serpa (2007, p.35), “caminhamos para a consagração do individualismo como modo de vida ideal em detrimento de um coletivo cada vez mais decadente”, onde são erguidas empecilhos simbólicos que modificam o espaço público e originam uma justaposição de espaços privatizados divididos entre diversos grupos. Assim a acessibilidade não é mais generalizada, mas controlada simbolicamente.

Segundo Serpa (2004), as ponderações de Lefebvre são sem dúvida fundamentais para a análise do papel do espaço público na cidade contemporânea. Se o espaço público é, principalmente, social, ele contém antes de tudo os aspectos das relações de produção, que, por sua vez, enquadram as analogias de poder, nos espaços públicos, mas também nos edifícios, nos monumentos e nas obras de arte. A triplicidade ou tríade lefebvriana é também uma característica subjacente à composição espacial da esfera pública urbana: *a)* as práticas espaciais, juntando produção e reprodução, lugares específicos e conjuntos espaciais peculiares para cada formação social, afirmando prosseguimento em um quadro de relativa coesão; *b)* as representações do espaço, ligadas às relações de produção, à ordem imposta, ao conhecimento, aos signos e códigos, às relações “frontais”; *c)* os espaços de representação, oferecendo simbolismos complexos, expressão do lado clandestino e subterrâneo da vida social, mas também da arte.

De acordo com Serpa (2004, p. 9)

a privatização dos espaços livres de uso coletivo é um problema que atinge as cidades como um todo, sem diferença de classes. A privatização de ruas e acessos restringe o movimento de passantes, canaliza percursos e provoca a desertificação de muitas áreas públicas nas periferias urbanas. Com o confinamento dos moradores nos prédios dos conjuntos habitacionais populares (onde eles existem), agrava-se a questão das drogas e aumenta a violência urbana; decreta-se (muitas vezes de modo irreversível) a morte dos espaços públicos. Nas ruas das áreas centrais, os pedestres cedem seu lugar nas calçadas aos automóveis e camelôs.

Segundo Santarém (2013), a apreensão com a violência urbana leva-nos a duas ponderações importantes: a primeira sobre as relações entre uma *cultura do medo* de caráter discursivo versus uma existência real desta violência e as falsas soluções – aumento de policiamento e segurança privada.

Santarém (2013) cita Carvalho (2000) que argumenta em torno da edificação de mecanismos de tecnologias de segurança privados como forma de controle e ordem de uma lógica de segregação social, acréscimo das disparidades e da violência estrutural de nossa sociedade. Contudo, considerando o caso de Brasília, seria relevante ampliar este argumento à sugestão de que o discurso da violência, pra além de justificar o engrandecimento da cidade, serve para desenvolver as ruas às tecnologias de repressão e vigilância. Ou seja, o discurso da violência serve como apropriação do espaço urbano como um todo ao grupo que nele reside. Serve, além, à manutenção dos equipamentos de segurança com suposição públicas sob controle de um grupo social característico.

Afirma Santarém (2013, p. 70),

O medo da violência garante que o controle social exercido pelas organizações das áreas nobres tenha um braço militar responsável pela aniquilação e controle do corpo divergente; faz com que os investimentos em segurança na cidade sejam organizados em torno de não atrapalhar seu domínio sobre o território.

Segundo Costa (1987), era imprescindível ocupar “devidamente as Entrequadras não comerciais com instalações para esporte e recreio e demais equipamentos de interesse comunitário, sobretudo escolas públicas destinadas ao ensino médio” (Brasília Revisitada p. 8). Em direção adversa à do idealizador da cidade, como mostra a Figura 5, começam a ser construídas em algumas Entrequadras edificações que não atendem o interesse da comunidade e da Unidade de Vizinhança.



Figura 5: Entrequadra 102/103 Norte. Ocupação discordante do previsto no Plano de Lúcio.
Fonte: Foto do autor.

A complementaridade de funções amparada pela dessemelhança de serviços de apoio à habitação e pela especialização do comércio local, localizados nas entrequadras, continua a ser um dos pontos fortes da superquadra. Curiosamente, há equipamentos que começam a ser menos apreciados como é o caso das escolas públicas, situadas no ‘coração’ das superquadras (mais antigas e fiéis ao projeto original – Figura 6) e base de estruturação da unidade de vizinhança. Inseridas dentro das superquadras, é preciso percorrer acessos sinuosos que aprimoram blocos, espaços ajardinados e estacionamentos para chegar até estas escolas (Figura 7). Segundo a pesquisa de Ramos (2009, p.5), esta situação agrega, repetidamente, o descontentamento dos moradores ao “barulho” e ao “vandalismo” que se constata no interior da quadra. Refere-se ainda à proximidade da ‘Escola Parque’ como a causa para a “persistente poluição sonora”. Para os moradores o mau funcionamento da engrenagem passa ainda pelo “número escasso de vagas de estacionamento” automóvel para a procura diária, “circulação de transportes escolares velhos, barulhentos e poluentes” e pela “presença de estranhos no interior

da quadra” (Figura 8). Em algumas destas superquadras os moradores se uniram em um abaixo assinado e, apelando a órgãos jurídicos, alcançaram a diminuição dos anos de escolaridade a funcionar na escola da referente quadra. A determinação implica a redução da carga horária e por conseguinte da presença e do número de alunos, vindos na maioria de outras cidades do Distrito Federal. É relevante aludir que estas escolas são a miúdo utilizadas pelos filhos dos trabalhadores das próprias superquadras. São alunos que, estando distantes do seu local de residência, estão, entretanto, próximos do local de trabalho de pelo menos um dos pais (Figura 8). Todavia em outras superquadras em processo de construção, os residentes recusam, já de início, a implementação do equipamento escolar como parte complementar do conjunto construído da quadra. Afirma Ramos (2009, p. 5),

Se esta postura vier a estender-se, o conceito de unidade de vizinhança apoiado nas distâncias máximas percorridas entre ‘casa-escola’ e aplicado nas superquadras do plano piloto, perder-se-á. Enquanto por outro lado, uma larga fatia desta população não frequenta, há tempos, as escolas públicas localizadas nas superquadras, mas sim os colégios privados situados no exterior e, não raras vezes, bem distante das superquadras de origem.



Figura 6: Escola Classe da SQN 304, no “coração” da Superquadra. Ocupação condizente ao Plano de Lúcio Costa.

Fonte: Foto do autor, 2014.



Figura 7: o único acesso que sobrou aos estudantes e demais transeuntes, entre os blocos G e F da SQN 304, com a Escola Parque ao fundo – um beco.

Fonte: Foto do autor, 2014.



Figura 8: Transportes dos filhos dos trabalhadores das Superquadradas, ligando a cidade do Paranoá, à escola classe da SQS 308. Motivo de conflito com alguns moradores da Superquadra.

Fonte: Foto do autor, 2014.

Ainda segundo a pesquisa de Ramos (2009), a imagem pública do bloco em que vive assume especial importância, e a população evidencia interesse pela sua “modernização”, o que para eles incide em “melhorar efetivamente o bloco e não apenas manter o existente”. Esta preocupação traduz-se em iniciativas como a “construção de jardins na frente e nas laterais do bloco” (Figura 9), “reformas em lixeiras e elevadores”, “construção de salões de festas, depósitos de bicicletas, guaritas nos *pilotis* e copa para empregados” (Figuras 10 e 11), “colocação de toldos para proteção de cargas e descargas”. Os moradores defendem ainda que as “áreas de estacionamento junto ao bloco sejam transformadas em área privativa e coberta” para fazer frente ao “número insuficiente de vagas de estacionamento” automóvel pois “há mais carros nos blocos do que moradores” (Figuras 12, 13, 14 e 15). O que diverge totalmente do que afirmou Lúcio em Brasília Revisitada (1987): “(...) proibir a vedação das áreas cobertas de acesso aos prédios (*pilotis*) e dos parqueamentos — cobertos ou não (COSTA 1987).



Figura 9: Jardins e cercamentos na lateral do bloco G da SQN 304.
Fonte: Foto do autor, 2014.



Figura 10: Salão de festas construído nos pilotis do bloco G da SQN 304. Escola Parque ao fundo.
Fonte: Foto do autor, 2014.

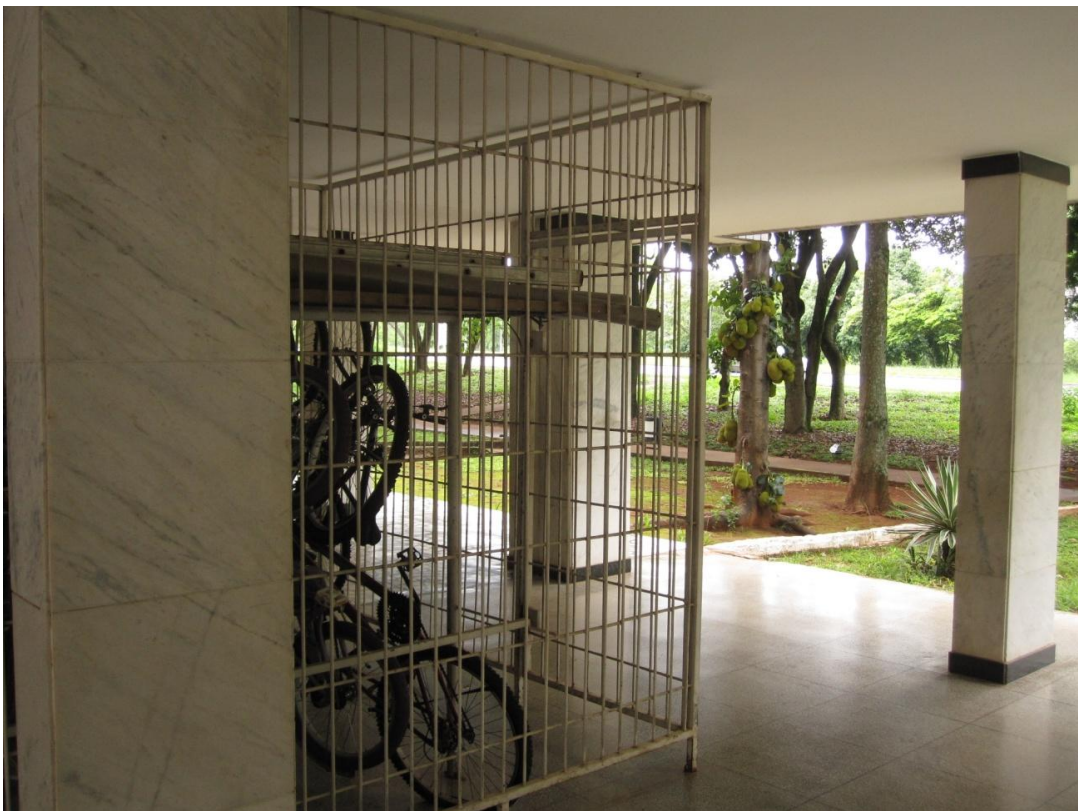


Figura 11: Depósito de Bicicletas nos pilotis de um bloco da SQN 104.
Fonte: Foto do autor, 2014.



Figura 12: Quadra de esportes transformada em estacionamento de automóveis, na SQN 104.
Fonte: Foto do autor, 2014.



Figura 13: automóveis estacionam em local proibido na SQN 304.
Fonte: Foto do autor, 2014.



Figura 14: motociclista passa pelos pilotis de um bloco da SQS 107, que transformou a área em passagem para um estacionamento pavimentado construído do outro lado do prédio.
Fonte: Foto do autor, 2014.



Figura 15: o condomínio deste bloco da SQS 108 (a “primeira superquadra de Brasília”) parece querer justificar - citando leis que não contemplam a questão - o injustificável: uma cancela nos pilotis do bloco, controlando o acesso a um estacionamento “exclusivo dos moradores”.
Fonte: Foto do autor, 2014.

Sobre a alteração de gabaritos, Lucio Costa (1987) reafirma a importância da manutenção dos gabaritos residenciais previstos:

Brasília, a capital, deverá manter-se "diferente" de todas as demais cidades do país: não terá apartamentos de moradia em edifícios altos; o gabarito residencial não deverá ultrapassar os seis pavimentos iniciais, sempre soltos do chão. Este será o traço diferenciador — gabarito alto no centro comercial, mas deliberadamente contido nas áreas residenciais, a fim de restabelecer, em ambiente moderno, escala humana mais próxima da nossa vida doméstica e familiar tradicional". (Brasília Revisitada p. 8)

Entretanto, concordando com Ramos (2009), blocos com o piso da cobertura edificado no Plano Piloto existem em grande número, principalmente dentre aqueles construídos há menos tempo. A adulteração de gabarito é significativa, chegando ao ponto de se repensar legislativamente a sua continuação. Muitos blocos estão ainda por construir. Em todo o caso não custa lembrar a advertência do próprio Lucio Costa, no princípio da década de 70 (apud RAMOS, 2009),

os empreendedores imobiliários interessados em adensar a cidade com o recurso habitual do aumento de gabaritos; e aos arquitetos e urbanistas que reputando 'ultrapassados' os princípios que informaram a concepção da nova capital e a sua intrínseca disciplina arquitetônica, gostariam de romper o princípio dos gabaritos preestabelecidos, gostariam de jogar com alturas diferentes nas superquadras, aspirando fazer de Brasília uma cidade de feição mais caprichosa, concentrada e dinâmica, ao gosto das experiências agora em voga pelo mundo; gostariam, em suma, que a cidade não fosse o que é, e sim outra coisa [Figura 16].



Figura 16: edifício da SQN 110. Percebe-se a desconfiguração do gabarito previsto e a cobertura.
Fonte: Foto do autor, 2014.

Segundo Santarém (2013), Especulação Imobiliária é parte do método de acumulação capitalista sobre o espaço. Trata-se de um processo que está pronunciado à lógica de extensão capitalista. Resumindo, a especulação imobiliária faz parte de um processo de investimento de capital excedente acumulado pelos capitalistas. A urbanização é utilizada por estes atores como processo de absorção deste excedente, algo refletido inclusive em escala global, como mostram as recentes crises do sistema. (LESSA, 1981; FIX, 2011 apud SANTARÉM, 2013).

De um ponto de vista mais objetivo, a Especulação Imobiliária é segundo Saboya (2008 apud SANTARÉM 2013, p.101) "uma forma pela qual os proprietários de terra recebem uma renda transferida dos outros setores produtivos da economia, especialmente através de investimentos públicos na infraestrutura e serviços urbanos".

Afirma Santarém (2013, p. 101),

As formas de valorizar o terreno são, em alguma medida, bastante simples: construção de infraestrutura ao redor da mesma (estradas, incitação de serviços privados ao redor) articulada à chegada de serviços públicos nas proximidades do local (água, luz, saneamento, serviços de saúde, educação). As condições de acessibilidade ao local assim como a proximidade a serviços públicos e privados - em especial atividades comerciais - garantem a valorização efetiva do terreno

Ainda Santarém (2013, p. 102) assevera que,

Além das graves questões morais envolvidas, este processo é bastante criticado por produzir ir uma dinâmica espacial excludente. Constitui espaços rarefeitos próximos a espaços altamente densificados, constitui uma lógica do urbano estruturada na concentração de serviços e investimentos em determinadas áreas em detrimento de outras, tornando alguns setores sobrecarregados enquanto outros, subutilizados, cria o aumento da distância entre a habitação e empregos, gerando problemas de mobilidade urbana em toda urbe. Em suma, a especulação imobiliária é um processo de acúmulo mas também um forte vetor no desenvolvimento urbano. Ou seja, orienta a cidade aos interesses do capital e não das pessoas.

Desse modo, as terras que são compradas a valores reduzidos por estes investidores são equipadas de infraestrutura que acrescentam valor a elas, compondo aí um segundo processo de acúmulo de capital.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente trabalho teve o escopo de focar na escala residencial definida por Lúcio Costa, utilizando sua unidade característica - a Superquadra, buscando demonstrar os conflitos socioespaciais que a envolvem. Dentro de tudo que foi abordado, permitiu-se elucidar uma série de questões.

Brasília – utópica, moderna, artificialmente “planejada”, real: é tudo isso e ao mesmo tempo não o é plenamente. Independentemente do observador, nunca deixa de ser fascinante – pela sua história, pelo desafio (e pesado custo, também humano) de sua implantação, pelo ideário – verdades e mitos – que a envolve, por sua paisagem bela e peculiar, pelos seus habitantes, pelas suas funções, por ser a capital do país, por suas contradições. É, portanto, também, uma espacialidade rica para análise.

Inúmeros são os trabalhos e pesquisas sobre o Plano Piloto, o Distrito Federal e seu entorno. Nossa análise partiu das escalas do projeto original de Lúcio, focado na residencial e na sua unidade fundamental, a Superquadra – alvo de muitas análises de arquitetos e urbanistas, mas, pelos levantamentos realizados, não tanto por parte dos geógrafos.

O trabalho buscou uma aproximação nesse sentido – claro, dentro das limitações inerentes a um trabalho neste grau – realizando, dentro de nossas possibilidades, uma síntese das referências socioespaciais envolvendo essa “solução inovadora” do problema residencial no projeto de Lúcio para Brasília.

Uma solução embasada na teoria e no movimento modernistas, que influenciaram o urbanista, principalmente os conceitos de “Cidade Jardim” e “Unidade de Vizinhança”. Considera-se como genuína a intenção de mudar o padrão vigente de apropriação do espaço urbano, o “morar” no Brasil, buscando aumentar a qualidade de vida por meio de uma racionalização do espaço urbano dialeticamente imbuída de ideário e “emoção”: uma setorização rígida que até certa grau isolou o grosso das habitações, a separação do tráfego de pedestres e veículos aumentando distâncias, mas que buscava uma convivência mais pacífica entre eles; buscou-se abastecer o cidadão de amplas áreas verdes gerando conforto em termos ambientais e de paisagem, e o uso público coletivo e compartilhado de suas áreas. A Superquadra só existe, como prevista, onde se consolidou a Unidade de Vizinhança, unidade que ela compõe mas que necessita das outras partes – os

equipamentos, as áreas de lazer, a escala bucólica, o comércio local que assista às necessidades dos seus moradores e confirmam sua autonomia. Uma minoria delas alcançou o idealizado, portanto.

Compreende-se a intenção de Lúcio. O grande geógrafo Milton Santos colocava como título de um de seus livros: “A Natureza do Espaço – Técnica e tempo. Razão e emoção”. O espaço do Plano Piloto é técnica e tempo, razão e emoção.

Mas, também, este espaço, histórica e socialmente produzido, reflete todas as contradições do processo e, claro, do sistema vigente. Contradições socioespaciais, portanto, que buscamos identificar na unidade em análise, as Superquadras de Brasília. O que a pesquisa demonstrou foi a recorrência de problemáticas presentes em outras cidades do Brasil e do mundo, em uma forma local particularizada, evidentemente. Mas o caráter sistêmico nos pareceu bastante claro.

A metodologia utilizada no trabalho foi a de uma pesquisa bibliográfica. Na análise da literatura e dos documentos utilizados identificou-se como conflitos socioespaciais presentes nas Superquadras, principalmente:

- A ocupação e privatização de áreas públicas, o velho conflito do “público *versus* privado” presente em quase todos os espaços urbanos no mundo, particularizado em Brasília pelo fato das projeções no solo das Superquadras serem de propriedade pública e acesso livre. Cercas vivas, cercas metálicas, construções abaixo dos pilotis, jardins impedindo a passagem, são construídos com justificativas diversas e conivência do poder público, apesar de tratar-se de ações ilegais;
- Especulação imobiliária, aumentando o preço dos imóveis das Superquadras a níveis proibitivos devido à sua centralidade, mas também à criação de novas áreas residenciais mais afastadas sem a plena ocupação das Superquadras e dos imóveis existentes nelas, aumentando a segregação socioespacial e periferização;
- A não conclusão dos equipamentos comunitários e de lazer das Entrequadras, que, somadas ao insucesso (até certo ponto natural, dado o idealismo do projeto também nesse ponto) do funcionamento dos comércios locais como previsto, comprometeram o funcionamento das Unidades de Vizinhança;

- Violência urbana, existente mas também utilizada simbólica e ideologicamente, relacionada ao esvaziamento dos espaços públicos e segregação socioespacial;
- Vagas insuficientes de estacionamento nas Superquadras, ocasionando invasão de áreas verdes das mesmas, construções e puxadinhos, e até utilização dos pilotis para esse fim, demonstrando o uso massivo e intensivo do automóvel para mobilidade urbana em Brasília;
- Superação dos gabaritos máximos previstos pela criação de coberturas nos novos edifícios construídos nas Superquadras, afetando o equilíbrio paisagístico e das escalas urbanas do Plano Piloto.

Evidentemente existem outros mais, que não foram contemplados dentro do objetivo do presente trabalho, mas que o serão em outra etapa, se depender da vontade deste pesquisador. Esperamos ter contribuído para uma visão espacialmente mais rica da Superquadra, organismo tão característico e especial de Brasília.

REFERÊNCIAS

AMORIM, Claudia Naves. **Edifícios Residenciais das superquadras do plano piloto, Brasília:** Aspectos de Preservação e conforto ambiental. FAU: UNB, 2005.

BRAGA, DarjaKos. **Arquitetura residencial das superquadras do Plano Piloto de Brasília:** aspectos de conforto térmico. Dissertação de Pós-Graduação. FAU: UNB, 2005.

BRASIL. **Portaria número 314, de 8 de outubro de 1992.** Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, IPHAN, 1992.

BRASÍLIA. **Decreto-lei número 10.829, de 14 de outubro de 1987.** Regulamenta o art. 38 da Lei número 3571, de 13 de abril de 1960, no qual se refere à preservação da concepção urbanística de Brasília. Brasília: Diário Oficial do Distrito Federal, 1987.

CAMARGO, Jean Carlos. **Os medos e os processos de segregação sócio-espacial na cidade de Brasília.** Dissertação de Pós-Graduação. Instituto de Ciências Sociais: UNB, 2010

CARPINTERO, Antonio Carlos. **Brasília:** prática e teoria urbanística no Brasil, 1956-1998. Tese de Doutorado. São Paulo: FAU, USP, 1998.

COSTA, Maria Elisa; LIMA Adeildo Viegas. **Brasília 57-85:** do plano piloto ao plano piloto. Brasília: TERRACAP, 1985.

COSTA, Everaldo. Metropolização, Patrimonialização e potenciais de conflitos socioterritoriais em Brasília. **Espaço e Geografia**, Vol. 16, nº 1. UnB. Brasília, 2013. Disponível em: <<http://lsie.unb.br/espacoegeografia/index.php/espacoegeografia/article/download/252/184>>. Acessado em 10.10.2014.

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

_____. Brasília Revisitada, in **Revista Projeto** número 100/julho, 1987.

_____. **Registro de uma vivência.** 2ª ed. São Paulo: Empresa das Artes, 2000.

CIAM. **Carta de Atenas.** Atenas, 1933.

FERREIRA, Marcílio Mendes; GOROVITZ, Matheus. **A invenção da Superquadra:** o conceito da Unidade de Vizinhança em Brasília. Brasília: IPHAN/Superintendência do IPHAN no Distrito Federal, 2008.

FICHER, Sylvia. **Uma análise dos blocos residenciais das superquadras do Plano Piloto de Brasília.** UNB, 2003.

_____ e BATISTA, Geraldo Nogueira. **GuiArquitetura Brasília.** São Paulo, Editora Abril, 2000.

GIL, Antonio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa.** 5ª edição. São Paulo: Atlas, 2010.

HOLANDA, Frederico. **O espaço de exceção** – Coleção Arquitetura e Urbanismo. Brasília, Editora UNB, 2002.

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

JÚNIOR, Silva. **Notas para uma abordagem das questões da economia urbana em Brasília.** Dissertação de Pós-Graduação. FAU: UNB, 2006.

LEITÃO, Francisco das Chagas; FICHER, Sylvia. **Do risco à cidade: as plantas urbanísticas de Brasília, 1957-1964.** Dissertação de mestrado, FAU: UNB, 2003.

MACHADO, Marília Pacheco. **Superquadra: pensamento e prática urbanística.** Dissertação de Pós-Graduação. FAU:UNB. Brasília, 2007.

NUNES, Brasilmar. **A lógica social do espaço.** Brasília: controvérsias ambientais. Brasília: Editora UNB, 2003.

PAVIANI, Aldo. **A conquista da cidade: movimentos populares em Brasília.** Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2ª edição, 2010.

_____. **Brasília: a metrópole em crise: ensaios sobre urbanização.** Brasília: Editora UNB, 1989.

_____ (organizador). **Brasília em Questão** – Espaço Urbano, Ideologia e Realidade. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1985.

_____. **Patrimônio Urbano de Brasília: urbanização com desigualdade socioespacial.** Brasília 9º docomomo Brasila, Julho 2011. Disponível em: <http://www.docomomo.org.br/seminario%209%20pdfs/025_M01-PatrimonioUrbanoDeBrasilia_ART_aldo_paviani-1.pdf>. Acessado em: 28.10.2014.

PELUSO, Maria Luisa; CIDADE, Lúcia Cony Faria. Sociedade Contemporânea e Conflitos urbanos em Brasília. **Espaço & Geografia**, Vol. 15, nº 2, 2012.

RAMOS, Tânia Beisl. Superquadra: vida suspensa. **Vitrovíus**. Arqutextos, São Paulo, 10.112, Vitruvius, set 2009. Disponível em: <<http://vitruvius.com.br/revistas/read/arqutextos/10.112/27>>. Acessado em: 30.10.2014.

RIBEIRO, MANUELA SOUZA, **Habitar, Trabalhar, Recrear e Circular**: possibilidades e limitações nas superquadras de Brasília. Dissertação de Pós-Graduação. FAU: UNB. Brasília, 2013.

RODRIGUES, Daniela Santa Rosa. Arquitetura urbanística e transformação do espaço urbano: uma reflexão sobre a construção de Brasília e suas contradições. **Revista Eletrônica de Ciências Sociais**. Universidade Federal da Paraíba. 2012. Disponível em: <www.cchla.ufpb.br/caos>. Acessado em 15.10.2014.

RODRIGUES, Arlete Moysés. Desigualdades Socioespaciais – a luta pelo direito à cidade. **Cidades**, Vol (4), número 6, 2007.

SANTOS, Marcos Antonio. **Brasília e o Tombamento**: Patrimônio e Especulação na Cidade Modernista. Dissertação de Pós-Graduação. FAU:UNB. Brasília, 2007.

SANTOS, Milton. **A Natureza do Espaço**. 4ª Ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2008.

SANTARÉM, Paulo Henrique da Silva. **A cidade Brasília (DFE)**: Conflitos sociais e espaciais significados na raça. Dissertação de Mestrado, Instituto de Ciências Sociais, UNB. 2013.

SERPA, Angelo. Espaço público e acessibilidade: notas para uma abordagem geográfica. GEOUSP - **Espaço e Tempo**, São Paulo, Nº 15, pp. 21 - 37, 2004.

_____. O espaço público na cidade contemporânea. São Paulo: **Contexto**, 2007.

SILVA, Ernesto. **História de Brasília**: um sonho, uma esperança, uma realidade. Brasília: Linha Gráfica Editora, 4 edição, 1999.

SILVA, Valéria Cristina Pereira. Palmas, a última Capital projetada no século XX: Uma cidade em busca do tempo. São Paulo: **Cultura Acadêmica**. 2010. Disponível em: <www.santoandre.sp.gov.br/pesquisa/ebooks/364880.pdf> Acessado em 15.10.2014.

TAVARES, Jeferson. Brasília: [as] simetrias entre Lúcio Costa e Oscar Niemeyer. **Revista de Arquitetura e Urbanismo da EESC-USP**, v. 5, n. 1, p. 4 21. 2007.

TENORIO, Gabriela. **Ao desocupado em cima da ponte**: Brasília, arquitetura e vida pública. Tese de Doutorado. FAU: UNB. Brasília, 2012.

VELOSO, André Henrique de Brito Veloso. **A segregação integrada:** considerações sobre espaços urbanos periféricos e desenvolvimento econômico na metrópole mineira durante a ditadura militar. Pós-graduação em geografia - Instituto de Geociências da Universidade Federal de Minas Gerais (IGC/UFMG). 2014. Disponível em: <http://web.cedeplar.ufmg.br/cedeplar/seminarios/ecn/ecnmineira/2014/site/arquivos/a_segregacao-integrada--consideracoes-sobre-espacos-urbanos-perifericos-e-desenvolvimento-economico.pdf>. Acessado em 13.11.2014.

ZAPATEL, Juan Antonio. Lucio Costa, Entrevista. **Vitrovíus**. São Paulo, 10.038, Vitruvius, 2009. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/entrevista/10.038/3280>>. Acessado em: 30.10.2014.