



**XVII ENANPUR**

SÃO PAULO • 2017



# **Barreiras e permeabilidades nas Superquadras de Brasília**

**Barriers and permeabilities in the Brasília's  
Superblocks**

*Ludmila de Araujo Correia, Universidade de Brasília,  
ludmila.correia@gmail.com.*

## RESUMO

Este artigo traz uma discussão sobre as barreiras não-físicas das superquadras de Brasília e seus impactos na segregação do espaço, partindo da análise da permanência e circulação de pessoas. Ao analisar empiricamente algumas superquadras, observa-se que a circulação de pessoas acontece especialmente nas fronteiras entre as superquadras residenciais e as entrequadras comerciais, e nos limites entre a superquadra e as vias L1 ou W1, que separam as superquadras. A própria configuração dos passeios de pedestres parece não convidar à circulação entre as residências, fazendo da superquadra quase um espaço privativo aos moradores do lugar. Os espaços públicos internos, assim, são vistos por muitos moradores como de uso prioritário dos residentes, visto que para o usuário externo os espaços seriam apenas – e no máximo – espaços de passagem. Entendendo que a configuração espacial impacta a forma de apropriação dos espaços públicos internos à superquadra e os conflitos entre moradores e usuários externos, propõe-se uma reflexão sobre a influência barreiras e permeabilidades no uso e apropriação dos espaços públicos da superquadra por diferentes sujeitos.

**Palavras Chave:** Superquadra, Barreiras, Permeabilidade, Espaço público, Apropriação.

## ABSTRACT

This article presents a discussion about the Brasília's nonphysical barriers in the superblocks, and their impacts on the segregation of space, starting from the analysis of the permanence and circulation of people. When analyzing some superquadras empirically, it is observed that the circulation of people happens especially at the borders between the residential superquadras and the commercial spaces, and in the limits between the superquadra and the L1 or W1 streets, that separate the superblocks. The configuration of the pedestrian walks does not seem to invite circulation among the residences, making the superquadra almost a private space for the locals. The internal public spaces, thus, are seen by many residents as priority use of the residents, since for the external user the spaces would be only - and at most - spaces of passage. Understanding that the spatial configuration impacts the way of appropriation of the internal public spaces to the super-block and the conflicts between residents and external users, it is proposed a reflection on the role of the barriers influence in the use and appropriation of the public spaces of the superblock by different subjects.

**Keywords/Palabras Clave:** Superblock, Barriers, Permeability, Public space, Appropriation.

## INTRODUÇÃO

Este artigo apresenta uma discussão sobre as barreiras não-físicas das superquadras de Brasília e seus impactos na segregação do espaço, partindo da análise da permanência e circulação de pessoas. Ao analisar empiricamente algumas superquadras, observou-se que o fluxo de pessoas acontece especialmente nas fronteiras entre as superquadras residenciais e as entrequadras comerciais, e nos limites entre a superquadra e as vias L1 ou W1 que separam as superquadras. A própria configuração dos passeios de pedestres parece não convidar à circulação entre as residências, fazendo do interior da superquadra quase um espaço privativo aos moradores do lugar. Os espaços públicos internos, assim, são vistos por muitos moradores como de uso prioritário dos residentes, visto que para o usuário externo os espaços seriam apenas – e no máximo – espaços de passagem. Propomos uma reflexão sobre o papel dos elementos-meio e elementos-fim – conceitos propostos por Coutinho (1970, apud Holanda, 2015) e repensados por Holanda (2015) - na definição de barreiras e permeabilidades ao uso e apropriação dos espaços públicos da superquadra.

Entre o final do século XIX e a primeira metade do século XX, diversas cidades no mundo foram planejadas seguindo os preceitos modernos de cidades, as chamadas “Cidades Novas”. No mundo todo, acreditou-se que as cidades novas permitiriam controlar o crescimento das grandes cidades e ordenar a ocupação territorial. Nas “cidades novas”, planejadas, o espaço urbano é visto como gerador de novas e “modernas” relações sociais, de tal forma que plano urbanístico moderno em geral busca trazer não só um novo modelo de cidade, mas também de homem. As cidades novas são “cidades sonhadas, imaginadas, teorizadas, afim de servir aos ideais e às necessidades de um determinado período” (TREVISAN, 2009, p. 281), mas estão em contínua evolução, devem ser flexíveis e capazes de adaptar-se às mudanças econômicas, tecnológicas e culturais.

Choay (2003) critica a postura de alguns urbanistas modernos, os quais para ela se consideravam “detentores e anunciadores da verdade arquitetônica e urbanística”. Dentre eles, para a autora, Le Corbusier traz uma modernidade “universalizante e desumana, destinada a um homem teórico, portanto inexistente” (p. 36), sem considerar a dimensão antropológica, ou verdadeiramente urbana em seus projetos. Jane Jacobs (2011), por sua vez, condena a separação restrita de usos das cidades modernas, defende a diversidade de tipos, usos e funções, a mistura de classes sociais, pois considera a segregação contrária ao bem-estar social.

Projetada para abrigar a nova capital do país, Brasília é um modelo único de cidade moderna planejada. O Plano Urbanístico de Brasília foi proposto por Lúcio Costa, a partir de concurso realizado pela Comissão Urbanizadora da Nova Capital – NOVACAP para implantação da nova capital do país. A cidade foi concebida para o homem em quatro diferentes escalas: residencial, monumental, gregária e bucólica, cada qual trazendo uma clara distinção entre espaços de interação social e espaços de vivência cotidiana.

A escala monumental abrange as áreas administrativas e institucionais situadas no Eixo Monumental e adjacências. A escala bucólica, com grandes áreas livres densamente arborizadas, tinha por objetivo fazer a transição entre a vida no campo e a vida na cidade (Holanda, 2010), com espaços de baixa densidade com grandes trechos de paisagem natural preservada e edifícios baixos bem separados. Inclui os setores de Recreação, áreas livres, como a orla do Lago Paranoá, parques, praças, jardins.

Na escala gregária, localizada no centro da cidade, estava o espaço de encontro, com áreas voltadas prioritariamente aos usos de lazer, cultura, esporte e turismo, tais como os setores de

Clubes Esportivos, de Hotéis de Turismo, orla do Lago, centro urbano entre os eixos Monumental e Rodoviário. Para Holanda (2010) nessa escala os espaços abertos são vistos com maior destaque do que geralmente o seriam no período moderno. Com a especialização de uso, os diferentes setores são isolados por diversos atributos, tais como diferenças de níveis, grandes bolsões de estacionamento, áreas verdes. Os comércios locais deveriam ter suas lojas voltadas para o interior das quadras, mas passaram a se abrir para a rua (originalmente de serviço). Como as lojas possuem espaço interno reduzido, em algumas situações - restaurantes, bares, pizzarias, cafés, lanchonetes - os espaços externos são ocupados por mesas.

Na escala residencial estão as áreas prioritariamente residenciais das superquadras (quadras 100, 200, 300, 400), interpostas por entrequadras comerciais, e as quadras 700. Os edifícios de até seis pavimentos, cercados por faixas verdes, o acesso único e a liberação do solo por pilotis favoreceram a geração de um “pátio interno” no contexto das superquadras. Há uma única entrada de veículos, visando impedir fluxo de passagem. Os pilotis e a distância entre os edifícios geram uma porosidade que favorece o desempenho bioclimático. Com os edifícios elevados do solo, parte sobre gramados, parte sobre espaço central com acesso de carros, o térreo fica livre.

As superquadras foram propostas por Lucio Costa a partir de uma sequência contínua de grandes quadras dispostas duas a duas, em ambos os lados do eixo rodoviário, emolduradas por uma massa arborizada, de forma a resguardar o interior das superquadras. O setor residencial seria, assim, visto sempre em segundo plano, por trás da paisagem vegetal. As largas faixas verdes proporcionariam passeio sombreado e lazer diferenciado dos espaços interiores. Assim, as habitações estariam claramente separadas do contexto urbano mais amplo, apesar da inexistência de barreiras físicas que separem o entorno das superquadras.

Foram estabelecidas, nos setores centrais e residenciais, espaços reservados aos pedestres, garantindo uso livre do chão sem separação extremista e antinatural e coexistência com os veículos quando necessário. Criou-se uma sequência contínua de grandes quadras, dispostas em ordem dupla ou simples nos dois lados do eixo rodoviário, envoltas por uma larga faixa densamente arborizada por árvores de grande porte e uma “cortina suplementar” de arbustos que resguardariam o conteúdo das quadras da vista do observador externo, conforme observado na Figura 1.

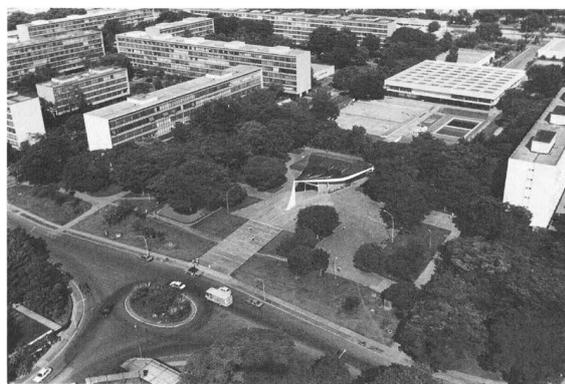


Figura 1: Faixas verdes delimitando a superquadra e percursos orgânicos – para veículos e pedestres – no interior da quadra.

Fonte: Costa, 1987

Internamente às quadras, propôs-se gabarito máximo de seis pavimentos e pilotis para liberação do solo, com diferenciação espacial das vias para separação do tráfego de veículos e percursos de pedestres, que circulariam entre os edifícios residenciais, as escolas e outras “comodidades existentes no interior de cada quadra”, como o comércio local, que estaria prioritariamente voltado às quadras residenciais (Costa, 1991).

Apesar da proximidade entre residências e comércio, as superquadras apresentam uma predominante monofuncionalidade. Os serviços oferecidos no interior das quadras – escolas, igrejas, bancas de revistas – são de abrangência restrita, havendo uma preponderância no uso residencial (ver Figura 2). Essa monofuncionalidade é reforçada pela configuração da quadra, que apresenta um único acesso de veículos, e acesso prioritário de pedestres apenas em passeios adjacentes às áreas residenciais.



*Figura 2: SQS 308, quadra considerada modelo, com Igrejinha e Escola Parque ao centro.  
Fonte: Costa, 1987*

A proposta de Lucio Costa era que as superquadras fossem espaços totalmente permeáveis. Os pilotis inserem-se, assim, numa visão de que a circulação de pedestres deveria acontecer livremente entre os edifícios, sem barreiras que a impedisse. Essa concepção é, inclusive, utilizada como justificativa ao não cercamento dos pilotis, que deve ser mantido como espaço público e de livre acesso. Entretanto, na prática, essa liberdade de circulação – e especialmente de permanência – não é bem vista quando se trata de pessoas não residentes.

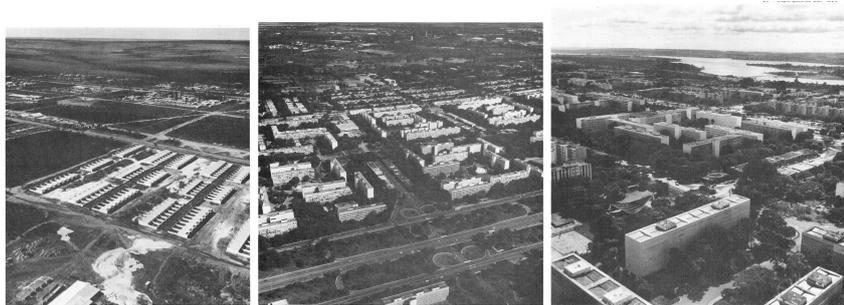
Do ponto de vista social, foi proposta (COSTA, 1995, p. 330) uma gradação social, atribuindo valores diferenciados às diferentes quadras – as quadras contíguas à rodovia seriam naturalmente mais valorizadas do que as quadras internas. Assim, de quatro em quatro quadras haveria certa coexistência social, evitando a estratificação. A densidade, a dimensão dos espaços internos das residências, as soluções construtivas e a qualidade do acabamento de cada edifício e superquadra iriam conferir espaços diferenciados.

Seriam, então, os espaços internos à superquadra, de circulação e permanência, de certa forma tidos como privativos aos moradores? De que forma a configuração dos passeios públicos favorece a criação de barreiras não-físicas à livre circulação de pessoas? Algumas dessas questões serão discutidas a seguir.

## BARREIRAS E PERMEABILIDADES: O PEDESTRE EM FOCO

A partir de uma visita a Brasília em Seminário realizado pelo Senado em 1974, Lucio Costa (1995, p. 316) relata sua sensação de “ver aquilo que foi uma simples ideia” em sua cabeça transformado em uma cidade “enorme, viva”. Lucio Costa propôs que apenas as passagens de veículos fossem criadas, “sem calçamento de qualquer espécie, nem meios-fios”. A pavimentação dos passeios deveria ser feita isoladamente, conforme a construção de cada quadra ou setor, à medida em que a população usuária do espaço – residente, já que até então os espaços comerciais e públicos não haviam se consolidado plenamente – se apropriasse do espaço. Como os passeios foram sendo construídos sem continuidade, e em alguns casos os edifícios permaneceram por algum tempo com acesso exclusivamente para veículos, o fluxo de pedestres acabou concentrando-se na periferia das superquadras.

Para Holanda (2010), a descontinuidade da malha dificulta a apropriação por parte do pedestre, principalmente porque devido à falta de percursos agradáveis, com fachadas contínuas, sombreadas. Ao longo das quadras, a dificuldade de circulação por parte dos pedestres é grande, especialmente devido ao Eixão, que separa os dois conjuntos de quadras, além da falta de continuidade nos percursos. Considerando-se que as quadras inicialmente previstas foram ampliadas, com a criação das 400, 600, 700 e 900, aumentaram os fluxos transversais, mas o desenho das vias e passeios foi mantido. Internamente às superquadras, foram criadas muitas barreiras nos espaços internos das quadras, com desníveis, elevação do térreo para ventilar garagens subterrâneas, rampas de garagens, taludes, cercas vivas que semiprivatizam o espaço adjacente ao edifício.



*Figura 1: Asa Sul, 1958*  
*Fonte: Costa, 1987*

A configuração hierárquica de Brasília vai de encontro ao proposto pela Carta de Atenas, quanto à separação entre veículos e pedestres, para que os fluxos, de velocidades diferenciadas, não se cruzassem nem interferissem um no outro. Cada rua deveria ser dimensionada e ter características especiais conforme sua categoria, diferenciando-se a natureza dos veículos, as velocidades (Carta de Atenas, 1993, art. 63). Além da separação entre veículos particulares e ônibus, a separação entre veículos e pedestres deveria preservar os espaços mais íntimos à circulação de pedestres (Pêgo, 2013), pois

as ruas residenciais e as áreas destinadas aos usos coletivos exigem uma atmosfera particular. Para permitir às moradias e a seus “prolongamentos” usufruir da calma e da paz que lhes são necessárias, os veículos mecânicos serão canalizados para circuitos especiais. As avenidas de trânsito não terão nenhum contato com as ruas de circulação miúda, salvo nos pontos de

interligação. As grandes vias principais, que estão relacionadas a todo o conjunto da região, afirmarão naturalmente sua prioridade. Mas serão também levadas em consideração as ruas de passeio, nas quais, sendo rigorosamente imposta uma velocidade reduzida a todos os tipos de veículos, a mistura destes com os pedestres não oferecerá mais inconvenientes” (A Carta de Atenas, 1993).

Com a liberação do solo por meio de edifícios apoiados em pilotis, o pedestre poderia circular livremente sem barreiras físicas ou perigo de cruzar com algum veículo. A proposta de separar as vias de circulação de veículos dos percursos de pedestres, possibilitaria a liberação do solo e o livre circular para os dois tipos de fluxos.

A esse respeito, Holston (1993) critica a separação da cidade em setores e diferenciação de tipos de edifícios conforme sua atividade social. Para o autor, em Brasília haveria uma priorização do veículo em detrimento dos pedestres, os quais ficariam desorientado diante de partes separadas e organizadas de forma diversa a que o homem estava acostumado na cidade tradicional. Holston foi criticado por seu posicionamento estereotipado, ao defender que o aspecto de Brasília trouxe uma alienação das experiências vividas pelos habitantes. Como a configuração espacial não priorizaria a vida pública ao ar livre, gerando grandes distâncias entre os prédios e segregação das atividades em setores isolados, a falta de convivência nos espaços públicos levou à interiorização dos encontros sociais e à sensação de isolamento.

Para Pêgo (2013), a diferenciação entre percursos de veículos e pedestres gerou uma distinção na maneira de se perceber a cidade quando se está dentro de um veículo, de 50 a 100 Km/h e por vias previamente delimitadas, ou quando se está a pé, em ritmo mais lento e com maior liberdade na escolha dos percursos. Para a autora, a percepção de Brasília diferencia-se não só na visão de cima e do chão, mas também na de quem circula por dentro de um veículo e quem circula a pé, já que há uma diferenciação entre os espaços de veículos e de pedestres.

Ao analisar o percurso dos pedestres em diferentes áreas do Plano Piloto, incluindo as superquadras 302 e 303 sul, Pêgo (2013) observou que alguns edifícios residenciais, como nas quadras analisadas na Asa Sul, funcionam como barreira física e visual à passagem de pedestres. Além disso, conforme destacado na Figura 4, as intervenções nas áreas circundantes aos pilotis e os desníveis topográficos funcionam na prática como barreiras físicas para o caminhante, sendo necessário contornar os edifícios ou acessá-lo por pontos específicos, nem sempre condizentes com o percurso que se pretende.

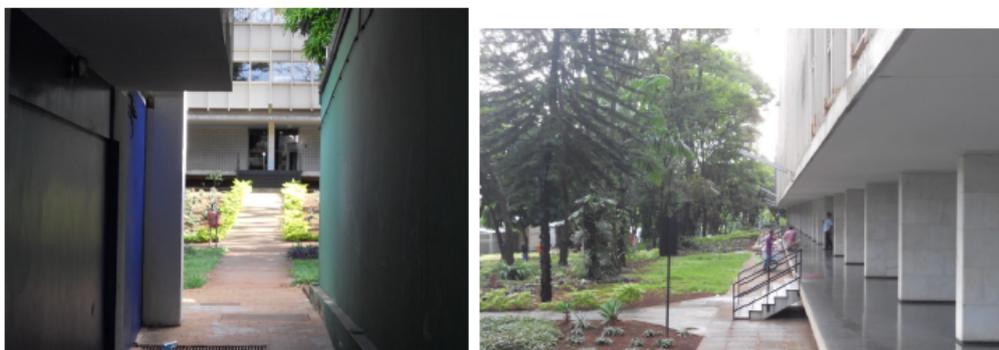


Figura 2: Barreiras e permeabilidades na CLS 302 e SQS 302  
Fonte: PÊGO, 2013

Para a autora, os únicos trechos nos quais há total permeabilidade, física e visual, são os passeios entre os blocos comerciais e residenciais. Em todos esses passeios observou-se predominância de pedestres residentes ou trabalhadores do local e proximidades, não havendo grande diversidade de pedestres advindos de outras localidades do DF. O trabalho de Pêgo demonstrou que a apropriação dos espaços públicos por grupos sociais diversos acontece quando há comunicação física e visual entre as lojas e a área residencial, e quando há atividades próximas que atraem público diferenciado – cafés e restaurantes na área comercial, escolas, parques infantis e quadras esportivas nas áreas livres internas e estações de metrô. Isso acontece, em diversas quadras da Asa Sul, onde algumas lojas voltaram-se para a superquadra, conforme proposto inicialmente por Lucio Costa.

### **Elementos-fim como delimitadores do espaço**

Para Coutinho (1970, *apud* Holanda, 2015), a arquitetura edilícia e da cidade são constituídas de *elementos-meio*, constituídos pelos “cheios” de prédios, fontes, monumentos, vegetação entre outros, e *elementos-fim*, constituídos pelos “vazios”. A força dos elementos-meio é significativa. Holanda (2015, p. 46) considera que, se é fácil notar os cheios, “é preciso certo esforço intelectual para notar os vazios”. Por outro lado, é exatamente nos elementos-fim, nos vazios, que o homem interage e percebe o espaço, a partir de atributos captáveis por nossos sentidos.

No espaço das superquadras de Brasília, como os vazios são mais significativos que em cidades tradicionais, a diferenciação nestes espaços é muito mais determinante dos fluxos e apropriações do espaço do que os cheios.

Para Ferreira e Gorovitz (2010), ao contrário do que é sugerido por Christopher Alexander (1965), a proposta de Unidade de Vizinhança em Brasília não apresenta estrutura hierárquica e autossuficiente. A Superquadra enquanto “extensão residencial aberta ao público” (COSTA, 1995), com áreas de vizinhança que se sobrepõem, não seria uma estrutura em árvore, e sim em grade. A implantação que coloca à margem do sistema viário os serviços favoreceria o acesso de todos à maior parte dos equipamentos – comércio, clube de vizinhança, correio, delegacia, biblioteca e postos de serviço e abastecimento, cinemas, praças de esportes. Nesses espaços, Ferreira e Gorovitz (2010) entendem que há uma adequada mediação entre “o domínio do morador e o domínio do cidadão” (FERREIRA e GOROVITZ, 2010, p. 22). A distribuição alternada dos comércios locais, capela, cinema e clubes traria a ampliação da área de influência da superquadra para um conjunto de duas a duas.

Em relação aos comércios locais das entrequadras, Ferreira e Gorovitz vêm esses espaços como pontos de encontro e animação – diurno e noturno. As áreas livres, por sua vez, promoveriam a interação entre pessoas de diferentes faixas etárias, sem subordinar “sua sociabilidade aos limites territoriais de vizinhança (GOROVITZ, 2010, p. 29). Para o autor, as disposições de um projeto não são responsáveis pelo equacionamento de problemas e contradições sociais, nem por despertar o nível de consciência política ou social, além de que a setorização das áreas funcionais não fragmentaria ou compartimentaria o espaço, mas ao contrário daria unidade, integridade e ordenamento urbano. Por outro lado, Holanda (2010) entende que Lucio Costa propunha a predominância de usos, não a excessiva especialização.

Divergindo do proposto por Ferreira e Gorovitz, acreditamos que o próprio desenho dos passeios de pedestres das superquadras evidencia, sim, a estrutura hierárquica criticada por Alexander e diversos outros autores. Ao sair da escala do veículo e aprofundar a análise ao nível do pedestre,

observamos que para o usuário externo – não morador da superquadra – os passeios possuem um traçado que prioriza o fluxo de pedestres apenas nas calçadas que contornam as quadras – contínuas e mais bem configuradas –, fazendo dos passeios internos fluxos pouco convidativos. Os passeios internos tornam-se prioritariamente para uso dos moradores, visto que não há continuidade e em alguns casos a organicidade é elevada.

Para demonstrar os aspectos levantados, selecionamos as superquadras SQN 108, 208, 308 e 408 e SQS 108, 208, 308 e 408 para análise dos percursos de pedestres. A escolha das quadras se deu por exemplificar o conjunto de quadras que compõem a escala residenciais – 100, 200, 300 e 400 – e também por incluir a SQS 308, considerada como “quadra modelo”, aquela que incorporou mais fielmente os princípios propostos por Lucio Costa. Nas imagens a seguir – Figura 3 a Figura 10 – podemos observar um comparativo entre os principais fluxos de pedestres (em vermelho) e os fluxos secundários (em amarelo).

De maneira geral, observa-se que os fluxos principais, mais contínuos, circundam a superquadra – havendo maior continuidade próximo à L2 do que próximo à L1, e os fluxos secundários não possuem grandes continuidades, sendo prioritários ao acesso às residências.



a) *Perspectiva da quadra*



Fluxos principais Fluxos secundários

b) *Mapa com indicação dos fluxos*



V1- Fluxo principal

c) *Vista 1 – Exemplo de fluxo principal*



V2- Fluxo secundário

d) *Vista 2 – Exemplo de fluxo secundário*

Figura 3: Fluxos de pedestres principais e secundários na SQN 108

Fonte: Adaptado de Google Maps e Street View, 2016



a) *Pespectiva da quadra*



Fluxos principais Fluxos secundários

b) *Mapa com indicação dos fluxos*



V1- Fluxo principal



V2- Fluxo secundário

c) *Vista 1 – Exemplo de fluxo principal*

d) *Vista 2 – Exemplo de fluxo secundário*

*Figura 4: Fluxos de pedestres principais e secundários na SQN 208*

*Fonte: Adaptado de Google Maps, 2016*



a) *Pespectiva da quadra*



Fluxos principais Fluxos secundários

b) *Mapa com indicação dos fluxos*



V1- Fluxo principal



V2- Fluxo secundário

c) *Vista 1 – Exemplo de fluxo principal*

d) *Vista 2 – Exemplo de fluxo secundário*

*Figura 5: Fluxos de pedestres principais e secundários na SQN 308*

*Fonte: Adaptado de Google Maps, 2016*



a) *Perspectiva da quadra*



b) *Mapa com indicação dos fluxos*



V1- Fluxo principal

c) *Vista 1 – Exemplo de fluxo principal*



V2- Fluxo secundário

d) *Vista 2 – Exemplo de fluxo secundário*

*Figura 6: Fluxos de pedestres principais e secundários na SQN 408*

*Fonte: Adaptado de Google Maps, 2016*



a) *Perspectiva da quadra*



b) *Mapa com indicação dos fluxos*



V1- Fluxo principal

c) *Vista 1 – Exemplo de fluxo principal*



V2- Fluxo secundário

d) *Vista 2 – Exemplo de fluxo secundário*

*Figura 7: Fluxos de pedestres principais e secundários na SQS 108*

*Fonte: Adaptado de Google Maps, 2016*



a) *Perspectiva da quadra*



Fluxos principais Fluxos secundários

b) *Mapa com indicação dos fluxos*



V1- Fluxo principal

c) *Vista 1 – Exemplo de fluxo principal*



V2- Fluxo secundário

d) *Vista 2 – Exemplo de fluxo secundário*

Figura 8: Fluxos de pedestres principais e secundários na SQS 208

Fonte: Adaptado de Google Maps, 2016



a) *Perspectiva da quadra*



Fluxos principais Fluxos secundários

b) *Mapa com indicação dos fluxos*



V1- Fluxo principal

c) *Vista 1 – Exemplo de fluxo principal*



V2- Fluxo secundário

d) *Vista 2 – Exemplo de fluxo secundário*

Figura 9: Fluxos de pedestres principais e secundários na SQS 308  
 Fonte: Adaptado de Google Maps, 2016



Perspectiva da quadra



b) Mapa com indicação dos fluxos



V1- Fluxo principal

c) Vista 1 – Exemplo de fluxo principal



V2- Fluxo secundário

d) Vista 2 – Exemplo de fluxo secundário

Figura 10: Fluxos de pedestres principais e secundários na SQS 408

Fonte: Adaptado de Google Maps, 2016

### Barreiras e permeabilidades no uso do espaço público

Como aponta Kother (2006), o espaço urbano é, ao mesmo tempo, suporte das práticas e relações sociais e resultante destas. Por isso, a cada novo tempo o uso do espaço urbano gera novas relações sociais e novas exigências, o que requer adaptações e transformações constantes para que as demandas dos sujeitos sejam atendidas.

Dentre os principais desafios a serem encarados pelos planejadores urbanos, está a adequada mistura de atividades – casas, estradas, fábricas, escritórios, hospitais, escolas, etc. – de forma a favorecer a coexistência dos múltiplos e dinâmicos usos da cidade. O entendimento da complexa trama que envolve a vivência urbana é necessário para a definição de novas ocupações e para a qualificação de espaços existentes, a partir da análise crítica e revisão, sempre que se faça necessário, da legislação vigente e das normas de uso e ocupação do solo. A cidade deve ser vivenciada pelos mais diversos grupos, abrigando atividades diferenciadas. Essa vivência, entretanto, pode gerar inúmeros conflitos, especialmente quando são confrontados diferentes grupos sociais, culturais e econômicos.

Como aponta Gehl (2015), as atividades sociais só acontecem quando há presença de diferentes pessoas, que se comunicam e atuam no espaço urbano, de tal maneira que quanto maior e mais diversa for a atividade, maiores serão as trocas sociais. Entretanto, a mera circulação de pessoas não gera necessariamente a interação interpessoal – é necessário que os encontros casuais e o diálogo aconteçam em espaços nos quais há alguma permanência: na fila do mercado, no banco da praça, no ponto de ônibus.

A análise morfológica das superquadras de Brasília, focada nos passeios de pedestres, demonstrou que o espaço das superquadras, apesar de não apresentar barreiras fisicamente constituídas, gera um espaço socialmente segregado, priorizando o uso dos espaços públicos internos por parte dos moradores e perifizando o acesso de não residentes.

A "receita única" do modernismo, decorrente da crença moderna de que haveria uma "fórmula ideal", baseada nas necessidades de um homem genérico e inexistente (Choay, 2003, Holanda, 2016). Para atender a esse homem ideal, a proposta de Lucio Costa foi de adotar apenas dois tipos edifícios residenciais: apartamentos em blocos de seis pavimentos, sobre pilotis e casas individuais, em terrenos generosos próximas à orla do Lago Paranoá.

A "gradação social" proposta a partir da localização das quadras, tamanho dos apartamentos e nível de acabamento, a qual garantiria o "conforto social a que todos têm direito" (Costa, 1995) na prática não se consolidou. Com a construção de Brasília núcleos urbanos preexistentes foram mantidos distantes do Plano Piloto. A população de baixa renda foi se instalando em assentamentos informais próximos ao Plano Piloto ou em núcleos distantes, as chamadas cidades-satélite, como Taguatinga que ainda em 1958 foi criada com intuito de desocupar os assentamentos informais próximos ao Plano Piloto. Para que a proposta se mantivesse intocada, era preciso isolá-la daqueles que nela não cabiam" (Holanda, 2016), com um anel de características rurais ao redor do Plano Piloto. Delimitou-se, desta forma, "definitivamente o cinturão urbano edificado no encontro com as áreas externas contíguas destinadas não a loteamentos mas tão só à cultura hortogranjeira devidamente planejada" (Costa, 1995, p.332). Diferente de outras realidades, o espraiamento da cidade foi coordenado pelo Estado, e não pelo mercado.

Surge assim o que Holanda (2016) chama de "urbe dicotomizada" entre a cidade-mãe (o Plano) - bem equipada em infraestrutura urbana, empregos, educação, saúde, lazer, cultura, etc. - e uma imensa periferia até hoje precariamente servida. Assim, os conflitos econômicos e sociais entre centro privilegiado e periferia desfavorecida tornaram-se cada vez mais presentes,

as fissuras se multiplicam, configurando batalhas diuturnas pelo direito à cidade por parte de grande número de atores desprivilegiados. Foco particularmente o Plano Piloto, onde os conflitos se dão com maior força; e, neste, menos as transformações físicas e mais as lutas por apropriação dos espaços públicos e por transformações de uso presentes na normativa (HOLANDA, 2016).

Apesar de em algumas cidades esse fenômeno também ter ocorrido, quando as áreas mais privilegiadas e centrais foram ocupadas por classes mais altas e os pobres precisaram se deslocar para as periferias, aqui o centro histórico da cidade continua sendo a área mais valorizada, mesmo com o passar dos anos, quando em outras cidades essas áreas foram sendo degradadas e precisaram passar por processos de revitalização.

Algumas atividades configuram-se hoje como polarizadoras e integradoras de pessoas de diferentes contextos econômicos e sociais. É o caso das escolas e universidades, que trazem diariamente jovens e adultos das mais diversas localidades do Plano Piloto e das cidades satélite.

Surgem conflitos de interesses no uso do espaço público, decorrentes de desrespeito e intolerância com o diferente, que algumas vezes culminam em tentativas de para restrição acesso e uso do espaço público exclusivamente por parte dos moradores locais.

Como caso a exemplificar, em dezembro de 2015, um grupo de jovens que tocava e cantava em uma praça localizada no interior da SQN 410 foi abordado pela Polícia Militar, a partir de denúncia dos moradores. A SQN reúne quase que diariamente jovens de diferentes localidades, principalmente estudantes da Universidade de Brasília e do Instituto Federal de Brasília, próximos da quadra. No caso citado, a ação da PM foi considerada abusiva, gerando comoção nas redes sociais, com registros publicados por pessoas presentes no local. Como reação ao ocorrido, foram organizados protestos que denunciavam a ação da PM e defendiam o uso dos espaços públicos para atividades culturais e musicais, afirmando que “uma cidade sem música é uma cidade sem vida”. Entretanto, ao que parece não foi só o ruído que provocou a confusão, mas também denúncias de uso de drogas, conforme veiculado por jornais locais<sup>1</sup>.

## CONCLUSÕES

A partir da análise realizada, observamos que apesar da defesa de que o espaço das superquadras deveria ser de livre acesso às pessoas, na prática o desenho urbano não favorece o acesso de pessoas não residentes. A falta de continuidade criada pela malha viária em árvore foi replicada nos percursos de pedestres, gerando um espaço pouco convidativo à circulação e permanência no interior das quadras, exceto por residentes do local. Apesar de não haverem limites físicos criados por muros e cercas, há uma clara distinção entre o que é “dentro” e “fora” da quadra. O desenho urbano é em grande parte responsável pela delimitação do espaço “privado”, o que é evidenciado no acesso único de veículos, como na circulação de pedestres e ciclistas prioritariamente externa às quadras.

A configuração espacial proposta para os passeios públicos de Brasília impacta, portanto, na forma de apropriação dos espaços internos à superquadra e nos conflitos entre moradores e usuários externos. Conclui-se que, conforme proposto por Holanda (2010), a morfologia do espaço influi diretamente na forma como a cidade é vivenciada pelos sujeitos, criando muitas vezes barreiras invisíveis à interação entre grupos de contextos socioculturais, territoriais e econômicos diversos.

## BIBLIOGRAFIA

ALEXANDRE, C. A city is not a tree. **Architectural Forum**, vol. 122, nº 1, abril de 1965, pp. 58-62 (Parte I).

CHOAY, F. **O Urbanismo: Utopias e Realidades – Uma Antologia**. 5a Edição. São Paulo: Perspectiva, 2003.

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

---

1

[http://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/cidades/2015/12/24/interna\\_cidadesdf,511861/acao-da-pm-causa-polemica-entre-moradores-e-grupo-de-jovens-na-410-nor.shtml](http://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/cidades/2015/12/24/interna_cidadesdf,511861/acao-da-pm-causa-polemica-entre-moradores-e-grupo-de-jovens-na-410-nor.shtml), acesso em abr. 2016.

- GEHL, Jan. **Cidades para pessoas**. 3ª. Edição. São Paulo: Perspectiva, 2015.
- FERREIRA, M. M. ; GOROVITZ, M. . **A invenção da superquadra**. 1ª. ed. Brasília: IPHA - Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, 2010.
- HOLANDA, F. R. B.. **Fascínio duradouro**. AU. Arquitetura e Urbanismo, v. 25, p. 88-91, 2010
- \_\_\_\_\_. **10 mandamentos da arquitetura**. 2ª edição. Brasília: FRBH, 2015
- \_\_\_\_\_. **Brasília: utopia ou segregação à brasileira?**. Le Monde Diplomatique (Brasil), v. 2015, p. 1-1, 2016. Disponível em: <http://www.diplomatique.org.br/acervo.php?id=3217>
- JACOBS, Jane. Morte e vida de grandes cidades. 3a Edição. São Paulo: Editora WMF Martins Fontes, 2011.
- KOTHER, M. B. M. Espaço urbano como espaço de relações sociais. In: KOTHER, Maria Beatriz Medeiros; FERREIRA, Mário dos Santos Ferreira; BREGATTO, Paulo Ricardo (Orgs.). **Arquitetura e Urbanismo: Posturas, Tendências e Reflexões**. Porto Alegre: EDIPUCRS, 2006.
- PÊGO, Ana Carolina Milhomens. **O circular por Brasília: o caminhar do pedestre na cidade moderna**. Dissertação de Mestrado. Brasília: PPG/FAU/UnB, 2013.
- TREVISAN, R. **Cidades novas**. Tese (Dourorado) – Programa de Pesquisa e Pós-Graduação da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília, Brasília, 2009.