

CIRCULAR É PRECISO, PAUSAR É PRECISO.

Claudio Oliveira da Silva
Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo
Universidade de Brasília
carecasso@gmail.com

1 INTRODUÇÃO

A busca por pesquisas análogas me levou ao trabalho de Elisangela Person (2006) que foi realizado com objetivo de detectar características que definem o espaço urbano como sendo de permanência (áreas de convívio) ou de passagem (áreas de circulação), por entender que há nele uma importante conclusão:

Os espaços de permanência se dão tanto de forma pontual, ou seja, em lugares pré-estabelecidos para o lazer e a convivência das pessoas (praças, parques, bosques), como de forma linear, em calçadas e ruas, em decorrência desses serem ambientalmente adequados à permanência das pessoas. (Person, 2006, p. 127)

Mais do que questionar a noção de lugares “pré-estabelecidos”, destaco que interessa para este ensaio a noção ampla de espaço público no sentido em que esse pode ser percebido de maneira distinta pelas pessoas e utilizado por elas para as mais diversas finalidades, tal como sugere a conclusão de Person no que diz respeito à permanência de pessoas em supostos lugares de passagem.

O trabalho de Manuela Souza Ribeiro (2013) também é útil porque “corroborar estudos recorrentes na área de arquitetura e urbanismo, pelo menos desde a década de 1960, quando pesquisadores passaram a investigar as implicações sociais do urbanismo moderno na vida das cidades” (Ribeiro, 2013, p.10). Dentre eles *Jan Gehl* e *William Henry Whyte* cujas pesquisas também são minhas fontes de inspiração.

A partir dos estudos desenvolvidos, os autores argumentaram como a combinação de determinadas características físicas dos espaços poderiam trazer implicações positivas ou negativas à vida nas cidades, como tais atributos poderiam favorecer ou não a presença e interação das pessoas nos espaços públicos. (Ribeiro, 2013, p.15)

Embora tenha pesquisado as relações entre *espaço* e *sociedade* em algumas das superquadras de Brasília, com interessante fundamentação teórico-conceitual, Manuela Ribeiro foca sua análise na superquadra como um todo e em alguns espaços públicos de lazer e esporte no interior delas. Nessas avaliações praticamente não é possível estabelecer relações específicas como o que chamo inicialmente de espaços especializados para circulação de pedestres.

Partindo da motivação pessoal enquanto morador de superquadra, somando meus interesses de pesquisa sobre significados e usos da rua¹ enquanto espaço público, e questionando conclusões e lacunas de outras pesquisas nessa temática, busco neste ensaio explorar alguns conceitos, teorias e aplicações do que se pode entender entre *configuração* dos espaços arquitetônicos e o *uso* que se faz deles. Mais especificamente interessa-me o caso de Brasília e as relações entre as atividades de passagem e permanência de pedestres nos passeios periféricos² das superquadras de Brasília.

1.1 Brasília, arquitetura e urbanismo modernos

Dois dos conceitos do ideário moderno que influenciaram a estrutura espacial de Brasília são importantes no âmbito deste ensaio: a Unidade de Vizinhança, porque tem relação intrínseca com as superquadras; e a especialização da circulação, porque resultou nos passeios periféricos.

A Unidade de Vizinhança é tipicamente uma tentativa de promover a vida comunitária. Para explorar melhor esse conceito relembrei algumas propostas anteriores que em partes do seu conjunto engendraram o funcionalismo e estética moderna aplicada a habitações e cidades a partir do século XX.

No contexto da revolução industrial e consequente inchaço das cidades entrava em cena na Europa o discurso urbanístico empreendido pelos socialistas utópicos. Para eles era necessário e possível promover a melhoria das condições urbanas a partir de reformas sociais em torno da vida comunitária. Em 1808 *Charles Fourier* propôs o modelo de *Falanstérios* que, na forma, consistia em unidades racionalmente organizadas segundo a determinação de limites populacionais, grandes prédios de habitação, ruas internas e pátios de ventilação. Em 1898 *Ebenezer Howard* formulou a proposta de *Cidade Jardim* que veio a influenciar outros

¹ Defino rua, genericamente, como uma estrutura material e utilitária da cidade destinada e utilizada para atividades estacionárias e de circulação.

² Ver o conceito de passeio periférico no item 1.2 deste ensaio.

urbanistas a ponto de ser aplicada em cidades novas. Nessa proposta, fundamentalmente, *Howard* buscava contemplar a combinação das vantagens da vida na cidade com a beleza e os prazeres do campo, também em contraposição aos problemas da revolução industrial. Na década de 1920 surgiu na Alemanha o modelo de conjunto habitacional denominado *Siedlungen*. Nele a habitação social era pensada como estrutura auto-suficiente e complementar à malha da cidade, obedecendo a uma ordem geométrica em seu traçado a fim de proporcionar equivalência de condições entre as moradias e oferecendo uma relação imediata entre espaço construído e natureza. Esse modelo é destacado por Marília Pacheco Machado (2007) como precursor mais próximo das superquadras de Brasília. Sobre essas, Maria Elisa Costa diz que:

Estruturalmente uma Superquadra é um conjunto de edifícios residenciais sobre pilotis [...] ligados entre si pelo fato de terem um acesso comum e de ocuparem uma área delimitada - no caso, um quadrado de 280 x 280 metros, a ser cercado dos quatro lados com renques de árvores de copa densa, e com uma população de 2.500 a 3.000 pessoas. O chão é público – os moradores pertencem à quadra, mas a quadra não lhes pertence – e é esta a grande diferença entre Superquadra e condomínio. (Costa, in Ferreira; Gorovitz, 2009, p. 88)

A superquadra de Brasília deve ser entendida como parte de um conjunto maior, a Unidade de Vizinhança (UV). Nessa cidade uma UV se dá no conjunto de quatro superquadras articuladas em torno de um partido linear e complementadas com equipamentos públicos institucionais, de lazer e comércio. A ideia original de UV foi proposta na década de 1920 por *Clarence Perry* também como tentativa de promover sociabilidade entre moradores.

O princípio era, ao conferir auto-suficiência à UV, engendrar a convizinhança 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; Gorovitz, 2009, p. 16)

Sendo a concepção de Brasília voltada para a vida comunitária, por um lado, foi também submetida ao imperativo de fluidez da circulação urbana na medida da velocidade desempenhada pelos automóveis. Assim as UV's foram conectadas por um sistema viário altamente especializado.

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” (Ribeiro, 2013, p.42)

Não menos especializado foi o sistema de circulação de pedestres. Como é o caso dos passeios periféricos que fogem à lógica tradicional de implantação de calçadas rente aos edifícios e superpõem-se ao fluxo livre de pedestres propiciado pela elevação dos edifícios em pilotis nas superquadras.

Duarte diz que o processo de “especialização funcional e tecnológica da circulação urbana” (Duarte, 2006, p. 29), foi aquele que preparou as ruas da cidade para a circulação veloz e hierarquizada dos novos meios de transporte, como o automóvel, tendo seu início no século XIX. Com os postulados da arquitetura e urbanismo modernos, a expressão da especialização da circulação ganhou força no artigo 16 da Carta de Atenas, de 1933:

A casa nunca mais será unida à rua pela calçada. Essa irá surgir nas redondezas onde se possa desfrutar sol, ar fresco e silêncio. O tráfego será separado em redes de vias para o movimento mais lento dos pedestres e redes de vias para o movimento mais rápido dos automóveis. Juntas essas redes irão cumprir suas funções, aproximando-se das casas somente quando necessário. (KOSTOF, 1999, p. 235, tradução livre)³

Em 7 de dezembro de 1987 a Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura – UNESCO – concedeu ao Conjunto Urbanístico de Brasília, construído a partir do Plano Piloto de Costa, a inscrição na lista de bens tombados como Patrimônio Cultural da Humanidade, exatamente por terem sido nela concretizados os postulados da arquitetura e urbanismo modernos.

Muitas críticas se aplicam desde há muito ao espaço urbano de Brasília. A grande ocorrência de espaços verdes, o distanciamento entre os edifícios e a relativamente baixa densidade populacional fazem das superquadras espaços urbanos muito peculiares. Como exemplo, Holston diz que “em Brasília, o público urbano dos espaços abertos em outras cidades brasileiras simplesmente desapareceu” (Holston *appud* Ribeiro, 2013, p.63). Ou, Jan Gehl, que chegou a dedicar um capítulo do livro *Cities for People* ao que chama de “síndrome de Brasília”, diz que “Brasília é uma catástrofe vista ao nível dos olhos [...] Os espaços

³ “The house will never again be fused to the street by a sidewalk. It will rise in its own surroundings, in which will enjoy Sunshine, clear air, and silence. Traffic will be separated by means of a network of foot-paths for the slow-moving pedestrian and a network of fast roads for automobiles. Together these networks will fulfill their functions, coming close to housing only as occasion demands.”

urbanos são demasiado grandes e desformes, as ruas são demasiado largas, e as calçadas e passeios são demasiado longas e retas.” (Gehl, 2010, p. 197, tradução livre)⁴.

A despeito dessas e outras críticas, me pergunto: o que se pode dizer dos espaços públicos das superquadras após 54 de fundação de Brasília? Em especial, o que se pode dizer sobre seu sistema especializado de pedestres e espaços imediatamente adjacentes?

1.2 Urbanidade⁵ em espaços da cidade

Os passeios periféricos aos quais estou me referindo se localizam na “cinta densamente arborizada” que envolve as superquadras e separa o uso residencial do comércio local. Suas características fundadoras foram definidas no Relatório do Plano Piloto de Brasília:

Quanto ao problema residencial, ocorreu a solução de criar-se uma seqüência contínua de grandes quadras dispostas, em ordem dupla ou singela, de ambos os lados da faixa rodoviária, e emolduradas por uma larga cinta densamente arborizada [...]. Disposição que apresenta a [...] vantagem de [...] oferecer aos moradores extensas faixas sombreadas para passeio e lazer, independentemente das áreas livres previstas no interior das próprias quadras. [...]. (Costa, 2011)

Concordando com Vicente Del Rio⁶ poderia dizer que o fato de serem configurados em forma de anel, caminhos retos e livres de obstáculos, com alta facilidade de orientação, como conexão entre vias estruturantes e acessíveis a pé ao sistema de transportes daria aos passeios periféricos mais as características de passagem do que permanência.

Por outro lado, as qualidades de sombreamento e espaço acalmado de transição entre setores residenciais e comerciais podem conferir certas amenidades de urbanidade, típicas de lugares de vizinhança, aos passeios periféricos. Por isso, é de se supor que devem existir neles certos espaços que por sua natureza favoreçam o agrupamento e permanência de pessoas. Na linha de Person:

É comum nos depararmos com lugares pré-determinados para realização de nossas atividades sociais, mas existem lugares que, apesar de não serem configurados para tais atividades, acabam tendo outra definição em função

⁴ “*The city is a catastrophe seen at eye level [...] City spaces are too large and amorphous, streets are too wide, and sidewalks and paths are too long and straight.*”

⁵ Para Frederico de Holanda: “urbanidade [...] se refere à cidade como realidade física, mas também à qualidade de cortês, afável, relativo à negociação continuada de interesses”. HOLANDA, Frederico de. O espaço de exceção. Brasília: UNB, 2002, p. 126.

⁶ [...] nosso comportamento e nossas ações são influenciados pelo ambiente físico-espacial que os cerca. Pode-se dizer que o ambiente sugere, facilita, inibe ou define comportamentos, ou seja, que ele age como catalizador. (Del Rio, 1990, p. 97)

de certas características do ambiente [e também socioeconômicas]. Muitas vezes espaços que são exclusivamente de circulação como as calçadas, por motivos culturais e por serem tão agradáveis, se transformam em espaços de convívio, onde as crianças costumam brincar e onde os moradores mantem a vida social. (Person, 2006, p. 3)

Sobre o desempenho de espaços de passagem e permanência há uma série de autores que se dedicam a fazer classificações. Dentre esses, Cristovão Duarte sugere que há uma reciprocidade entre *fluxos* e *fixos*⁷, Valério Medeiros faz referência (na forma) a contraposição entre espaços de *representação linear* e *espaços convexos*⁸, Frederico de Holanda estabelece os paradigmas de *urbanidade* e *formalidade*⁹ aplicados ao espaço público. Já o arquiteto dinamarquês Jan Gehl (2010) defende que a partir do conhecimento acumulado sobre a conexão entre forma da cidade e comportamento humano é possível identificar situações mais ou menos favoráveis para a vida pública.

Naturalmente, são as oportunidades do lugar que oferecem vistas atraentes, dentre essas, a vista de pessoas e das atividades que realizam ao ar livre estão no patamar de principais atrações. Quando microclima, espacialização e vistas juntam suas forças, os estares resultantes viram os melhores do mundo. Neles qualquer um pode refletir: esse é um bom lugar para ficar, quero ficar aqui por bastante tempo. (Gehl, 2010, p.141, tradução livre)¹⁰

Trazendo para o centro da minha atenção a ideia de vida pública em espaços da cidade recorro a uma interessante perspectiva do grupo norte americano *Project for Public Spaces*. Ao abordarem o tema de planejamento de espaços públicos, eles fazem notar que essa prática é frequentemente desvinculada dos anseios da comunidade que o vai usufruir. Como no caso, por exemplo, de um conselho de representantes quando decide em nome dos moradores qual projeto vai ser realizado e que tipo de programa vai contemplar. Assim, quando não se ouve os moradores, importantes questões da vida cotidiana não são levadas em consideração, contribuindo para o fracasso do desempenho do espaço público. Como alternativa a esse tipo de planejamento *top-down*, eles sugerem que os profissionais envolvidos aproximem-se ao máximo da comunidade estimulando-os por meio de metodologias participativas a colocarem seus próprios anseios e visões de futuro (Project,

⁷ DUARTE, 2006, p.30

⁸ MEDEIROS, Valério. *Urbis Brasiliae: o labirinto das cidades brasileiras*. Brasília: UNB, 2014, p. 149.

⁹ HOLANDA, Frederico de. *Espaço e Organização Social*. 2014. (notas de aula)

¹⁰ “*Naturally, attractive views are dependent on the opportunities at the site, but the view of city life and people has special status as main attraction. When local climate, placement and view join forces, the seating place provides the best of the worlds. The individual thinks: This is a good place to be, and i can be here for a long time.*”

2010, p. 30-2). Mais do que enquanto sugestão de prática de planejamento de espaços públicos, invoco essa interessante perspectiva porque me faz compreender que são as pessoas frequentadoras do espaço as que mais o conhecem e as mais aptas a transformá-los segundo suas próprias necessidades. É o que se pode perceber por trás dos conceitos de *Placemaking* e *Post-it City*. O primeiro tem como fonte de inspiração aquela habilidade que as comunidades têm de transformar os espaços urbanos a fim de maximizar seus potenciais de uso coletivo¹¹, e o segundo diz respeito aos modos de ocupação informal do espaço público para diferentes tipos de finalidades e atividades¹².

Realizadas as fundamentações anteriores, fico induzido pelos outros seguintes questionamentos: funcionaria o sistema especializado de pedestres do Plano Piloto tal como o idealizou Lucio Costa? Seriam as atividades estacionárias raras exceções nos passeios periféricos de pedestres das superquadras?

2 PROCEDIMENTOS INVESTIGATIVOS

Com objetivo de responder às perguntas até aqui levantadas realizei pesquisa de campo investigando e registrando os casos de interação de pessoas nos passeios periféricos das superquadras.

2.1. Os locais de pesquisa

Em primeiro lugar é preciso reconhecer que no espaço deste ensaio não seria possível abordar com mais profundidade todas as superquadras de Brasília. Nesse sentido, a aproximação com o objeto teve dois momentos. O primeiro foi observar um grande número de superquadras de maneira superficial fazendo as primeiras anotações e registrando-as em fotografias. Com essa abordagem tive acesso a um universo mais variado de interações e apropriações do espaço público. O segundo momento visou a uma análise mais criteriosa de pelo menos dois casos de superquadras. Para tanto parti dos resultados do trabalho de Manuela Souza Ribeiro (2013).

Segundo Ribeiro, ao verificar as medidas de acessibilidade para o pedestre, “a superquadra com o maior número de rotas possíveis é a [SQN]209N” (Ribeiro, 2013, p. 99) e isso ocorre porque há no espaço interno dessa superquadra poucas barreiras ao movimento. Rotas possíveis é uma associação direta a quantidade de eixos, algo que se extrai a partir das

¹¹ Ver mais em: www.pps.org.

¹² Ver mais em: SEACEX. et al. *Post-it City*. [S.l.]: CCBB, SEACEX, [2009?]; ou em: www.ciutatsocasionals.net/.

técnicas de sintaxe espacial. Em sentido oposto, ela mostra que dentre as oito superquadras por ela estudadas é a SQS207 que tem menor número de eixos, portanto, menor número de rotas possíveis no espaço interno. Então, me perguntei, seriam os pedestres da SQS207 impelidos ao uso do passeio periférico, que estou chamando de sistema especializado de pedestres, mais do que na SQN209? Haveria no anel da SQS207 maior movimento de pessoas e, portanto, maiores possibilidades de apropriações espontâneas, efêmeras e flexíveis? Além disso, a autora conclui que essas superquadras estão em posições opostas com relação ao desempenho de *padrões espaciais*¹³ e *sistemas de encontro*¹⁴, sendo a SQN209 mais bem avaliada (Ribeiro, 2013, p. 173), o que pode significar que há menos vitalidade urbana na SQS207.

2.2 As técnicas de análise

Por questões de exequibilidade a pesquisa deste ensaio prescinde de técnicas de avaliação quantitativa como levantamentos planialtimétricos, arquitetônicos e simulações em softwares, bem como de técnicas de aproximação com o usuário, como as entrevistas.

Considero que uma das maneiras mais rápidas e eficientes de perceber um espaço urbano e o uso que se faz dele é a partir da observação. Por um lado esse procedimento traz a limitação do olhar subjetivo, direcionado e inevitavelmente intencional da pessoa que observa; por outro, constitui-se como ferramenta de aproximação auxiliar na definição das características de um determinado espaço urbano, do uso que se faz dele e das necessidades da comunidade que dele faz parte. Ciente do caráter embrionário de tal abordagem, a pesquisa de campo realizada para este ensaio limitou-se ao uso de métodos de observação. Para tanto recorri à Visão Serial e ao registro do comportamento das pessoas no ambiente. O cruzamento dessas duas abordagens me permitiu interpretar melhor o espaço dos passeios periféricos e os usos que neles acontecem.

Na Visão Serial foi tomada uma série de fotografias dos passeios periféricos simulando, em movimento, a sequência de enquadramentos visuais com vistas a analisar seus conteúdos e efeitos. No registro de comportamentos foram realizadas observações sistemáticas *in-loco* com vistas a identificar as inter-relações das pessoas no espaço.

¹³ Com as seguintes variáveis: acessibilidade, espaço livre público, espaço livre público com tratamento, conexão visual entre espaços públicos, conexão visual entre espaço público e privado, atividades dentro dos limites e nos arredores, e tipos edifícios.

¹⁴ Com as seguintes variáveis: (sujeitos) quantidade e variedade de pessoas, distribuição de pessoas no tempo, e distribuição de pessoas no espaço; (atividades) passagem e permanência.

2.3 Resultados da primeira visita

A visita de campo que permitiu observar um maior número de superquadras aconteceu em dias e horários variados no mês de julho de 2014, mas sempre em período diurno. Nela pude percorrer passeios periféricos nas asas Sul e Norte, ver Figura 3, onde ocorrem distintas coerências internas associadas às dinâmicas urbana e metropolitana nas quais estão inseridas, como lugares mais e menos acessados, mais e menos ocupados, mais e menos conservados, mais e menos valorizados etc.

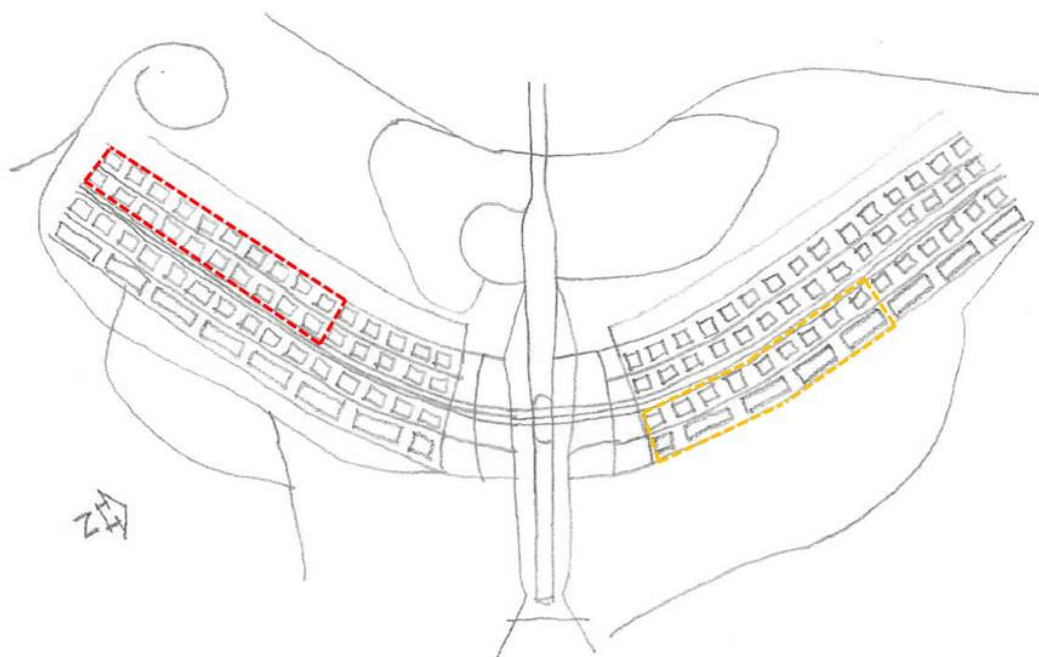


Figura 3. Mapa esquemático com os perímetros visitados nas asas Sul (em vermelho) e Norte (em amarelo).

Abaixo seguem ilustradas algumas das situações relevantes para os objetivos deste ensaio. Nelas evitei registrar as situações de atividades necessárias¹⁵, como aquelas de passagem que serão apresentadas nas contagens e fluxos de pedestres do item 2.2. As Figuras 4 a 6 representam as situações de *encontro* entre as pessoas. Note-se que ocorre variação de distâncias entre os interlocutores em função do grau de proximidade e do conteúdo dos seus encontros.

As Figuras 7 a 9 representam as situações de *pausa*, seja nos deslocamentos ou nas atividades que se desenvolve ao redor do passeio periférico. Nas duas últimas figuras, nas

¹⁵ “Atividades que as pessoas geralmente fazem por que tem que fazer: ir para o trabalho ou escola, esperar pelo ônibus, levar encomendas para clientes.” (Gehl, 2010, p.20)



independentemente de

haver mobiliário adequado as pessoas não dispensam a possibilidade de se sentar.

Figuras 4 a 6. Situações de encontro.

Figuras 7 a 9. Situações de pausa.

As Figuras 10 a 12 representam as situações de *lazer ativo*. Nesse caso são muito comuns nos passeios periféricos as situações de pessoas caminhando com bebês e outras em caminhadas esportivas, bem como a presença de ciclistas.

Figuras 10 a 12. Situações de lazer ativo.

As Figuras 13 a 15 representam as situações de *extensão do passeio*. Na Figura 13 há um alargamento com instalação de mobiliário, conformando um recinto. Na Figura 14 uma espécie de cruzamento viário e na Figura 15 a anexação de box de serviços junto ao passeio. Em todos os casos as situações convidam os transeuntes a fazer desvios de percurso.

Figuras 13 a 15. Situações de extensão do passeio.

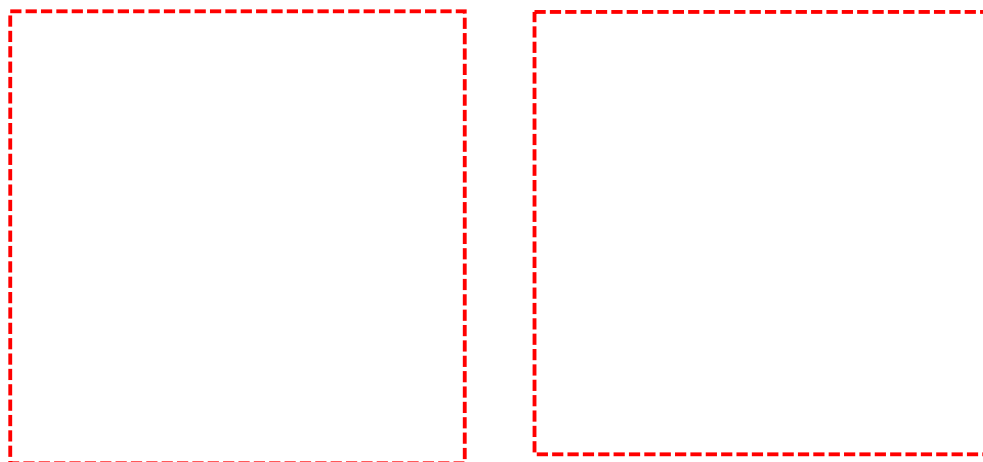


casa. Nesses casos
implementação das

Figuras 16 a 18. Situações de extensão da casa.

2.4 Resultados da segunda visita

Na segunda visita de campo foram observados com maior grau de proximidade e sistematização os passeios periféricos das superquadras SQS207 e SQN209. Para tanto, visitei-as aplicando, primeiro, a Visão Serial e, segundo, o registro do comportamento das pessoas no ambiente.



Figuras 18 e 19. Imagem aérea das superquadras SQS207 (à esquerda) e SQN209 (à direita). O tracejado representa a projeção do passeio periférico. Na figura 18 é possível perceber com mais clareza o cinturão densamente arborizado. Fonte: *GoogleEarth*, adaptado.

A visão serial foi aplicada percorrendo o passeio periférico em sentido horário a partir do ponto superior à esquerda das Figuras 18 e 19 registrando fotografias por trecho a cada 60 metros, aproximadamente, no período vespertino do mês de julho.

Na visão serial de ambos os passeios periféricos a ausência de curvas faz predominar a sensação de retidão, a continuidade de largura e padrão de piso fazem predominar a sensação de regularidade, e o afastamento dos usos lindeiros faz predominar a

sensação de amplitude. É notável a ausência de recintos e mobiliário urbano, salvo por algumas exceções como uma ou outra sinalização, os abrigos de ônibus, papeleiras e postes de luz, mas nenhum banco, ou equivalente, para se sentar e nenhuma pequena construção de comércio, serviços ou interação comunitária. As variações são pontuais e podem ser destacadas trecho a trecho.

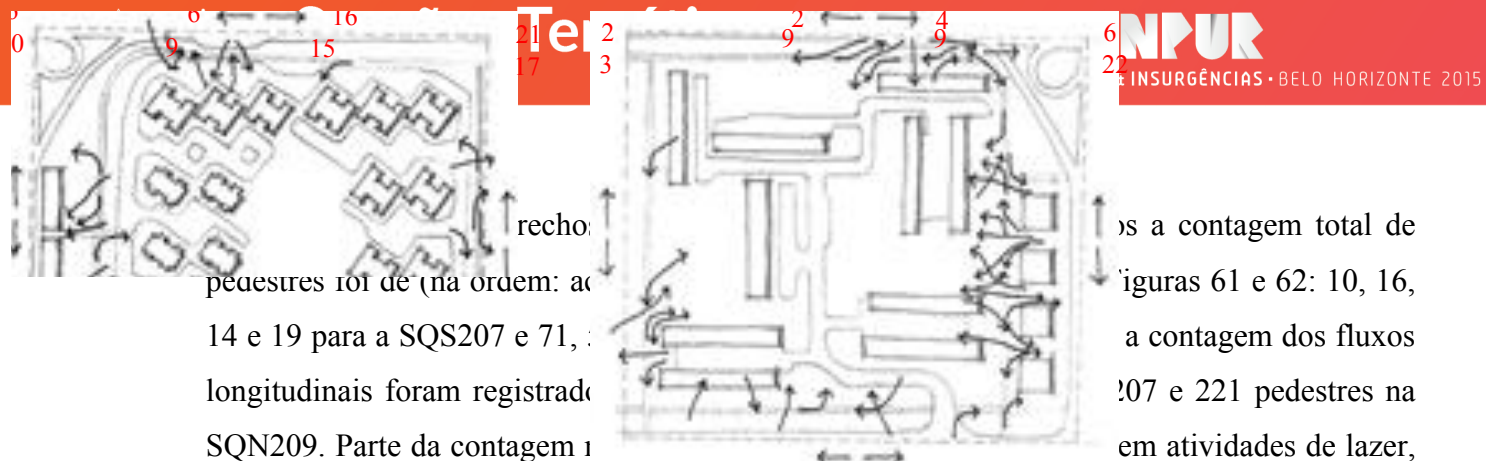
O passeio da SQS207 apresenta melhor condição de sombreamento, apesar de encontrarmos-nos no início do período de seca quando as árvores começam a perder sua folhagem. Nele, o trecho 2 é ladeado por uma Entrequadra com praça de esportes, escola primária e amplo piso gramado ainda desocupado por construções. O trecho 3 é o mais variado por ter duas árvores de grande porte, com grande sombreamento, e descontinuidade de piso dada por pequenos desvios, ausência de pavimento e cruzamento com a entrada de veículos da superquadra.

A superquadra SQN209 é a que apresenta maior grau de variação de conteúdo e sensações dentre seus trechos de passeio periférico. Aconteceu no abrigo de ônibus, no final do trecho 1, a situação de maior aglomeração de pessoas dentre todos os trechos pesquisados nas duas superquadras. Também nesse trecho, pude ter a maior sensação de amplitude, isso porque não havia ali, ver Figuras 42 e 43, nem arbustos nem árvores nem construções. O trecho 2 é ladeado por ciclovia e edifícios do Comércio Local como o equivalente trecho 4 da SQS207, mas apresenta menor sensação de amplitude já que nele existe menor largura livre entre os edifícios lindeiros.

O registro do comportamento das pessoas no ambiente foi realizado a partir de observação direta, aquela na qual os comportamentos são anotados no momento de suas ocorrências, em locais aleatórios em cada um dos trechos de passeio periférico das superquadras. Para cada uma desses trechos, na mesma ordem de caminhar da Visão Serial, fiquei observando por um período de 15 minutos a partir das 8h00 e 15h00, sempre em dias de semana. Como suporte a essa atividade utilizei os formulários de contagem de pedestres e mapa de comportamento adaptados a partir daqueles sugeridos por *Project for Public Spaces* (Project, 2010, p. 102-4).

As Figuras 61 e 62 mostram a síntese dos resultados obtidos nos dois horários de visita no quesito contagem e fluxos de pedestres para as duas superquadras.

Anotei três tipos de fluxos. Aqueles cujos valores numéricos da contagem são apresentados correspondem aos movimentos longitudinais, de um lado ao outro, por trecho de passeio periférico. Os outros fluxos correspondem àqueles transversais ou parciais, parte



recho:
pedestres foi de (na ordem: ac
14 e 19 para a SQS207 e 71, :
longitudinais foram registrad
SQN209. Parte da contagem i

os a contagem total de
figuras 61 e 62: 10, 16,
a contagem dos fluxos
207 e 221 pedestres na
em atividades de lazer,

como corrida ou passeio com cachorros. Note-se que a espacialização dos fluxos define com clareza os principais polos atratores de viagens lindeiros aos passeios periféricos das duas superquadras. Notadamente o comércio local e os pontos de acesso ao transporte público. No caso da SQS207, à direita da Figura 61, fica o acesso à praça de esportes. Na SQN209, à esquerda, ficam dois tramos do passeio periférico que levam ao interior da superquadra.

Figuras 61e 62. Mapa síntese de fluxos e contagem de pedestres no passeio periférico das superquadras SQS207 e SQN209.

As Figuras 63 e 64 mostram a síntese dos resultados obtidos nos dois horários de visita no quesito registro de comportamento das pessoas no ambiente para as duas superquadras. Para classificar os comportamentos utilizei aquelas categorias identificadas no item 2.1 deste ensaio.

As observações foram tomadas de pontos de mirada, por trecho, nos quais foi possível perceber toda a extensão do passeio em dois golpes de vista. Ao todo estiveram envolvidas 39 pessoas na SQS207 e 51 pessoas na SQN209 nessas que estou chamando de atividades estacionárias, em contraposição aos fluxos anteriormente identificados. Note-se que houve muito mais atividades estacionárias no ponto de ônibus da SQN209, ver Figura 64, em comparação com o equivalente da SQS207. Esse contraste se dá, provavelmente, porque existe acesso ao transporte por metrô, subterrâneo, nessa última.



e



ANPUR

O & INSURGÊNCIAS • BELO HORIZONTE 2015

Figuras 63 e 64. Mapa síntese de comportamentos no passeio periférico das superquadras SQS207 e SQN209. Em vermelho as situações de encontro, em amarelo as de pausa, em azul as de extensão do passeio e em verde as de extensão da casa.

3 CONCLUSÕES

A ideia de passeio periférico não se encontra completamente materializada nas superquadras visitadas da Asa Norte, ao contrário das da Asa Sul. Algumas daquelas superquadras ainda não foram ocupadas, restando nelas um grande piso vazio. Em outras, o passeio simplesmente não foi construído, ou encontra-se descontínuo, muito estreito ou, por vezes, substituído pelas ciclovias recentemente implantadas. Todos esses fatores mostraram, por um lado, que o objeto passeio periférico não pode ser pesquisado em quaisquer superquadras das duas asas de Brasília. Por outro, que a existência incompleta deles enseja novas abordagens sobre a distância entre o que foi idealizado por Lucio Costa e o que foi adaptado com o crescimento da cidade.

Minha abordagem sobre os passeios periféricos foi propositalmente limitada para atender ao espaço deste ensaio e aos objetivos nele propostos. Nela considerei apenas algumas aspectos funcionais, pelos atributos da forma, e sociológicos, pelos atributos de uso pelas pessoas, dos passeios periféricos. Também, o estudo de campo limitou-se a apenas dois casos e horários de visita restritos. Tudo isso se torna relevante ao apontar para necessidade de comparação dos resultados deste trabalho com outros de maior aprofundamento, bem como para a viabilidade de novas indagações e pesquisas complementares.

Retomando as perguntas que fiz ao longo do texto, concluo que a vontade original de Lucio Costa de oferecer aos moradores das superquadras extensas faixas sombreadas para passeio e lazer se confirmou. Mais do que isso, o aspecto funcional do passeio periférico

enquanto via especializada para o transporte a pé se tornou uma das características preponderantes dos passeios periféricos, seja para acessar o comércio local seja para acessar as vias especializadas de transporte por ônibus, carro e metrô. Não é por acaso que os números de pessoas envolvidas em fluxos, 380, foi bem maior do que aquele de pessoas envolvidas em atividades estacionárias, 90. Mesmo reconhecendo que alguns poucos fluxos foram de pessoas em atividades de lazer, bem como que algumas poucas atividades estacionárias foram simplesmente pausas nos fluxos.

A hipótese de que os pedestres da SQS207 seriam impelidos ao uso do passeio periférico mais que os da SQN209 não se confirmou. Fato é que a observação dos fluxos parciais, que declara a intenção de buscar o passeio, mostrou que 24 pessoas, 15,09% de um total de 159 em circulação, fizeram parte do percurso no passeio e entraram ou saíram da SQS207. Quando o mesmo raciocínio é aplicado à SQN209, percebo que 42 pessoas, 19% de um total de 221, fizeram o mesmo. Então, pode-se dizer que a busca pelo passeio periférico na SQN 209 é percentualmente maior.

Ainda, a hipótese de que haveria no passeio periférico da SQS207 maior movimento de pessoas e maior possibilidade de atividades estacionárias também não se confirmou. Na SQS207 foram observadas 198 pessoas entre atividades de circulação e estacionárias. Bem menos que as 272 pessoas observadas na SQN209.

A mais importante conclusão foi perceber que a vitalidade/animação, seja pelos fluxos ou pelas atividades estacionárias, do passeio periférico não se dá exatamente nele, mas no conjunto do espaço aberto no qual está inserido, qual seja, passeio, gramado, vias, bordas de edifícios, recintos etc. Para que essa conclusão fosse alcançada muito contribuiu a comparação entre duas superquadras de características tão distintas. À título de exemplo, comparando o conjunto em que se inserem os trechos de passeio periférico junto aos comércios locais, notadamente os trechos mais animados de cada uma das superquadras, aquele da SQS207 encontra-se em espaço aberto com largura aproximada de 50m, e ainda é separado dos blocos de habitação por uma via de automóveis. Em contraste, o equivalente trecho de passeio da SQN209 encontra-se inserido em um espaço aberto com largura aproximada de 23m, entrecruzado por tramos do passeio periférico e confinado por um lado pelos pilotis dos blocos de habitação e por outro por pórticos do comércio local, tudo isso contribuindo para um conjunto mais coeso, inteligível e francamente convidativo ao pedestre. A simples comparação visual das Figuras 61 a 64 mostra como foram mais recorrentes as animações de fluxos e atividades estacionárias nesses dois trechos dessas duas superquadras.

BIBLIOGRAFIA

- COSTA, Lucio. 2011. *Relatório do Plano Piloto de Brasília*. Disponível: <http://concursosdeprojeto.org/2010/04/21/plano-piloto-de-brasilia-lucio-costa/> [Consult. nov. 2011].
- DEL RIO, Vicente. 1990. *Introdução ao desenho urbano no processo de planejamento*. São Paulo: Pini.
- DUARTE, Cristóvão Fernandes. 2006. *Forma e movimento*. Rio de Janeiro: Viana & Mosley: Ed. PROURB. (Coleção Arquitetura e Cidade).
- FERREIRA, Marcílio M.; GOROVITZ, Matheus. 2009. *A Invenção da Superquadra*. Brasília: IPHAN.
- GEHL, Jan. 2010. *Cities for People*. Washington: Island Press.
- KOSTOF, Spiro. 1999. *The City Assembled: the elements of urban form through history*. Boston: Bulfinch.
- MACHADO, Marília Pacheco. 2007. *Superquadra: pensamento e prática urbanística*. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Programa de Pós-graduação da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília, Brasília.
- PERSON, Elisângela. 2006. *Espaços de permanência e passagem: contribuição para a elaboração de diretrizes ambientais e de acessibilidade para o desenho urbano*. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Programa de Pós-graduação da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília, Brasília.
- PROJECT for Public Spaces. 2010. *How to turn a place around*. New York: PPS.
- RIBEIRO, Manuela Souza. 2013. *Habitar, trabalhar, recrear e circular: possibilidades e limitações nas superquadras de Brasília*. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Programa de Pós-graduação da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília, Brasília.