

XII ENCONTRO DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM  
PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL

21 a 25 de maio de 2007

Belém - Pará - Brasil

---

UNB: UMA INTERFACE COM A URBANIDADE

Milena Baratta Monteiro de Melo Nunes (UNB)

## **UNB: UMA INTERFACE COM A URBANIDADE**

### **Resumo**

O ensaio trata a respeito do desempenho urbanístico da Universidade de Brasília (UNB), campus modelo para o restante do país na época em que o conceito dessa forma específica de aglomeração das unidades de ensino superior vingara. Com o olhar restrito ao sistema de barreiras e permeabilidades, discute se esse desempenho arquitetônico implica condições desejáveis para a permanência e o movimento de pedestres e veículos. No intuito de processar dados, aplicativos baseados na “Teoria da Sintaxe Espacial” foram utilizados. Informações foram confrontadas como o levantamento do tipo, da quantidade e da localização relativa das atividades. O estudo do uso do solo do campus da Universidade de Brasília permitiu levantar hipóteses a respeito da relação entre configuração espacial, densidade construída por tipo e fluxo entre pessoas e grupos.

## 1. Introdução

A universidade de Brasília é a mais antiga entidade de ensino superior da cidade. Implantada em um terreno situado entre a Asa Norte e o Lago Paranoá (Figura 1), foi inaugurada em 21 de abril de 1962 e visava à democratização do ensino público, a generalização e humanização do ensino de base e um ensino superior diferenciado, capaz de articular-se interdisciplinarmente e de dominar todo o saber humano para colocá-lo a serviço do desenvolvimento do país.



Figura 1: localização UnB

Fonte: [www.unb.br](http://www.unb.br)

Definida espacialmente pelas diretrizes do Relatório do Plano Piloto de Brasília, teve seu primeiro plano de urbanização elaborado em 1960 pelo arquiteto Lucio Costa. Depois dele, vários outros estudos sobre o crescimento e ordenamento do espaço do campus foram feitos, até a atual configuração. A tabela 1, assim como os mapas das figuras 2, 3 e 4, sintetizam os estudos por ordem cronológica de acontecimento.

TABELA 1 - PROJETOS PARA O CAMPUS DA UNB NO TEMPO		
DATA DO ESTUDO	AUTOR	PROJETOS PROPOSTOS OU REALIZADOS
1960	Lucio Costa	Institutos Centrais, Faculdades Profissionalizantes, Praça Central, Reitoria, Biblioteca Central, Museus, Auditórios, Centro Recreativo e Cultural, área residencial da Colina, Centro de Esportes e Serviços Gerais
1962 / 1964	Oscar Niemeyer	ICC (Instituto Central de Ciências), Faculdades Profissionalizantes, Praça Maior, Reitoria, Biblioteca Central, Museu da Civilização Brasileira, Auditório de Aulas Magnas, área residencial da Colina, Centro de Esportes, e Serviços Gerais

1964 / 1975	Galbinski, Zimbres, Castro e Macêdo	(CEU) Casa do Estudante Universitário, Centro de Vivência, Faculdades de Tecnologia, Estudos Sociais Aplicados e Ciências da Saúde, Hospital Universitário
1985 / 1986	CEPLAN	Prefeitura do campus, blocos de múltiplo uso e da física experimental
1987 / 1988	Gunter Kohlsdorf	Estudo sem proposta de projetos.
1988 a 1997	Prefeitura do campus	Autotrac (1994), Finatec (1997) e Ceftrhu
1998	Frederico Flósculo Pinheiro, Alberto Alves de Faria, Cláudio Oliveira Arantes	Estudo sem proposta de projetos
1999 / 2005	Prefeitura do campus	Pavilhão Anísio Teixeira, Centro Comunitário

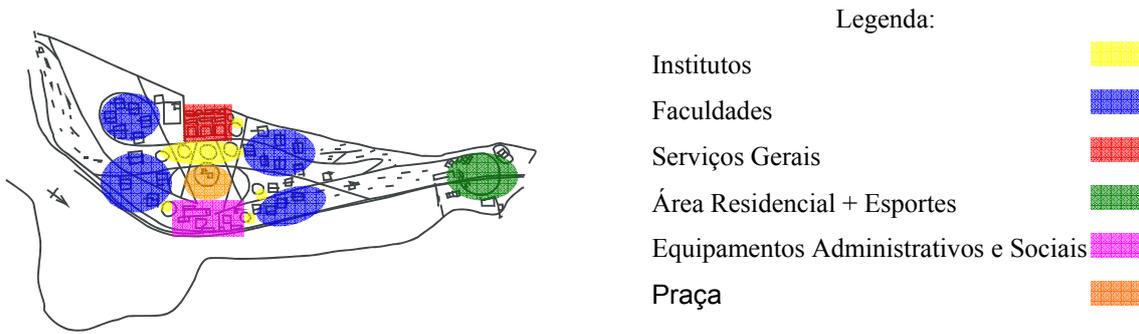


Figura 2: Mapa configuração espacial 1960  
 Fonte: Plano Diretor Físico do Campus Universitário Darcy Ribeiro, Brasília 1998.  
 Org.: BARATTA, Milena, 2005.

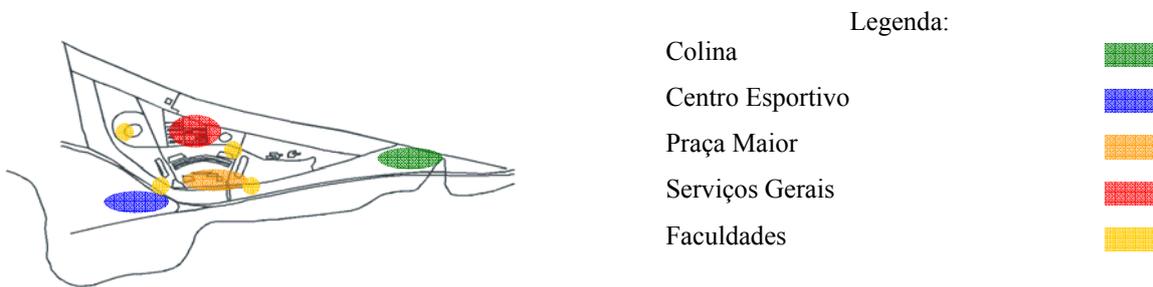


Figura 3: Mapa configuração espacial 1964  
 Fonte: Plano Diretor Físico do Campus Universitário Darcy Ribeiro, Brasília 1998.  
 Org.: BARATTA, Milena, 2005.

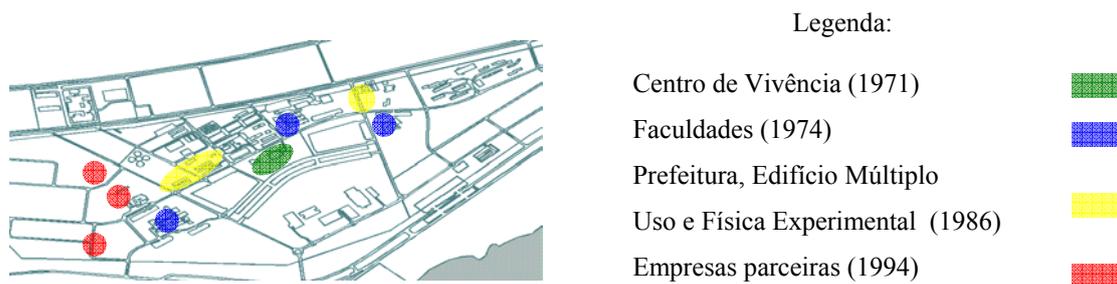


Figura 4: Mapa configuração espacial 1971/ 1994  
 Fonte: Plano Diretor Físico do Campus Universitário Darcy Ribeiro, Brasília 1998.  
 Org.: BARATTA, Milena, 2005.

Atualmente a UnB configura-se de maneira oposta ao inicialmente proposto na sua idealização, concentrando a maior parte de suas atividades na porção oeste do campus, que tornou-se o acesso principal ao complexo. Apesar dessa inversão, mantém algumas características marcantes ainda da época de sua idealização como a dissociação do sistema veicular dos caminhos de pedestres e as amplas áreas verdes e livres que implicam grandes distâncias a serem percorridas entre os edifícios, distribuídos de forma isolada e constituindo segundo (ZIMBRES, KOHLSDORF & CARNEIRO, 1986, P.371) “objetos destacados na paisagem mais do que volumes cujos planos definem espaços abertos”. Possui na edificação do Instituto Central de Ciências seu grande eixo estruturador, que por seu tamanho e forma pregnante definem o ordenamento e crescimento do campus (Figura 5).



Figura 5: Mapa configuração espacial atual  
 Fonte: [www.unb.br](http://www.unb.br)

A configuração urbana e a densidade construída serão analisadas quanto aos aspectos da integridade da malha veicular e de pedestres, da distribuição do uso do solo, do fluxo de

pedestres e da intensidade de presença de pessoas em espaços abertos de uso coletivo. A análise dos dados referente à acessibilidade dos eixos de deslocamento de carros e pedestres, que serão processados nos softwares ArcView e Mindwalk, será feita mediante a técnica de axialidade da Teoria da Sintaxe Espacial<sup>1</sup>. Hipóteses serão levantadas mediante o confronto dos resultados adquiridos da teoria e softwares com a observação e o levantamento de dados em campo.

## 2. Unb no contexto urbano

Esta parte do ensaio se refere à análise da configuração do campus na instancia global, isto é, que considera o bairro dentro do sistema metropolitano do DF. Para obter tal informação, aplicou-se a malha viária de Brasília a ferramenta da Teoria da Sintaxe Espacial referente à técnica da axialidade. A técnica reduz os elementos de circulação – aqui aplicados aos veículos - a eixos a partir dos quais processa-se o mapa de axialidade, que permite o estudo intra-urbano da área e a comparação com o restante da cidade mediante o grau da acessibilidade topológica de cada eixo ante os demais. Quanto mais acessível o eixo (ou integrado), menos inflexões de percurso, em média, entre ele e outros eixos do sistema e quanto menos acessível, mais inflexões de percurso. Os eixos mais integrados são representados por cores quentes, tendo no vermelho a representação máxima da integração. O pólo oposto, a segregação, é representado por cores frias, tendo no azul escuro a representação dos eixos menos integrados (Figura 6).



Figura 6: mapa de axialidade de Brasília / zoom área UnB

Pela leitura do mapa axial da figura 6, percebe-se o quanto o espaço da UnB é segregado do restante da cidade de Brasília. Isolado do seu entorno mais próximo, o campus universitário é um enclave urbano ante o restante da cidade, o que dificulta seu acesso e até mesmo sua notoriedade para a população. Mas esse isolamento, como sabido, não é fruto do acaso e nem decorre somente da configuração espacial de Brasília. Foi fato concebido desde a idealização da universidade quando Israel Pinheiro<sup>2</sup> outorgou um terreno a seis quilômetros do proposto por Lucio Costa no Relatório do Plano Piloto, e quando o próprio arquiteto concebe o projeto de maneira a privilegiar a paisagem do lago Paranoá, locando seu acesso principal na via L-4 que o margeia, apesar desta “dar as costas para a cidade”, ser a de menor fluxo e a mais segregada em relação às demais.

A maior parte dos usuários da Unb constitui-se de fluxo flutuante, ou seja, de pessoas que não habitam nas residências da Casa do Estudante ou nas da área da Colina. Isso implica dizer que a segregação do espaço universitário evidencia as distâncias a serem percorridas no trajeto entre residência e trabalho, a utilização de transporte motorizado e o aumento do tempo gasto nos deslocamentos.

A segregação do espaço interno do campus, que será mais bem comentada a posteriori, mas que já é evidenciada pelo zoom do mapa axial de Brasília, indica também a dificuldade de locomoção interna. As grandes distâncias entre as áreas residenciais universitárias e as de uso acadêmico, assim como entre as demais atividades, primam pelo veículo em detrimento do pedestre, induzindo ao uso do transporte motorizado e coletivo também dentro do campus (Figura 7).

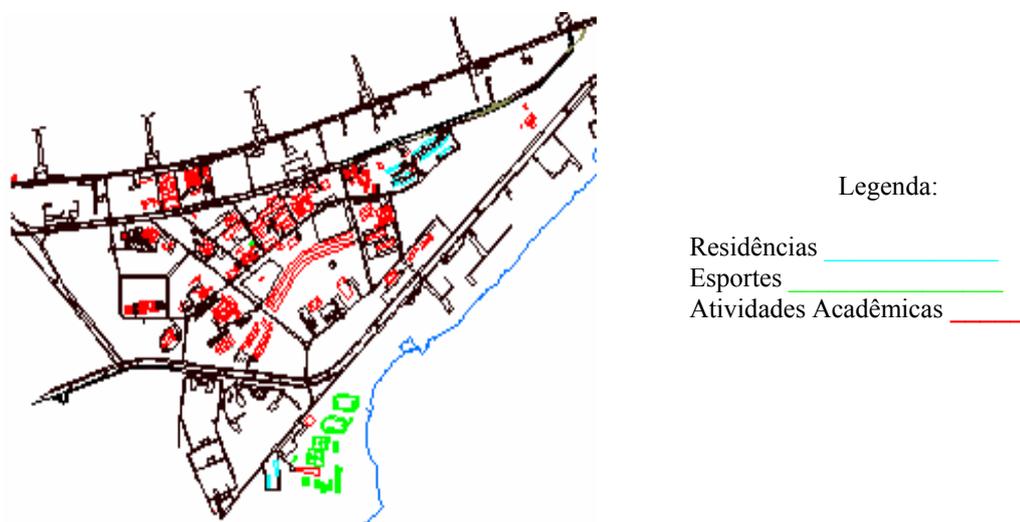


Figura 7: mapa edificações UnB.

### 3. Configuração interna da UNB

Para a compreensão da configuração interna da UNB, fez-se necessário o levantamento em campo da distribuição das atividades no território universitário, mediante o mapa de uso do solo, assim como o processamento dos mapas de axialidade na instancia local dos caminhos de pedestres e circulação de veículos.

O mapa de uso do solo comporta-se de maneira a concentrar a maior parte de suas atividades na porção oeste do campus, que se tornou o acesso principal ao complexo. A área reúne além de atividades acadêmicas, como as ocorridas nos blocos dos Serviços Gerais (SG), na Faculdade de Tecnologia (FT) e na Faculdade de Educação (FE), atividades de cunho administrativo, como a Prefeitura; de cunho comercial e de serviços, como o Centro de Vivência e atividades de pesquisa e extensão como o edifício da Física Experimental, Auditório Dois Candangos, Radio Universitária e Hospital Universitário. Concentra, na parte leste, escassa atividade administrativa, representada pela Reitoria, e algumas atividades de extensão exemplificadas pela Biblioteca Central (BCE) e Centro Comunitário. Na parte norte abriga primordialmente residências e algumas edificações acadêmicas, respectivamente a Faculdade de Estudos Sociais Aplicados (FA) e os Pavilhões Anísio Teixeira e João Calmon, ao contrário do ocorrido na extremidade sul, que além do uso residencial estudantil, abriga também a área de lazer e extensão do Centro Esportivo, a atividade acadêmica da Faculdade de Educação Física (FEF) e das Ciências da Saúde (FS) e atividades de pesquisas advindas das parcerias com empresas privadas. No centro do campus encontra-se o maior edifício acadêmico, o Instituto Central de Ciências (ICC), que por seu tamanho e forma marcante define o ordenamento e o crescimento da cidade universitária (Figura 8).

Da densidade construída total, observa-se que grande parte dela assim como a maior parte das atividades acadêmicas e o mais importante edifício de comércio e serviços, o Centro de Vivência, encontram-se no setor oeste do campus, locados principalmente de forma a margear a via L-3 (assinalada de verde no mapa da figura 8). Ao contrário do ocorrido a oeste, a leste é grande a abundância de espaços livres e verdes, assim como a dispersão das atividades pelo imenso território. Essa contradição acentua o caráter formal<sup>3</sup> do espaço como um todo e aponta para uma possível cunha de urbanidade<sup>4</sup> no setor mais adensado do campus.

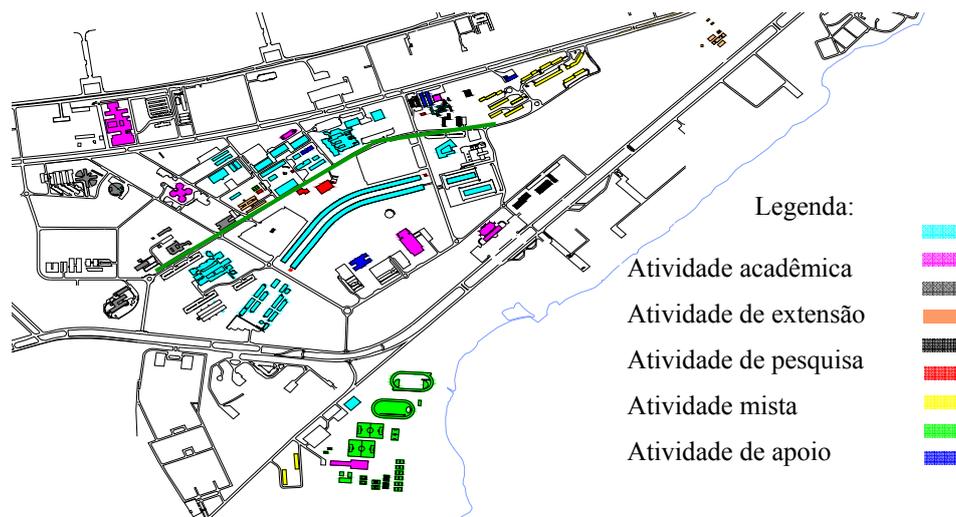


Figura 8: mapa uso do solo.  
Org.: BARATTA, Milena. 2005

No intuito de poder fazer uma relação entre variação de densidade construída, eixos mais integrados e fluxo de pessoas, e para melhor compreender o desempenho urbanístico da área, lançou-se mão dos mapas de axialidade para pedestres e para veículos, processados localmente. (COSTA E HOLANDA, 2003, p.6) explicam que neste mapa “as relações de integração não são obtidas de cada eixo com o todo metropolitano, mas apenas para com a sua vizinhança”, escolhendo-se, portanto, um raio de abrangência a partir do qual o mapa é processado. No caso específico dos automóveis o raio estipulado foi seis, ou seja, o programa Mindwalk gerou as linhas axiais mediante a relação de cada eixo com os demais até 6 eixos de distância<sup>5</sup>, possibilitando uma melhor leitura do papel das vias para a população do campus (Figura 9). No caso do mapa axial de pedestres, a área em questão foi isolada e as relações de integração foram obtidas de cada eixo com o todo universitário, ou seja, raio “n” (Figura 10).

O resultado dos dois mapas, bem como o seu confronto, permite levantar hipóteses a respeito das razões pelas quais as pessoas se movimentam em determinadas áreas, as consequências da distribuição e variação das atividades nos setores norte, sul, leste, oeste, e a utilização ou abandono dos espaços públicos.

Do confronto dos dois mapas, observa-se que o eixo mais integrado para pedestres como para os automóveis coincide na via L-3. No caso do mapa axial dos veículos, o núcleo integrador constitui-se das vias que circundam o ICC, enquanto que no do pedestre apresenta-se mediante a via L-3 e suas ligações com as entradas norte e sul do edifício do Instituto Central de Ciências, com a via L-2 de acesso ao campus e com as atividades acadêmicas da

Faculdade de Estudos Sociais Aplicados e pavilhões de sala de aula Anísio Teixeira e João Calmon

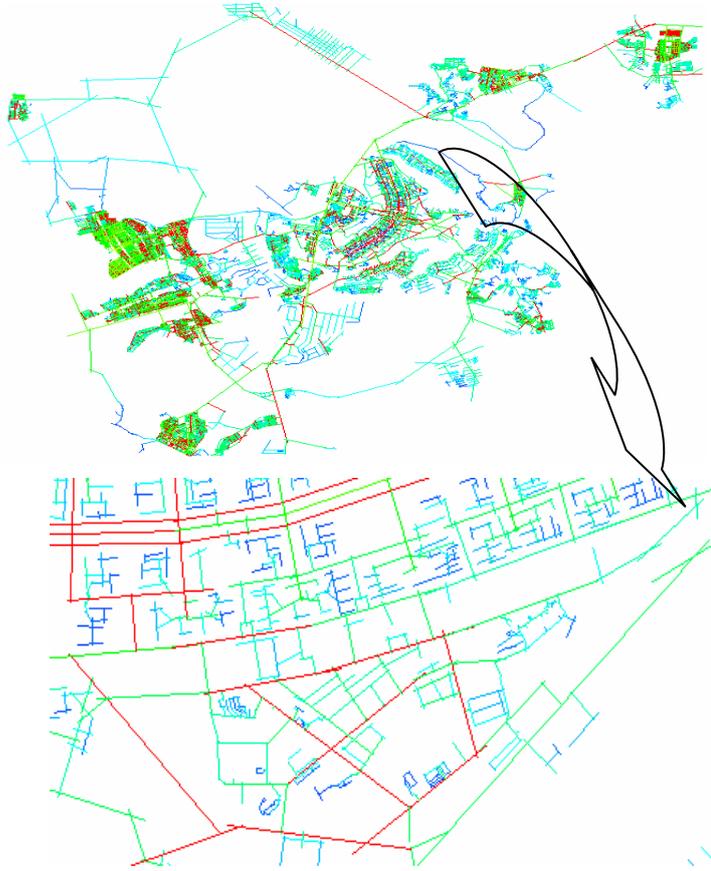


Figura 9: mapa axial veículos R6 com zoom na UnB

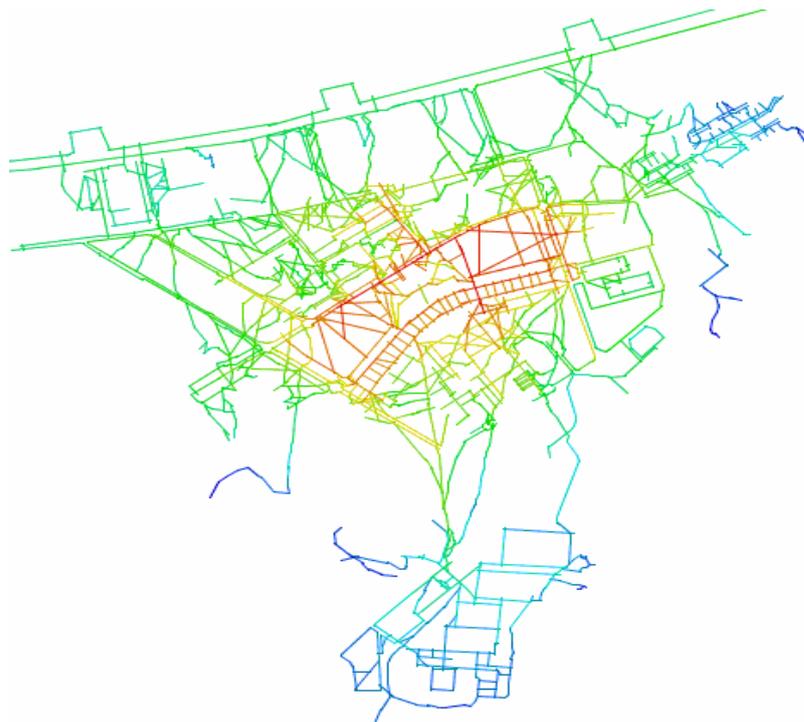


Figura 10: mapa axial pedestre Rn

Do confronto dos dois mapas, observa-se que o eixo mais integrado para pedestres como para os automóveis coincide na via L-3. No caso do mapa axial dos veículos, o núcleo integrador constitui-se das vias que circundam o ICC, enquanto que no do pedestre apresenta-se mediante a via L-3 e suas ligações com as entradas norte e sul do edifício do Instituto Central de Ciências, com a via L-2 de acesso ao campus e com as atividades acadêmicas da Faculdade de Estudos Sociais Aplicados e pavilhões de sala de aula Anísio Teixeira e João Calmon.

A concentração de linhas vermelhas a norte do ICC chama atenção. Porque isso acontece? Será por uma maior concentração de área construída acadêmica em relação à área oposta sul? Ou pela maior quantidade de pessoas circulando? Esses dois fatores se relacionam? E o acesso principal a ala norte, porque aparece no mapa de axialidade como mais integrado que o da ala sul se são geometricamente idênticos? Será porque o norte constitui-se um canal de ligação da edificação e demais atividades do campus com a Biblioteca Central?

Outra observação válida de ressaltar é a advinda do sistema de circulação de pessoas que aponta o próprio edifício do ICC como muito acessível, o que pode indicar que uma considerável gama de pedestres o utiliza para cruzar o campus no sentido norte / sul. Isso aponta para uma confirmação a respeito da importância do ICC no espaço do campus universitário. A alta concentração de linhas integradas nas vizinhanças do Centro de Vivências, local com atividades primordialmente comerciais e de serviço e que se limita com variados usos, levanta também a hipótese de a diversidade de funções ser uma das responsáveis pelo deslocamento e permanência de pessoas.

Para tentar encontrar as respostas às perguntas levantadas, foram elaborados mapas com a localização dos pontos de agências bancárias e caixas eletrônicos, correios, restaurantes e lanchonetes e editora da UNB, por acreditar que essas atividades de comércio e serviços atraíam pessoas. O mapa referente às paradas de ônibus também foi feito por estas serem relevantes elementos de distribuição de fluxo (Figuras 11 a 15). Os dados referentes à quantificação dos fluxos de pedestres foram cedidos pelo departamento de Transportes e aqui incorporados, no intuito de compreender os deslocamentos.



Figura 11: mapa localização agências bancárias e de correios

Fonte: [www.unb.br](http://www.unb.br)



Figura 12: mapa localização caixas eletrônicas

Fonte: [www.unb.br](http://www.unb.br)



Figura 13: mapa localização pontos de venda da editora da UnB

Fonte: [www.unb.br](http://www.unb.br)



Figura 14: mapa localização restaurantes e lanchonetes

Fonte: [www.unb.br](http://www.unb.br)



Figura 15: mapa localização paradas de ônibus

Fonte: [www.unb.br](http://www.unb.br)

Org.: BARATTA, Milena 2005.

Os mapas retratam que a concentração de atividades de cunho comercial e de serviços acontece muito mais na parte oeste do campus que na leste e que a distribuição das paradas de ônibus acontece de forma equilibrada pelo espaço do campus, contemplando suas principais áreas e principais acessos às edificações.

Confrontado-os com os mapas de axialidade pode-se dizer que a configuração espacial do campus contribuiu ou mesmo determinou a distribuição dessas atividades, já que é clara sua localização – e aqui me refiro principalmente as agências bancárias, restaurantes, lanchonetes e paradas de ônibus - nas vizinhanças ou mesmo nas margens das vias mais integradas dos sistemas veicular e de pedestre.

A leitura dos mapas das figuras 11 e 14 indicam também a proximidade destas atividades com as acadêmicas dos Serviços Gerais e Instituto Central de Ciências e as de pesquisas. O cruzamento dessa concentração e variedade de uso com a alta integração da via L-3, pode indicar maior fluxo de pessoas em movimento, afirmando o que Jacobs já argumentava em seus textos e que foi comentado por (PEPPONIS, 1989): “Jacobs (1961) argumentou essencialmente em defesa do ambiente das ruas ricamente conectadas e continuamente acessíveis, com mistura de funções e altas densidades de uso”.

A figura 13, que apresenta o mapa dos pontos de venda da editora da UnB, mostra uma curiosidade que já fora levantada pelo mapa axial de pedestres. Sua distribuição coincide com as linhas vermelha que liga a ala norte do ICC à Biblioteca Central. Justifica a maior integração do setor norte em relação ao setor sul? Isoladamente não, mas se analisado a proximidade com os fortes pólos de atração de pessoas como o Centro de Vivência e Biblioteca Central, poderia justificar. Para fechar essa questão a apresentação da quantificação de fluxo de pedestres faz-se necessária.

As figuras 16 e 17 referentes à quantificação do fluxo de pedestres de determinadas edificações a outras, apresentam-se com o intuito de verificar se a variedade de uso e a potencialidade de atração de pessoas por determinadas edificações influenciam de fato no deslocamento e permanência de pessoas pelo espaço público.

As tabelas foram construídas mediante a contagem em campo do fluxo de pedestres, feita em horários de “pico”, ou seja, cedo da manhã quando as pessoas acessam o campus, na hora do almoço quando o movimento interno é maior e no final da tarde quando os usuários deixam o espaço universitário.

Os resultados apresentados confirmam o que o confronto dos mapas axiais com os de localização das atividades comerciais e de serviço já apontava. A linha vermelha presente no mapa axial de pedestre que faz a ligação da via L-2 com a via L-3 mediante a qual as atividades universitárias se distribuem justifica-se pelo considerável fluxo de pedestres nos horários da manhã e do final da tarde como demonstrado nos pontos 1 e 2 da figura 16. Interessante perceber que o número de pedestres não é tão considerável se comparado com os fluxos entre as edificações internas, o que significa que a maior parte dos usuários acessa o campus por transporte motorizado, seja ele particular ou coletivo.

**Ponto 1 – L3 / FT**

USUÁRIO	SENTIDO	VOLUME	HORARIO	DATA
Pedestre	FT / L2	007	07:30 às 08:30	09/06/05
Pedestre	L2 / FT	222		

**Ponto 2 – L3 / FE**

USUÁRIO	SENTIDO	VOLUME	HORARIO	DATA
Pedestre	FE / L2	131	17:30 às 18:30	09/06/05
Pedestre	L2 / FE	49		

**Ponto 3 – VIA RU / FT**

USUÁRIO	SENTIDO	VOLUME	HORARIO	DATA
Pedestre	FT / ICC	57	12:00 às 13:00	09/06/05
Pedestre	ICC / FT	83		

**Ponto 4 – VIA RU / MULTIUSO**

USUÁRIO	SENTIDO	VOLUME	HORARIO	DATA
Pedestre	ICC / MULTIUSO	122	12:00 às 13:00	09/06/05
Pedestre	MULTIUSO / ICC	134		

**Ponto 5 – ICC / FA**

USUÁRIO	SENTIDO	VOLUME	HORARIO	DATA
Pedestre	FA / ICC	214	17:30 às 18:30	09/06/05
Pedestre	ICC / FA	102		

**Ponto 6 – RU \***

USUÁRIO	SENTIDO	VOLUME	HORARIO	DATA
Pedestre	RU / ICC NORTE	788	12:00 às 13:00	09/06/05
Pedestre	ICC NORTE / RU	782		
Pedestre	RU / ICC SUL	628		
Pedestre	ICC SUL / RU	611		

\* a média de pessoas que almoça no RU nos dias de maior movimento é de 3000 pessoas.

Figura 16: tabelas fluxo de pedestres  
Fonte: trabalho departamento de transportes UNB

**Ponto 7 – SG-12 / L2**

USUÁRIO	SENTIDO	VOLUME	HORARIO	DATA
Pedestre	SG-12 / L2	137	18:15 às 19:15	14/06/05
Pedestre	L2 / SG-12	282		

**Ponto 8 – FT / Fundação**

USUÁRIO	SENTIDO	VOLUME	HORARIO	DATA
Pedestre	FT / Fundação	136	11:45 às 12:45	14/06/05
Pedestre	Fundação / FT	72		

**Ponto 7 – BIBLIOTECA**

USUÁRIO	SENTIDO	VOLUME	HORARIO	DATA
Pedestre	BCE / ICC NORTE	178	12:00 às 13:00	09/06/05
Pedestre	ICC NORTE / BCE	261		
Pedestre	BCE / ICC SUL	79		
Pedestre	ICC SUL / BCE	72		
Pedestre	BCE / FA	21		
Pedestre	FA / BCE	12		

Figura 17: tabelas fluxo de pedestres  
Fonte: trabalho departamento de transportes UNB

Entre as edificações do complexo, chama a atenção o volume de pessoas que se deslocam para o Restaurante Universitário, principal elemento do Centro de Vivência. Apesar de centralmente localizado e de ser um forte pólo atrativo, não se apresenta como a área mais fortemente integrada. Pelo mapa axial de pedestres, essa característica é legada as vizinhanças da área norte do ICC. Isso nos leva a refletir sobre a importância da variação de usos no deslocamento de pessoas, já que a área em questão apresenta atividades acadêmicas, de extensão representada pela Biblioteca Central e de comércio e serviços pulverizados pelas lanchonetes, bancas de revistas e livrarias.

A diferença de fluxo entre a ala sul do ICC / Biblioteca e a ala norte do ICC / Biblioteca, confirma a hipótese do edifício de extensão ser um forte pólo atrativo de pessoas, assim como da entrada norte constituir-se um canal de ligação entre a edificação e a Faculdade de Tecnologia.

A localização de boa parte das agências bancárias e de alguns pontos de lanchonetes pelas mediações dos edifícios de multiuso, assim como sua própria atividade mista, confirma novamente a sintonia existente entre a localização das atividades em áreas próximas as vias mais integradas do sistema e o fluxo de pessoas.

#### **4. Reflexão analítica sobre a configuração espacial do campus**

Essa reflexão analisa a configuração espacial do campus procurando desvelar a lógica social do espaço da UNB, assim como compreender como e porque as pessoas se deslocam em seu território.

Fiel ao modelo de campus difundido no Brasil e às características do urbanismo moderno do Plano Piloto, o campus da Universidade de Brasília apresenta-se como um espaço segregado e isolado do restante da cidade.

O isolamento do espaço acadêmico para com o tecido urbano da cidade, mostra-se de fato já na primeira idealização do campus mediante a escolha de fazer o acesso principal do complexo pela via L-4, a de menor fluxo. A locação dos Serviços Gerais às margens da via de conexão com o Plano (via L-2) assim como o direcionamento do ICC para o Lago Paranoá também demonstram a negação do espaço da cidade. A descontinuidade e a baixa integração do sistema viário da cidade com o espaço do campus agravam ainda mais o isolamento para com a urbe (Figura 9).

O papel dominante do sistema viário na concepção do conjunto é o um dos aspectos da segregação ocorrida no espaço do campus (Figura 18). Pensado para o veículo, o espaço

urbano caracteriza-se pela dissociação do sistema veicular dos caminhos de pedestres, pelas grandes distâncias e grandes superfícies verdes e livres (Figura 19).

O esvaziamento do espaço público é decorrente dessa inversão e segregação e caracteriza a forma como as relações sociais ocorrem no campus da Unb. À semelhança do ocorrido no Plano Piloto, o que se observa são cunhas de urbanidade pontuais concentradas em áreas próximas as funções de serviços, onde as relações sociais se desenvolvem e para onde o fluxo de pedestre se intensifica. Exemplo desses lugares são as entradas norte do ICC, onde se localizam o ceubinho, lanchonetes, bancas e telefones, a praça do Restaurante Universitário, o café com letras do centro de vivência, as agências bancárias do edifício de multiuso, dentre outros (Figuras 11, 12, 13). A formalidade da estrutura urbana do campus caracteriza-se, portanto, pela interface com a urbanidade advinda dos pontos de comércio e serviço distribuídos pelo espaço público, da variação de usos em determinadas áreas e da capacidade de atrair pessoas de algumas edificações (Figuras 20, 21 e 22).

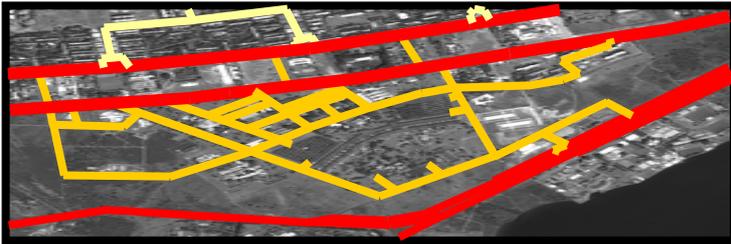


Figura 18: Sistema viário do Campus e seu entorno imediato  
Fonte: documento CEPLAN



Figura 19: Foto aérea campus  
Fonte: documento CEPLAN



Figura 20: Entrada norte ICC



Figura 21: Praça  
Restaurante Universitário



Figura 22: Café com letras

## 5. Conclusão

De acordo com a análise feita é possível dizer que a leitura elaborada a partir da configuração espacial de um local, cidade ou bairro não diz tudo a respeito de seu desempenho urbanístico, mas desvela muito sobre a lógica social e estrutura urbana da área em questão.

Acréscimos às informações decorrentes da Sintaxe Espacial aprofundam a análise e permitem suprir as lacunas menos evidenciadas pela teoria. No caso do presente ensaio dados a respeito da distribuição do uso do solo, localização de atividades de comércio e serviços em especial e quantificação de fluxos somaram-se aos mapas axiais para compreender os sistemas de barreiras e permeabilidades do espaço urbano da Universidade de Brasília e desvelar a interface da urbanidade mediante o espaço segregado do campus.

A configuração espacial da UNB decorre, portanto, de valores formais, onde os sistemas de barreiras e permeabilidades dificultam a permanência em espaços abertos, dissociam os caminhos dos pedestres do sistema viário, exacerbam os espaços verdes e públicos e isolam o campus da cidade que o circunda. Segregado, o espaço da Unb diminui sua perversidade nas cunhas de urbanidade, responsáveis pela catalisação dos fluxos de pedestres e das relações sociais.

## 6. Referências bibliográficas

COSTA, Juscelino K. B. & HOLANDA, Frederico de. “Urbanidade ma non troppo”. Mimeo, 2003.

FARIAS, A. F., ARANTES, C. O. & BARRETO, F. F. B. “Histórico do planejamento físico do campus universitário Darcy Ribeiro”. Paranoá, cadernos de arquitetura e urbanismo / Revista do Programa de Pós-Graduação da FAU-UNB, ano.1, n.1, janeiro 2003.

FUNDAÇÃO UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA. “Plano diretor físico do campus universitário Darcy Ribeiro”. Gabinete do Reitor da UNB, Prefeitura do campus, grupo de trabalho do plano diretor físico, Brasília 1998.

HOLANDA, Frederico de (org). *Arquitetura & Urbanidade*. São Paulo: ProEditores Associados Ltda, 2003.

HOLANDA, Frederico de. *O Espaço de Exceção*. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2002.

HOLANDA, Frederico de. “Arquitetura & Subjetividade”. Mimeo, 2004.

HOLANDA, Frederico de. *Afetos da Arquitetura*. Mimeo, 2004.

MEDEIROS, Valério Augusto Soares de. “Projeto preliminar de pesquisa: Urbis Brasiliae ou sobre cidades do Brasil”. Brasília, 2004.

PEPONIS, John. “Espaço, cultura e desenho urbano no modernismo tardio e além dele”. *Boletim do IA*, Brasília, n.51, 1989. (Tradução Frederico de Holanda).

REVISTA ACRÓPOLE. Edição especial Universidade de Brasília, ano. 31, n.369 / 70, janeiro / fevereiro de 1970.

UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA / CEPLAN. Planejamento Físico do Campus da Universidade de Brasília. Brasília: Coleção especial, 1972.

ZIMBRES, Marcos Sant'Ana, KOHLDORF, Maria Elaine & CARNEIRO, Maude. "O Campus do Pós-Milagre: alternativa para o caso da UNB". Seminário sobre desenho urbano no Brasil 2, Brasília, 1986. Anais: São Paulo: Pini, p.367-374, 1986.

---

<sup>1</sup> A Sintaxe Espacial é um conjunto de formulações teórico-metodológicas no campo da arquitetura, que analisa a configuração espacial do espaço arquitetônico em qualquer de suas escalas a partir do desempenho da presença, isto é, do sistema de barreiras e permeabilidades que facilitam ou não o encontro e o movimento de pessoas sobre o chão. Para maior aprofundamento ver HOLANDA, Frederico de. O espaço de Exceção. Brasília: Editora da Universidade de Brasília, 2002.

<sup>2</sup> Israel Pinheiro foi o grande condutor da edificação da nova capital na época do golpe militar e entre outras políticas defendia o afastamento das manifestações estudantis e das greves operárias de Brasília e principalmente de seu centro administrativo.

<sup>3</sup> Formalidade ou espaço formal: terminologia usada por Frederico de Holanda em seu livro: O Espaço de Exceção para caracterizar espaços segregados.

<sup>4</sup> Urbanidade: terminologia usada por Frederico de Holanda em seu livro: O Espaço de Exceção para caracterizar o atributo espacial congruente com relações informais.

<sup>5</sup> Para uma análise local o raio escolhido deve ser escolhido segundo o objetivo da análise. Não tem regra previamente estabelecida. A escolha é feita mediante tentativas que melhor expressem o desejado.