

SUPERQUADRA DE BRASÍLIA preservando um lugar de viver



Superintendência do Iphan no Distrito Federal

SUPERQUADRA DE BRASÍLIA
preservando um lugar de viver

Brasília
2015

Presidenta da República	Dilma Rousseff
Ministro da Cultura	Juca Ferreira
Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional	
Presidenta	Jurema Machado
Diretoria	
Departamento de Articulação e Fomento	Luiz Philippe Peres Torelly
Departamento de Patrimônio Material e Fiscalização	Andrey Rosenthal Schlee
Departamento de Patrimônio Imaterial	TT Catalão
Departamento de Planejamento e Administração	Marcos José Silva Rego
PAC Cidades Históricas	Robson Antônio de Almeida
Organização e Coordenação	Carlos Madson Reis
	Sandra Bernardes Ribeiro
	Francisco Ricardo Costa Pinto
Textos	Claudia Marina Vasques
	Francisco Ricardo Costa Pinto
	José Mauro de Barros Gabriel
	Maria Elaine Kohlsdorf (convidada)
	Mauricio Guimarães Goulart
	Sandra Bernardes Ribeiro
	Thiago Pereira Perpétuo
Projeto gráfico e diagramação	Maurício Chades
Ilustrações	Washington Rayk
Apoio Administrativo	Agatha Barros Morgado
	Júlia de Araújo Carrari
	Loise Benício de Abreu Mesquita
	Lorrayne Silva Nogueira
Estagiárias de arquitetura e urbanismo	Bárbara Vasconcelos Tabosa
	Lorrany Moura Silva

“A proposta de Brasília mudou a imagem de ‘morar em apartamento’, e isto porque morar em apartamento na superquadra significa dispor de chão livre e gramados generosos contíguos à “casa”, numa escala que um lote individual normal não tem possibilidade de oferecer.”

Lucio Costa, em *Brasília revisitada*, 1985-1987: complementação, preservação, adensamento e expansão urbana (1989)

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)
Biblioteca Aloísio Magalhães, Iphan

I59s

Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Brasil). *Superintendência do Iphan no Distrito Federal*.

Superquadra de Brasília : preservando um lugar de viver / Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. Superintendência do Iphan no Distrito Federal ; organização e coordenação Carlos Madson Reis, Sandra Bernardes Ribeiro e Francisco Ricardo Costa Pinto ; texto, Claudia Marina Vasques et al. - Brasília-DF, 2015.

99 p. : il. color.

1. Planejamento urbano - Brasília. 2. Projeto urbanístico - Brasília. 3. Projeto arquitetônico - Brasília. 4. Patrimônio Mundial - Brasília. 5. Tombamento - Brasília. I. Reis, Carlos Madson. II. Ribeiro, Sandra Bernardes. III. Pinto, Francisco Ricardo Costa. IV. Vasques, Claudia Marina. V. Título.

SUMÁRIO

SUPERQUADRAS DE BRASÍLIA: UMA NOVA MANEIRA DE MORAR	9
APRESENTAÇÃO	12
CAPÍTULO 1 – VOCÊ DISSE CIDADE-PATRIMÔNIO?	18
CAPÍTULO 2 – SUPERQUADRAS DE BRASÍLIA: ENTRE ESCALAS E CONCEITOS	24
CAPÍTULO 3 – A UNIDADE DE VIZINHANÇA DE BRASÍLIA	50
CAPÍTULO 4 – VIVER EM UMA SUPERQUADRA	62
CAPÍTULO 5 – PRESERVANDO A SUPERQUADRA	66
CAPÍTULO 6 – SERÁ QUE VOCÊ CONHECE A SUPERQUADRA?	92



SUPERQUADRAS DE
BRASÍLIA: UMA NOVA
MANEIRA DE MORAR

A superquadra é a mais importante contribuição de Brasília à história do urbanismo mundial. Lucio Costa, ao romper com a estrutura do quarteirão convencional, abrindo-o e transformando-o em um amplo bosque entremeado por blocos residenciais multifamiliares, de até seis pavimentos em pilotis livres, liberando o chão para uso público indistinto, concebeu uma nova maneira de morar em área urbana, estruturada no que ele denominou de **escala residencial** ou **cotidiana**. Essa proposta, passados 56 anos, não só foi assimilada e valorizada pela população, como se tornou um componente urbanístico indissociável da cidade. Falar em superquadra é falar de Brasília.

O espaço urbano de Brasília apresenta outros componentes de inigualável simbologia para o urbanismo mundial, peculiaridade que a distingue das demais cidades e justifica sua inscrição na lista do Patrimônio Mundial. No entanto, é na superquadra que a cidade esquece seu papel de capital do país e símbolo mundial da arquitetura moderna e revela seu lado cidadão. É aqui, neste ambiente intimista e bucólico, que aflora no brasileiro o sentido de pertencimento a um lugar e a uma comunidade. É no cotidiano da superquadra, na relação de vizinhança de seus moradores, que ele tem a certeza de que Brasília não é apenas o ente abstrato titulado a capital de todos os brasileiros e Patrimônio Cultural da Humanidade, mas sim uma cidade concreta e humana. E que, à semelhança das demais cidades do mundo, tem uma comunidade com símbolos, valores e expressões próprias, e que ele é um de seus integrantes, com direitos e deveres sobre os destinos dessa coletividade. Inclusive, no que tange ao seu espaço.

É evidente que a superquadra ao longo de seus 56 anos passou por profundas mudanças, pois, como nos ensinou Willi Bolle¹, a cidade só pode ser entendida como uma imensa aglomeração de escrita, na qual cada geração se apropria de seus espaços e deixa as suas marcas e aportes para as gerações posteriores, não só em termos físico-construtivos, mas, sobretudo, em termos socioculturais. São esses aspectos que definem e afirmam a identidade de um lugar e com os quais seus moradores se identificam.

O Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, por meio de sua Superintendência no Distrito Federal–Iphan DF, traz ao público o presente livro com o propósito de construir um diálogo com o morador de Brasília, particularmente, o da superquadra, sobre o significado desse componente urbanístico fundamental para a constituição e valorização do espaço urbano da cidade. Ressaltando a importância e a necessidade de se preservar e valorizar seus atributos e qualidades urbanísticas.

A perspectiva do Iphan DF é que esta publicação contribua para estimular o sentimento de cidadania e sensibilizar o cidadão sobre sua responsabilidade com a preservação do patrimônio cultural e urbanístico da cidade.

Carlos Madson Reis

Superintendente do Iphan DF

¹ Willi Bolle é professor titular de Literatura na Universidade de São Paulo. Fez o doutorado em Literatura Brasileira (na Universidade de Bochum/Alemanha) com uma tese sobre a técnica narrativa de Guimarães Rosa, e a livre-docência em Literatura Alemã (na USP) com uma tese sobre Walter Benjamin e a cultura da República de Weimar. Suas pesquisas tratam da Modernidade no Brasil e na Alemanha, na intersecção da Literatura com a História (extraído de lattes.cnpq.br).

APRESENTAÇÃO

“A comunidade é a melhor guardiã de seu patrimônio”
(Aloísio Magalhães)

Brasília é uma cidade rara. Seus contornos peculiares desenhados por Lucio Costa, sua arquitetura arrojada projetada por Oscar Niemeyer, além do histórico de sua construção pelas mãos de tantos pioneiros e candangos, foram objeto de triplo reconhecimento enquanto patrimônio cultural. Está protegida Governo do Distrito Federal, tombada pelo IPHAN e reconhecida como Patrimônio da Humanidade pela UNESCO. Além disso, é pioneira, nacional e internacionalmente, no que se refere à preservação do patrimônio moderno, tendo em vista que tal reconhecimento esteve, por longo tempo, associado apenas a bens culturais centenários.

Entre os elementos urbanísticos mais notáveis da cidade planejada para ser a Capital da República está a superquadra. Sua concepção, conforme seu autor, o urbanista Lucio Costa, dizia respeito à reaproximação do habitante com o seu lugar de morada, reconectando aspectos bucólicos às edificações a partir de uma relação do ambiente construído com os espaços circundantes, livres e arborizados, nos quais o morador se veria em condições de desfrutar simultaneamente das qualidades da cidade e do campo. A relativa separação das funções do habitar dos demais fluxos urbanos, livraria as áreas residenciais das densidades e pressões mais intensas e indesejáveis da vida urbana, que estariam concentradas nos cruzamentos dos dois grandes eixos que conformam a cidade: o Monumental e o Rodoviário.

Nessa proposição urbanística, a intenção era de que o uso integrado do espaço favorecesse o encontro cotidiano entre as pessoas, tanto dos próprios moradores quanto de localidades vizinhas, que utilizariam a cidade como ela foi proposta: uma cidade-parque. A composição de cada superquadra se daria como a de um pátio interno, rodeado de árvores, cheio de sombra, onde mesmo os moradores dos pavimentos

mais altos, poderiam ter contato com crianças brincando nas áreas verdes ou parquinhos, como posteriormente concluiu o seu autor:

Creio que houve sabedoria nessa concepção: todos os prédios soltos do chão sobre pilotis, no gabarito médio das cidades europeias tradicionais – antes do elevador –, harmoniosas, humanas, tudo relacionado com a vida cotidiana; as crianças brincando à vontade ao alcance do chamado das mães... (Costa, 1995)

Toda a área poderia ser apropriada como um imenso quintal, compartilhado por todos. O uso comunitário seria a tônica dominante da convivência urbana.

Esse conceito de uso coletivo do espaço vai além das áreas externas das edificações. Passa também pelo espaço dos próprios blocos residenciais, que foram erguidos sobre pilotis, permitindo a livre circulação de pessoas em qualquer direção. O uso generalizado do chão sem impedimentos se relaciona com o “direito de ir e vir”, garantia constitucional que deve ser assegurada por todos. O uso cotidiano e indistinto da cidade é que, de fato, preencheria os espaços da cidade-patrimônio, reforçando o sentimento de cidadania.

Assim, ao percorrermos as superquadras do Plano Piloto, surpresas surgirão aos poucos. Arrisca-se a dizer que se tratam de fragmentos de cidades dentro de uma cidade maior, que é Brasília. São vários desenhos urbanos, vários padrões de edifícios, vários tipos de vegetação, diferentes equipamentos etc... Algumas têm parquinhos definidos, outras apenas gramados e jardins bem cuidados. Algumas com comércio intenso, outras mais discretas. Algumas repletas de crianças, outras com moradores mais idosos. Algumas com hortas comunitárias, outras com disputadas quadras de esportes. Algumas com comércios tradicionais e especializados, outras nem tanto; algumas têm igrejas tradicionais em outras as igrejas são de cultos mais recentes. Enfim, usos e apropriações do espaço, apresentando uma variedade urbana, embora guardem semelhanças urbanísticas muito perceptíveis.

Tudo isso entremeado pela diversidade de costumes de outros estados, ainda revividos por moradores que saíram de cada canto do país para habitar a nova capital. Aqui e ali se pode esbarrar com gaúchos tomando um chimarrão. Nas feirinhas internas das quadras, compra-se tapioca e rapadura do Nordeste. Com alguma sorte, é possível sentir o aroma do pequi goiano preparado com galinha para o almoço, ou do mineiríssimo pão de queijo assado ao fim da tarde. E, se por vezes, ouvimos o som de um bandolim tocando chorinho, vemos também chegar as sanfonas de São João nas festas juninas. Enfim, referências culturais que vão construindo as identidades dessa cidade tão jovem e peculiar.

Mesmo com suas inegáveis qualidades, as superquadras também são vitimadas pela dificuldade que o poder público e a comunidade têm de conservar os espaços de convívio, bem como pelo desconhecimento sobre sua história e suas potencialidades. Pouco a pouco, podemos identificar algumas ações que põem em xeque essas características particulares de Brasília. A liberdade de caminhar vai dando lugar às ocupações irregulares dos pilotis, à construção de barreiras ou ao plantio de cercas-vivas. As calçadas irregulares e malcuidadas dificultam o usufruto do espaço público pelos pedestres. A falta de zelo pelos espaços de convívio vai afastando as crianças dos parquinhos, os jovens das quadras de esportes, os mais velhos dos banquinhos de praça. Essa tendência, caso não seja contida e revertida, torna mais distante a utopia bucólica do projeto urbanístico – ser uma cidade-parque. O resultado benfazejo dessa utopia é a agradável cidade que conhecemos hoje, de uma qualidade urbana possível, embora se admitam problemas. O que pede maior cuidado é a preservação para as futuras gerações de um conjunto construído que, sendo patrimônio de todos, tem a oferecer às demais cidades uma experiência ímpar de projeto urbano.

Nas páginas que seguem, naturalmente não buscaremos “ensinar” ao morador um modo de ser brasileiro – sabemos que essa ciência de ser na cidade é revelada de modo particular a cada morador pelo próprio uso cotidiano que faz da cidade. Aqui propomos um diálogo sobre

a experiência da superquadra, as influências que sofreu e também as que exerceu sobre outros exemplos de espaços de vida comunitária. Ao fim e ao cabo, a intenção do IPHAN com esta publicação é sensibilizar moradores, usuários, profissionais – enfim, toda a comunidade brasileira – sobre o significado e a importância de se preservar esse legado histórico, cultural e urbanístico.

Evitando formalidades, dado o amplo público-alvo da publicação, comentaremos o histórico de ocupação, as noções de arquitetura e urbanismo presentes no projeto da cidade, as características dos seus componentes – como as escalas urbanas que definem sua concepção –, as questões afetas à sua preservação como patrimônio cultural. Enfim, observaremos juntos a cidade, tal como descrita em seu projeto, mas sobretudo no que ela se transformou, nessas mais de cinco décadas de existência.

Oferecemo-nos como companhia para um passeio pela cidade, propondo olhar para as coisas que distinguem Brasília das outras cidades do mundo, chamando a atenção para qualidades que lhe são próprias, para as identidades que são construídas, e, também, para as transformações ocorridas em seu espaço ao longo do tempo. Ou seja, o chamamento é para percorrermos as superquadras, estimulando o olhar de seu habitante.

Isso tudo pela convicção de que, como disse Aloísio Magalhães, que esteve a frente do Patrimônio no período de 1979 a 1982: “a comunidade é a melhor guardiã de seu patrimônio”, motivo pelo qual guardamos a expectativa de que, ao final do percurso, um reencontro frutífero se dará entre moradores e sua morada, pois acreditamos que a cidade também nos habita. Somos também construtores de nossos espaços.

Bom passeio!



foto: arquivo Iphan, 2015.

VOCÊ DISSE CIDADE-PATRIMÔNIO?



foto: arquivo Iphan, 2015.

Brasília é uma cidade-patrimônio. Mas o que isso significa? Se buscarmos a acepção do termo “patrimônio” nos dicionários, veremos que este se refere, via de regra, a coisas que são posse de alguém e que tenham algum tipo de valor. Por exemplo, o patrimônio de uma empresa pode ser expresso por suas finanças. São também associados aos bens familiares, à herança ou àquilo que é legado de geração em geração. Mas, evidentemente, os valores não são apenas de ordem econômica.

No que se refere ao patrimônio cultural, o termo está atrelado a outra ordem de valores, como o histórico e o artístico. Nesse sentido, diz-se que determinado monumento, tem valor histórico, por exemplo, quando o mesmo diz respeito à história de uma sociedade, ou seja, à sua própria História ou de uma sociedade mais ampla. A missão do IPHAN, em essência, é de preservar o patrimônio afeto à sociedade brasileira, ou seja, o Patrimônio Cultural Brasileiro, em suas diversas vertentes.

Historicamente, as preocupações com a preservação do patrimônio cultural iniciam-se na Europa, justamente quando os Estados Nacionais começaram a se organizar, no início do século XIX. Assim, num dado momento da história dos países europeus, notadamente na França, começam a surgir ações para proteger elementos que eram, por diversas razões, reconhecidos como heranças ancestrais comuns àquelas comunidades, que começavam a se consolidarem como nação única. Foi então que começaram a surgir as práticas de preservação, protegendo aquilo que era considerado importante para a construção da nacionalidade de cada país.

No Brasil, a organização da preservação do patrimônio cultural teve início por volta da década de 1930. Aliás, a legislação reconhecidamente responsável por iniciar esse processo é o Decreto-lei nº 25, de 30 de novembro de 1937, assinado por Getúlio Vargas e ainda vigente. Naquele período importava a divulgação de valores nacionalmente reconhecidos, na tentativa de formulação de uma identidade nacional comum a todos os brasileiros, e a consolidação de nossas instituições, por meio de um Estado forte e centralizador. Essa era a tônica dominante no esforço de fortalecimento e unificação nacional.

A legislação do patrimônio histórico e artístico nacional implicou numa grande inovação no mundo jurídico. Passou a constar em lei, expressamente, o entendimento de que a propriedade de determinada coisa, seja pública ou privada, não era mais absoluta. Por exemplo, no caso de um edifício, como um casarão antigo, ter sido protegido, sua propriedade não se alterava. O dono poderia vendê-lo, quando assim o desejasse.

Porém, considerando que sua existência e seu valor documental eram de interesse da nação, o proprietário não poderia mais destruí-lo, mutilá-lo ou alterar suas características fundamentais. E assim, um instrumento importante e efetivo passou a fazer parte do ordenamento jurídico brasileiro: o tombamento de bens culturais.

PARA SABER MAIS: O TOMBAMENTO E OS LIVROS DO TOMBO

O termo “tombamento” advém das “Torres do Tombo” em Portugal, o lugar onde eram registrados os bens de cidadãos, da Igreja, do Estado etc. Hoje, no procedimento brasileiro, os bens tombados são registrados em quatro Livros do Tombo: Livro do Tombo Arqueológico, Etnográfico e Paisagístico; Livro do Tombo Histórico; Livro do Tombo das Belas Artes; Livro do Tombo das Artes Aplicadas. O tombamento, além de ser um instrumento de proteção cultural, visa garantir sua função social.

Sugestão de leitura: O Estado na preservação de bens culturais, de Sônia Rabello.

O instituto jurídico do tombamento goza de grande longevidade, pois existe desde 1937. Porém, em 1988, com a promulgação da chamada “Constituição Cidadã”, a legislação contemplou o alargamento que o conceito de patrimônio sofreu, ao longo do tempo. Primeiramente, tendo em vista a inserção de conceitos da Antropologia, buscou-se compreender um quadro de referências culturais. Não mais o patrimônio de uma nação una, indivisível, de identidade única. Agora, tratava-se das múltiplas identidades que compõe a sociedade brasileira. Assim, o rol de objetos a serem protegidos se ampliou enormemente, com o reconhecimento e a inserção da produção cultural de outras matrizes formadoras da sociedade brasileira, como a indígena e a negra, no conceito de patrimônio cultural da nação. Da mesma forma, foi importante o acolhimento tanto de bens materiais (como monumentos, obras de arte ou mesmo cidades inteiras) quanto imateriais (como manifesta-

ções culturais, ofícios de mestres artesãos, celebrações e lugares de culto), passariam a ser considerados.

Cabe observar, que no caso do patrimônio de natureza imaterial o instrumento para sua preservação é o registro e não o tombamento, que é específico aos bens materiais.

Vamos comparar as mudanças:

DECRETO-LEI Nº 25/37

Art. 1º Constitui o patrimônio histórico e artístico nacional o conjunto dos bens móveis e imóveis existentes no país e cuja conservação seja de interesse público, quer por sua vinculação a fatos memoráveis da história do Brasil, quer por seu excepcional valor arqueológico ou etnográfico, bibliográfico ou artístico.

CONSTITUIÇÃO FEDERAL DE 1988

Art. 216. Constituem patrimônio cultural brasileiro os bens de natureza material e imaterial, tomados individualmente ou em conjunto, portadores de referência à identidade, à ação, à memória dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira, nos quais se incluem:

I - as formas de expressão;

II - os modos de criar, fazer e viver;

III - as criações científicas, artísticas e tecnológicas;

IV - as obras, objetos, documentos, edificações e demais espaços destinados às manifestações artístico-culturais;

V - os conjuntos urbanos e sítios de valor histórico, paisagístico, artístico, arqueológico, paleontológico, ecológico e científico.

Observamos que conceitualmente, em 1937, a denominação “patrimônio histórico e artístico nacional” era utilizado somente para aquele considerado de interesse público, o que implica em dizer que caberia ao Estado a iniciativa de requerer e decidir sobre o tombamento de um bem. Na prática, esse conceito se encontrava restrito às narrativas históricas nacionais ou às características consideradas excepcionais. Já em 1988, “patrimônio cultural brasileiro” é aquele que diz respeito aos “grupos formadores da sociedade”, ou seja, a matriz se desloca do Estado para as comunidades. E mais, o rol de bens se amplia indefinidamente. Perceberam a diferença?

O tombamento continua a ser o instrumento jurídico-administrativo principal de preservação do patrimônio cultural de natureza material. Porém, além de não mais ser o único, a própria abordagem das ações patrimoniais experimenta uma definição mais plural, inclusiva e democrática.

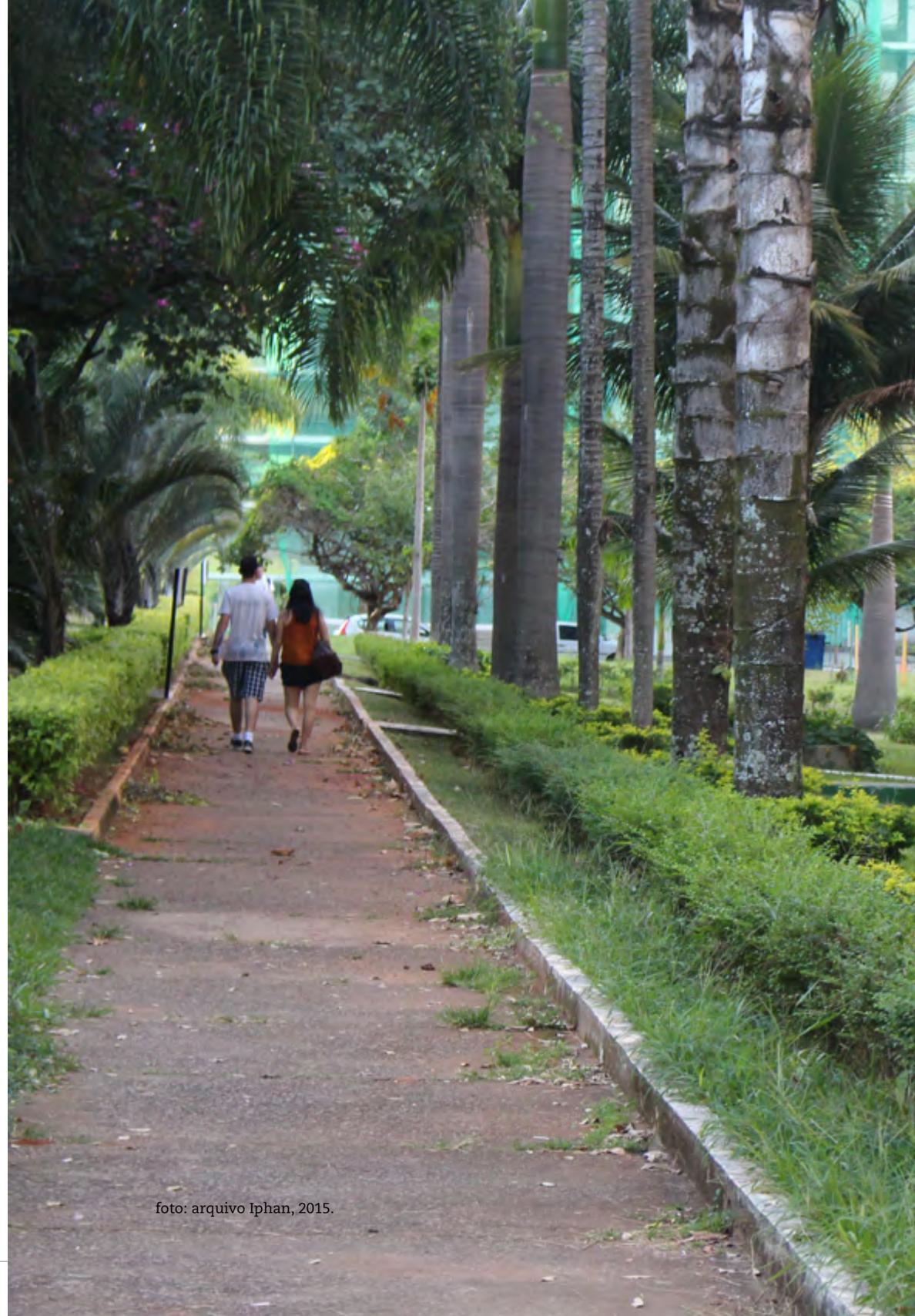


foto: arquivo Iphan, 2015.

SUPERQUADRAS DE BRASÍLIA: ENTRE ESCALAS E CONCEITOS



foto: arquivo Iphan, 2015.

AS ESCALAS DO PLANO PILOTO

Antes de tratarmos das questões conceituais específicas das superquadras é preciso compreender a concepção urbanística do Plano Piloto de Brasília a partir da perspectiva de seu criador, Lucio Costa.

PARA SABER MAIS: DIFERENÇAS E SEMELHANÇAS ENTRE PLANO PILOTO E BRASÍLIA

Você sabe a diferença entre Plano Piloto e Brasília? E entre Brasília e o Distrito Federal? Para responder a essas questões temos de voltar à década de 1950. Até meados de 1956 a futura capital era ainda chamada de Vera Cruz, por sugestão do Marechal José Pessoa. A definição oficial do nome veio em 19 de setembro de 1956, por força da Lei nº 2.874, que estabelece, dentre outras coisas, a área que corresponde ao Distrito Federal e menciona que a cidade-capital será construída no interior desses limites territoriais. O art. nº 33 dessa lei estabelece, sumariamente: “É dado o nome de Brasília à nova Capital Federal”, sugerido ainda, no século XIX, por José Bonifácio, quando recomendou a mudança da capital para o interior do Brasil. Já em 30 de setembro do mesmo ano foi lançado o “Edital para concurso nacional do plano piloto da Nova Capital”. O termo “plano-piloto” é um termo técnico que designa o projeto global da cidade-capital que seria escolhido por um júri de especialistas. Porém, com o passar do tempo, tornou-se usual chamar a cidade com essa designação projetiva. Então, Brasília, a cidade-capital construída no território do Distrito Federal, passou a ser conhecida como Plano Piloto, nomenclatura que, hoje, é bastante difundida e aceita para a cidade modernista de Lucio Costa. Mas essa redefinição de nomenclatura experimentou algumas variações associadas, inclusive, às delimitações administrativas e territoriais, considerando que o Distrito Federal se subdivide em Regiões Administrativas, e não em municípios. A Lei nº 4.545/64, ao estabelecer a Região Administrativa nº I, lhe teria confirmado o nome Brasília. Já a Lei nº 49, de 25 de outubro de 1989, ao delimitar outras Regiões Administrativas, passa a nomear a RA-I como Plano Piloto. Logo depois a Lei nº 110, de 28 de junho de 1990, reestabelece o nome de Brasília. Sete anos depois a nomenclatura seria novamente alterada pela Lei nº 1.648, de 16 de setembro de 1997, voltando a chamar a região de Plano Piloto. A cada mudança de nome, alterações quanto aos limites da RA-I foram também registradas.

Sugestões de leitura: Brasília & Distrito Federal: imperativos institucionais, de Adalberto Lassance; Uma cidade construída em seu processo de patrimonialização: modos de narrar, ler e preservar Brasília, de Thiago Perpétuo.

Lucio Costa, no Relatório do Plano Piloto de Brasília, de 1957, no seu projeto para a nova capital do Brasil, descreve as características da cidade, partindo de seu traçado geral (“dois eixos cruzando-se em ângulo reto, ou seja, o próprio sinal da cruz”) até aspectos mais específicos. Aborda a topografia do terreno, as técnicas rodoviária e urbanística, a separação de funções e vias de trânsito e o tratamento diferenciado de cada parte da cidade – em termos de paisagismo, volumetria e densidade, propondo ocupação verticalizada em algumas áreas e mais rarefeita em outras.

Essa diversidade urbanística, com situações bem definidas quanto a cada parcela, mas com interações igualmente nítidas entre elas, são a base de seu “plano-piloto”, objeto de comentários elogiosos do próprio júri que o escolheu vencedor do concurso: a comissão destacou “o grau de integração, ou seja, as relações dos elementos entre si”, tendo considerado a proposta de Lucio Costa “o projeto que melhor integra os elementos monumentais na vida cotidiana da cidade, como Capital Federal”¹.

Segundo Marília Machado, a primeira vez que o urbanista tratou sua criação em termos de uma interação de escalas foi em 1961, em “Sobre o problema da habitação em Brasília”:

O texto era na verdade uma correspondência a Randal Espírito Santo Ferreira, presidente da Novacap, no qual certamente afirma pela primeira vez que Brasília foi concebida em função de três escalas: monumental, residencial e gregária. (Machado, 2007).

Voltou a falar nelas em seu célebre texto “O urbanista defende sua cidade”, de 1967:

A cidade foi, de fato, concebida em função de três escalas diferentes: a escala coletiva ou monumental, a escala cotidiana ou residencial e a escala concentrada ou gregária; o jogo dessas três escalas é que lhe dará o caráter próprio definitivo.

¹ “Relatório do Júri do Concurso Nacional do Plano Piloto da Nova Capital do Brasil” (1957), disponível em Lucio Costa, *Brasília, cidade que inventei: Relatório do Plano Piloto de Brasília* (2014).

Habitualmente, quando se fala na preservação de Brasília, mencionam-se as escalas definidas pelo autor da cidade e que traduzem sua concepção urbana, cujas características essenciais, se mantidas, garantirão a preservação do conjunto urbano concebido em seu projeto de 1957. Em 1974, ao participar do 1º Seminário de Estudos dos Problemas Urbanos de Brasília, promovido pelo Senado Federal, Lucio Costa caracteriza uma quarta escala urbana, a bucólica, identificada em função da densa e vistosa massa verde que se formava na cidade. Naquela ocasião, o autor da cidade afirmava:

... A elas se acresce uma quarta, pois, no fundo, as três situações, como os Três Mosqueteiros, são quatro (risos): a escala gregária, a monumental, a cotidiana e a bucólica. A escala bucólica é importante. Entretanto, percorrendo a cidade, em sua periferia, verifiquei que a ideia inicial de não construir ao longo do Lago, mas sim de modo recuado, para permitir que a orla pudesse ser utilizada, como está sendo, com clubes com áreas de recreio, com áreas para devaneio, etc. não foi respeitada. (Costa, em Senado Federal, 1974)

Mas antes de falarmos de cada escala, para melhor entender a concepção da cidade é preciso buscar a definição de escala, termo técnico tão comum no cotidiano de arquitetos e urbanistas.

Numa acepção básica, escala poderia ser definida como a relação entre as dimensões de um desenho e o objeto por ele representado. Assim, quando dizemos que um mapa está na “escala 1:20.000”, queremos dizer que o desenho ali representado corresponde a uma imagem 20.000 vezes menor que o objeto real. O mesmo se observa quando se trata de representar uma planta de um bairro, cidade, país etc. No projeto de uma casa, por exemplo, uma planta representada em escala 1:50, significa que esse desenho é 50 vezes menor que o tamanho da casa.

No entanto, quando nos apropriamos desse conceito em termos arquitetônicos e urbanísticos – notadamente quanto às escalas urbanísticas de Brasília – o entendimento se amplia. Desse modo, não se trata apenas da relação geométrica entre as dimensões de objetos relacionados,

nem se confunde com a noção pura e simples de proporção. As escalas urbanísticas passam a ser entendidas como referência para a relação entre a forma de determinado espaço e sua função e mesmo sua simbologia. Vamos analisar alguns exemplos para compreender melhor essa questão!

Na porção da cidade mais identificada com a escala monumental, a Esplanada dos Ministérios e a Praça dos Três Poderes, a amplitude dos espaços é de tal ordem que as pessoas, muitas vezes, se sentem diminuídas diante daquela enormidade de espaços livres. Será que o arquiteto de Brasília pensava em diminuir o cidadão? Certamente não! A intenção com a amplitude que se abre para os poderes da República (tendo o Congresso Nacional, a “Casa do Povo”, como o ponto focal do conjunto) era comunicar a quem lá estivesse que há valores civis e coletivos maiores que a individualidade. A escala é a do que ele chamava de “Brasil definitivo”², monumental e moderno. O pedestre não se diminui, ou seja, a Praça dos Três Poderes não é desproporcional ao indivíduo – mas, na escala monumental, ele tem contato com a dimensão ampla da abertura e da democracia políticas. Ali, na concepção do arquiteto, ninguém deveria ser maior que ninguém.

Quando explicamos que um edifício se referencia a escala humana, não significa apenas que ele é simplesmente proporcional à altura dos seres humanos. Entende-se que ele tenha, como proposição de projeto, que considerar o uso cotidiano de moradores ou usuários, proporcionando um uso mais agradável dos espaços. Nas palavras de seu criador:

² Nas palavras de Lucio Costa: “O importante é que Brasília e tenha sido concebida e consolidada na escala do Brasil definitivo. Brasília é, de fato, uma síntese do Brasil com seus aspectos positivos e negativos, expressando assim, ao vivo, as contradições da sociedade brasileira. E se lá o contraste avulta, isto decorre simplesmente da circunstância da cidade ter nascido para ser a capital do país, ou seja, para ter a presença simbólica não apenas agora, mas amanhã e sempre, já que a vida das capitais conta-se por centúrias. Teria sido pior que tollice – um crime – planejar a cidade na medida da escala ainda, em parte, subdesenvolvida atual.” (Depoimento registrado em texto de 1º de janeiro de 1990, constante da folha nº 6 do processo de tombamento federal, Proc. nº 1.305-T-90)

A escala residencial, com a proposta inovadora da Superquadra, a serenidade urbana assegurada pelo gabarito uniforme de seis pavimentos, o chão livre e acessível a todos através do uso generalizado dos pilotis e o franco predomínio do verde, trouxe consigo o embrião de uma nova maneira de viver, própria de Brasília e inteiramente diversa da das demais cidades brasileiras. (Lucio Costa, *Brasília revisitada 1985/87*)

Assim, quando visitamos as superquadras do Plano Piloto, percebemos algumas das intenções de Lucio Costa quando concebeu esse lugar: edifícios de até seis pavimentos de altura entremeados, preferencialmente, por densa arborização, preferindo os edifícios baixos, para que “o conteúdo das quadras (fosse) visto sempre num segundo plano e como que amortecido na paisagem”³. Da mesma maneira, quem caminhasse pela superquadra manteria tanto a percepção aberta para a vista do céu, considerando o gabarito limitado das edificações, quanto a visão ampliada do ambiente através dos pilotis, que deveriam ser, livres e contínuos, quase sem obstáculos, como se fosse uma continuidade dos passeios sombreados existentes nas imediações dos blocos residenciais. Portanto, a escala humana, do uso cotidiano e da percepção da ambiência pelo morador, é norteadora dos espaços construídos, sobretudo na escala residencial.

Assim, em ambos os casos, a forma se adequa à função e até à simbologia. Na escala monumental, a forma dos espaços urbanos se relaciona com a função simbólica de efetiva Capital da República, feita para representar a coletividade de nossa nação. Na escala residencial, como o próprio nome indica, a função do habitar é a que domina. Desta maneira, a forma escolhida tem a intenção de melhor acolher os moradores com o objetivo de congregar as pessoas num ambiente salubre e confortável.

³ Lucio Costa, *Relatório do Plano Piloto* (1957), item 16.

A PRESERVAÇÃO DA CIDADE A PARTIR DAS ESCALAS URBANÍSTICAS

Agora que compreendemos o conceito de escala, passaremos a descrever melhor cada uma delas. E com um detalhe importante: a cidade, reconhecida como patrimônio cultural em três instâncias (local, nacional e mundial)⁴, tem suas normas de proteção atreladas justamente a essas escalas urbanísticas definidas por Lucio Costa, conforme seus instrumentos legais de preservação. Consta do Art. 2º da Portaria nº 314/92 do IPHAN:

A manutenção do Plano Piloto de Brasília será assegurada pela preservação das características essenciais de quatro escalas distintas em que se traduz a concepção urbana da cidade: a monumental, a residencial, a gregária e a bucólica.

É um modo inovador de associar conceitos urbanísticos a um instituto jurídico bastante conhecido – o tombamento⁵ – além de viabilizar a preservação de um objeto ainda em construção. Entretanto, ao contrário do que comumente se pensa, as escalas propriamente ditas não são tombadas. O conjunto urbanístico de Brasília, sim, é tombado como patrimônio cultural brasileiro⁶, enquanto as escalas servem como pa-

4 O Governo do Distrito Federal editou a medida de preservação de Brasília, o Decreto nº 10.829, em 14 de outubro de 1987. Em dezembro do mesmo ano, houve o reconhecimento por parte da Unesco como Patrimônio da Humanidade. Já em março de 1990, o IPHAN (à época IBPC), realizou o tombamento federal, regulamentado pela Portaria nº 04/90, posteriormente substituída pela Portaria nº 314/92, ainda vigente. A portaria federal e o decreto distrital são semelhantes e ambos estabelecem as escalas como orientadoras da preservação da cidade.

5 A lei que organiza o tombamento em nível federal é o Decreto-lei nº 25/37. Trata-se de uma legislação que incide, especialmente, sobre a materialidade dos objetos que se buscam preservar – ainda que aquilo se pretende proteger é, por assim dizer, o conteúdo cultural naquele objeto reconhecido, seja um objeto de mobiliário, um monumento, um acervo de pinturas ou mesmo uma cidade inteira, como Brasília. Ver: Sônia Rabello (2001).

6 Processo de Tombamento Federal nº 1305-T-90 – Conjunto Urbanístico de Brasília (Plano Piloto), Brasília/Distrito Federal.

râmetro, como referência para a manutenção de características essenciais da cidade. Vamos a elas!

A **escala monumental**, como já mencionado, é associada aos lugares de representação da função de Capital da República. Espacialmente, corresponde ao Eixo Monumental, desde a Praça dos Três Poderes até a Praça do Buriti – portanto, abarcando as sedes dos Poderes da República e do Governo do Distrito Federal. Aqui, temos a predominância de amplos espaços, como o extenso gramado do canteiro central do eixo, e de edifícios monumentais, de considerável apelo estético, grande parte deles projetados por Oscar Niemeyer.

A **escala gregária** aparece no Plano Piloto, nos setores onde ocorre o encontro da população, ou seja, onde as pessoas circulam em grande aglomeração. É a porção central da cidade, o entorno do cruzamento dos eixos Rodoviário e Monumental, ou, como designava Lucio Costa, o core da cidade. Na escala gregária, concentram-se os edifícios mais altos, de aproximadamente 60 metros de altura, que se espalham nos quatro quadrantes em torno da Plataforma Rodoviária de Brasília, que correspondem aos setores Comercial, Bancário, de Diversões, Cultural,



foto: arquivo Iphan, 2015.

Hoteleiro, Médico-Hospitalar, de Autarquias e de Rádio e TV – todos com disposição simétrica nas porções norte e sul da zona central.

A **escala bucólica** é compreendida como um elemento que, a um só tempo, serve de moldura, atribui força e leveza ao conjunto urbanístico de Brasília, distinguindo a capital como uma cidade-parque. Em certo sentido, ela seria uma costura entre as escalas, ao mesmo tempo que estaria presente nas demais – com destaque para a residencial. O predomínio e a presença constante do verde, seja em gramados extensos ou em locais mais arborizados, entremeado por edifícios espaçados, caracteriza a escala bucólica.

Por fim, a **escala residencial**, esta inovadora experiência de moradia coletiva que é própria de Brasília, em que se imaginou o cotidiano da capital – que o presente trabalho busca destacar e valorizar. Nas palavras do próprio do autor da cidade:

As superquadras residenciais, intercaladas pelas entrequadras (comércio local, recreio, equipamentos de uso comum), se sucedem, regular e linearmente dispostas ao longo dos 6 km de cada ramo do eixo arqueado – Eixo Rodoviário-Residencial. A escala definida por esta sequência entrosa-se com a escala monumental não apenas pelo gabarito das edificações como pela definição geométrica do território de cada quadra através da arborização densa da faixa verde que a delimita e lhe confere cunho de “pátio interno urbano. (Lucio Costa, *Brasília revisitada 1985/87*)



foto: arquivo Iphan, 2015.



foto: Arquivo Público do Distrito Federal, 1988



foto: Márcio Vianna, 2008.

SUPERQUADRA DE BRASÍLIA: O PROJETADO E O CONSTRUÍDO

Na maioria das cidades brasileiras, o espaço público é resultante do processo histórico de ocupação do território ou de parcelamento de lotes, em ambas restando ao uso público apenas o sistema viário e algumas praças e largos, decorrentes de projetos ou da mera consolidação do uso pelas comunidades. Em Brasília, essa lógica é invertida: é o espaço público que condiciona e limita o espaço privado. Nas superquadras os edifícios residenciais são construídos sobre projeções, onde o pavimento térreo é de uso público. Aqui reside, portanto, um valor importante a ser preservado.

Nesse aspecto, identificamos a tentativa de estruturar Brasília de modo a não orientar as direções do pedestre a partir de grades, a não delimitar seus caminhos em razão de muros. Observamos a abertura de possibilidades de trânsito livre sobre a calçada ou mesmo pela grama, podendo-se caminhar em contato próximo com a vegetação. Uma cidade que deveria se apresentar aberta, marcada pela fluidez e pela permeabilidade espacial.

No *Relatório do Plano Piloto Brasília*, as áreas residenciais da cidade estão assim definidas:

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

É consensual – e aceito pelo próprio Lucio – que a origem da ideia está situada em uma obra anterior do urbanista, hoje igualmente tombada pelo IPHAN, o Parque Guinle, no Rio de Janeiro:

...uma arquitetura contemporânea que se adaptasse mais ao parque do que à mansão, e que os prédios alongados, de seis andares, fossem soltos do chão e dispusessem de “loggias” em toda a extensão das fachadas, com vários tipos de quebra-sol, já que davam para o poente. Foi o primeiro conjunto de prédios construídos sobre pilotis e o prenúncio das superquadras de Brasília. (Costa, 1995)

Maria Elisa Costa e Adeildo Viegas de Lima também lembraram a origem das superquadras, em *Brasília 57/85*:

A idéia veio, certamente, do projeto de Lucio Costa para os prédios residenciais do Parque Guinle (anos 40), no Rio de Janeiro: seis pavimentos sobre pilotis, no meio de uma área verde definida. Até o uso da “claustra” (combogó) como vedação de uma fachada inteira de edifício residencial ocorreu pela primeira vez no Brasil nesse projeto. (Maria Elisa Costa e Adeildo V. Lima, em Costa, 1995)

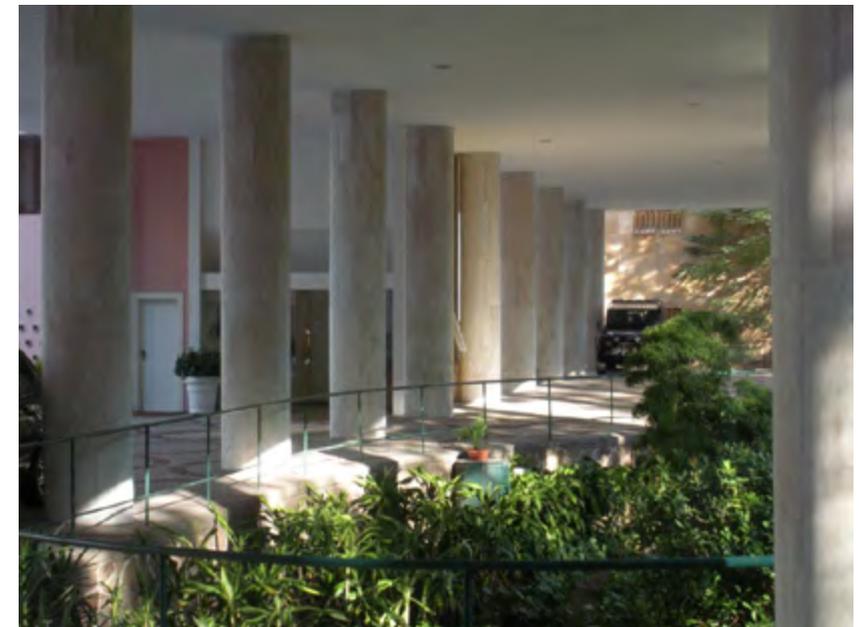


foto: Maurício Goulart, 2013.

Para Lucio Costa, nas superquadras, os blocos residenciais poderiam ser dispostos de maneira variada, desde que fossem seguidos os princípios gerais:

Dentro destas 'superquadras' os blocos residenciais podem dispor-se da maneira mais variada, obedecendo, porém, a dois princípios gerais: gabarito máximo uniforme, talvez seis pavimentos e pilotis, e separação do tráfego de veículos do trânsito de pedestres, mormente o acesso à escola primária e às comodidades existentes no interior de cada quadra. (Lucio Costa, *Relatório do Plano Piloto*, item 16)

Maria Elisa Costa e Adeildo Viegas de Lima, descrevem:

Estruturalmente, uma superquadra é um conjunto de edifícios residenciais sobre pilotis (que tem em Brasília, pela primeira vez, presença urbana contínua) 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 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. Não há cercas, nem guardas, e, no entanto, a liberdade de ir e vir não constringe nem inibe o morador de usufruir de seu território, e a visibilidade contínua assegurada pelos pilotis contribui para a segurança. (...) O fato é que a população assimilou a superquadra com grande facilidade; os pilotis livres, a presença dos porteiros, o espaço para correr e brincar, os gramados generosos, permitem que as crianças se soltem desde muito pequenas. E as primeiras crianças conviveram de igual para igual com outras crianças desconhecidas, vindas dos mais diversos recantos do país – não havia lugar para os preconceitos que normalmente existem na classe média nas cidades de origem; as pessoas não tinham sobrenome. Na quadra, todos eram pessoas igualmente novas, num ambiente novo. E foi daí que surgiu uma geração nova, uma maneira de viver nova, que começa a gerar uma nova cultura. A superquadra é a verdadeira raiz de Brasília, que fez a árvore crescer e dar frutos. (Maria Elisa Costa e Adeildo Viegas de Lima, *Brasília 57/85: do plano-piloto ao Plano Piloto*, 1985)



fotos: arquivo Iphan, 2015.





foto: arquivo Iphan, 2015.

Em *A invenção da Superquadra*, os arquitetos Marcílio Mendes Ferreira e Matheus Gorovitz sintetizam o que consideram a essência desse lugar:

A escala e o caráter extrovertido da Superquadra constituem, entre outros, fatores de articulação entre o domínio privado e o público – a URBS e a CIVITAS: ‘para conciliar a escala monumental, inerente à parte administrativa, com a escala menor, íntima das áreas residenciais, imaginei as Superquadradas.’ Lucio Costa cumpre assim, concretamente, a missão primordial que assume como urbanista: ‘... os interesses do homem como indivíduo nem sempre coincidem com os interesses desse mesmo homem como ser coletivo; cabe então ao urbanista procurar resolver, na medida do possível, essa contradição fundamental.’ (Ferreira e Gorovitz, 2009)

COMPOSIÇÃO E DIVERSIDADE DAS SUPERQUADRAS DE BRASÍLIA

A arquiteta e urbanista Marília Machado aponta que a urgência em inaugurar a cidade de Brasília fez com que as primeiras superquadradas seguissem um padrão semelhante. Entretanto, logo uma diversidade de modulações podia ser observada. A esse respeito, ela cita um trecho da entrevista do arquiteto e urbanista Nauro Esteves ao Arquivo Público do Distrito Federal:

Então ele estabeleceu um esquema de como seriam colocados os blocos, quer dizer, eram 11 blocos, mas pra não fazer uma quadra e repetir tudo igual. Então a gente não podia ficar fazendo quadrinha por quadrinha porque o tempo era curto e tinha que ficar pronta a cidade, que era mais importante. Então a gente pensou o seguinte: nós vamos fazer seis quadras, seis modelos básicos. E vamos então misturar nas quadras, todas elas, esses seis vamos misturar à vontade por aí. Agora, vamos criar uma opção, se por acaso alguma entidade do governo, alguém comprar uma quadra inteira e quiser fazer diferente, tudo bem, pode fazer, desde que mantenha a mesma taxa de ocupação... (Machado, 2007)

Nauro Esteves, um dos arquitetos mais atuantes no início da construção de Brasília, esclarece em seu comentário a origem da diversidade

entre as superquadras. Claro que há algumas bastante parecidas, principalmente as construídas nos anos de 1960 e 1970. Têm como características o tratamento paisagístico generoso, um sistema viário interno geralmente sinuoso e relativa semelhança entre os edifícios residenciais: comumente, formados por um bloco regular, fachada com pano de vidro ou janelas em fita e empenas cegas (fachadas sem janelas) de revestimento branco. Composição que, certamente, se inspira nos chamados “cinco pontos da nova arquitetura”, conforme Le Corbusier.

PARA SABER MAIS: LE CORBUSIER E OS PRINCÍPIOS DA NOVA ARQUITETURA

O arquiteto franco-suíço Le Corbusier (1887-1965) estabeleceu, na década de 1930, os princípios básicos da arquitetura moderna: **planta livre** - edificações rígidas em pilares que livraram as paredes da função estrutural, permitindo variação dos espaços internos, **fachada livre** - seguindo o mesmo princípio, as vedações externas poderiam ser feitas de diversos materiais, seja alvenaria ou pano de vidro), **janelas em fita** - artifício de organização das esquadrias numa sequência contínua em que a visualização do ambiente externo às edificações seria aberto horizontalmente, **edificações sobre pilotis** - possibilita a utilização do térreo livremente, posto que os volumes arquitetônicos são elevados do nível do solo, apoiando-se no chão por meio de pilares e o **terraço jardim** - ocupação de vegetação sobre lajes e marquises – este último não utilizado nos edifícios residenciais de Brasília.

Com o passar do tempo, mesmo seguindo algumas características elementares, outras superquadras se apresentaram com variação de ocupação e volumetria de edifícios, sobretudo na Asa Norte. Em contraste com os blocos residenciais do início da ocupação das superquadras, os edifícios foram ganhando sacadas e aparatos na cobertura para abrigar equipamentos técnicos, como caixas d’água e casas de máquinas de elevadores. Elementos na cobertura começaram a se avolumar: salões coletivos que ocupavam uma porcentagem não superior a 30% de área

na cobertura. Ademais, a circulação interna de veículos no interior de algumas dessas superquadras tornou-se mais regular que orgânica, mais retilínea que sinuosa, com maior aproveitamento de espaços externos voltados para estacionamentos. Nem todas foram contempladas com o tratamento paisagístico apropriado.

Outra característica bastante singular no formato dos edifícios das superquadras é que, ao invés de torres (com inúmeras unidades habitacionais umas sobre as outras), quase a totalidade dos prédios⁷ é disposta em lâminas, ou seja, mesmo com o gabarito controlado com seis pavimentos, as edificações são alongadas horizontalmente, com diversos apartamentos uns ao lado dos outros. Isso propicia, em alguns deles, corredores bastante alongados que, associados a vedações de cobogós, promovem um efeito visual belíssimo.

PARA SABER MAIS: COBOGÓ OU COMBOGÓ

A origem de seu nome é bastante curiosa: trata-se da junção da primeira sílaba do sobrenome de seus criadores: Amadeu Oliveira Coimbra, o alemão Ernesto August Boeckmann e Antônio de Góis. O cobogó é um elemento arquitetônico criado em Recife entre as décadas de 1920 e 1930 e foi amplamente utilizado na arquitetura moderna. Em Brasília, foi bastante utilizado nos edifícios mais antigos, principalmente naqueles que foram projetados com um sistema de ventilação natural em que o vento cruzava o apartamento. Trata-se de um elemento de vedação modular vazado com as mais diversas formas e cores, e tem a propriedade de manter a ventilação e a iluminação constantes, ainda que amenizadas.

Em suma, apesar de haver uma certa impressão de que todas as superquadras são parecidas, o que identificamos é uma variedade considerável de formas e volumes.

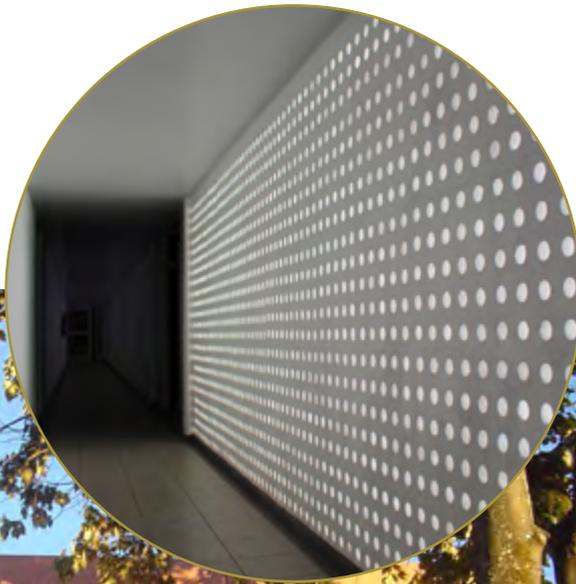
⁷ Eles são raros e difíceis de se encontrar, mas há alguns edifícios nas superquadras que possuem plantas em formatos de quadrado e de “H”.

Tal diversidade, no entanto, não constitui erros de projeto ou desvirtuamento da concepção urbana da cidade. No próprio Relatório do Plano Piloto há a indicação de que o urbanista da cidade demonstrou ser favorável à diversidade nas superquadras, guardando apenas alguns princípios básicos:

Dentro dessas 'superquadras' os blocos residenciais podem dispor-se da maneira mais variada, obedecendo, porém, a dois princípios gerais: gabarito máximo uniforme, talvez seis pavimentos e pilotis, e separação do tráfego de veículos do trânsito de pedestres. (Lucio Costa, *Relatório do Plano Piloto*, 1957)

Em outra oportunidade, quando Lucio Costa visita a cidade, em 1974, ele volta a se manifestar a respeito de eventuais diversificações na arquitetura de Brasília:

ao lado: arquivo Iphan, 2015.
abaixo: arquivo Márcio Vianna, 2008.



Naturalmente podem ocorrer soluções arquitetônicas julgadas convenientes nas quadras do Plano Piloto (...) Sempre se admitiu que pudessem ocorrer as soluções arquitetônicas julgadas convenientes e com a máxima liberdade para os arquitetos (...) Mantida essa característica [gabarito controlado, taxa baixa de ocupação, renque de árvores em volta da superquadra], não há, assim, impedimento para novas experiências em Brasília... (Costa, em *Senado Federal*, 1974)

Além da diversidade urbanística das superquadras há outro fator que as diferencia: a topografia. Apesar de se ser bastante comum a crença de que Brasília é uma cidade plana, isso não é totalmente verdadeiro. Claro que não há por aqui nada comparado às famosas ladeiras de Olinda. Ainda assim, em muitas superquadras são observados desníveis consideráveis, para os quais foram elaboradas soluções de acessibilidade: alguns edifícios optaram por escadarias, outros, por taludes suaves. Houve ainda propostas que elevaram o edifício o suficiente para fazer aflorar, em alguma das fachadas, as garagens do subsolo.

INÍCIOS DA OCUPAÇÃO DAS SUPERQUADRAS

Brasília, inaugurada em 21 de abril de 1960, não estava plenamente construída. Aliás, à exceção de alguns edifícios representativos dos Poderes da República na Esplanada dos Ministérios e Praça dos Três Poderes, a cidade continuou ainda por muito tempo como um imenso canteiro de obras. Por determinação do Presidente Juscelino Kubitschek, alguns elementos da paisagem urbana de Brasília já existiam e se podia observar como o formato do “avião”, que caracteriza a cidade. Sobre o chão vermelho do cerrado, foram riscados os contornos do Plano Piloto: o sistema viário das Asas Sul e Norte se fazia presente na paisagem.

As superquadras foram sendo aos poucos construídas nos espaços vazios de cerrado. No início, a construção de algumas ficou a cargo de instituições como o Banco do Brasil, a Caixa Econômica, a Fundação da Casa Popular e os Institutos de Aposentadorias e Pensões.

PARA SABER MAIS: A FUNDAÇÃO DA CASA POPULAR E OS INSTITUTOS DE APOSENTADORIAS E PENSÕES

A Fundação da Casa Popular (FCP) foi o órgão federal pioneiro destinado especificamente à política habitacional, na década de 1940. Já os Institutos de Aposentadorias e Pensões (IAPs) foram criados a partir da década de 1930 e tinham o objetivo de promover ações previdenciárias para trabalhadores de determinadas categorias profissionais, como industriários, bancários e comerciários. Além de prover aposentadorias e pensões a trabalhadores e seus dependentes passam, a partir da década de 1940, a investir em diversos setores, como programas governamentais atrelados ao setor de construções e aquisição de moradias, com atuação paralela à da FCP. Na década de 1960, os institutos voltados às atividades do setor privado foram aglutinados no Instituto Nacional de Previdência Social (INPS).

foto: Arquivo Público do Distrito Federal, 1958 - 1960.



fotos: Arquivo Público do Distrito Federal, 1958 - 1960.

Há registro de que um conjunto de superquadras na Asa Sul foi construído antes dos demais, com o objetivo de receber os funcionários que chegavam. Apesar da qualidade da maioria das habitações e da aventura de se mudar para cidade modernista no coração do Brasil, podemos imaginar que não foi uma escolha fácil. Afinal, a cidade que era ainda um gigantesco canteiro de obras dificilmente poderia rivalizar com a famosa orla de Copacabana. Conta-se que os servidores públicos tiveram de ser convencidos a embarcar do litoral rumo ao Planalto Central e, como estratégia, foram oferecidos estímulos financeiros como salários generosos e garantia de boas moradias.



foto: Arquivo Público do Distrito Federal, 1958 - 1960.



foto: Arquivo Público do Distrito Federal, 1958 - 1960.

Consta que o primeiro projeto de superquadra teria sido elaborado para a SQS 113, em 1957. No mesmo ano, foram preparados os projetos para as superquadras 105 e 305 pelo arquiteto Hélio Uchôa. Em 1958, foram elaborados os projetos da SQS 108, por Oscar Niemeyer e, em 1959, da SQS 308, pelos arquitetos Marcelo Campello e Sérgio Rocha. A construção e a ocupação das superquadras, naturalmente, não obedeceram a mesma ordem dos projetos.

PARA SABER MAIS

Entre os trabalhos que abordam a questão das superquadras, sugerimos dois: *Superquadra: pensamento e prática urbanística*, dissertação de mestrado de Marília Pacheco Machado; *A invenção da superquadra*, de Marcílio Mendes Ferreira e Matheus Gorovitz, publicado pelo IPHAN.

Como ocorrera com os edifícios mais representativos da Capital da República, como os palácios do governo, a construção de cada bloco de apartamentos era também comemorada como verdadeira vitória, seja contra o tempo ou contra o árduo ambiente de trabalho. Para muitos, simbolizava o triunfo do esforço nacional em prol da enorme empreitada de se construir uma capital em pouco mais de três anos. O próprio Presidente Juscelino reagia com entusiasmo aos avanços nas obras das superquadras. Em março de 1958, ele chegou a participar do lançamento da cumeeira do primeiro edifício residencial na SQS 108. Porém, o primeiro edifício de apartamentos a ficar pronto foi na SQS 306, construído pela Instituto de Aposentadoria e Pensões dos Comerciantes (IAPC), com projeto da Divisão de Arquitetura (DAU) então chefiada por Oscar Niemeyer.

Já na Asa Norte as coisas demoraram um pouco mais para acontecer, o que acabou gerando um fato inusitado. A SQN 312, distante aproximadamente cinco quilômetros do centro da cidade, continha o primeiro agrupamento de edificações construído na porção norte, cuja ocu-

pação por moradores teve início somente em 1966. Construída pelo Instituto de Aposentadoria e Pensões dos Bancários (IAPB), o revestimento dos edifícios é de tijolos aparentes, o que dava um contraste interessante na paisagem: seu aspecto se assemelhava ao de um castelo no meio do cerrado.

Apesar de as superquadras compartilharem características semelhantes, como entrada única e um renque duplo de árvores plantadas nos limites de cada uma, os arranjos internos são os mais variados. E embora a concepção urbanística geral seja de autoria de Lucio Costa, vários arquitetos de diversas gerações desenharam seus planos urbanísticos.

A UNIDADE DE VIZINHANÇA DE BRASÍLIA



foto: arquivo Iphan, 2015.

Brasília é considerada como a cidade em que mais profundamente foram aplicados os conceitos do Urbanismo Moderno, sobretudo, naquilo que se refere à Carta de Atenas, preconizados pelo 1º Congresso Internacional de Arquitetura Moderna (CIAM), em 1933. Porém, há vários estudos que apontam que a concepção de Lucio Costa se utilizou de várias referências, antigas e modernas, e trabalhou com uma série de conceitos e técnicas urbanísticas, teorizadas ou aplicadas na primeira metade do século XX.

PARA SABER MAIS: AS CARTAS DE ATENAS, DE 1931 E 1933

Na década de 1930 foram escritas duas “Cartas de Atenas”, ambas muito importantes para o urbanismo e para as questões relativas à preservação de monumentos.

A primeira Carta de Atenas, de 1931, surgiu em razão de um encontro organizado pelo Escritório Internacional de Museus da Sociedade das Nações, que tinha como pauta a conservação e o restauro de monumentos históricos. Foi o primeiro movimento internacional voltado às questões da preservação do patrimônio, estabelecendo princípios e diretrizes de proteção de monumentos históricos, de técnicas de restauração e conservação, bem como recomendações referentes à legislação e ao papel da educação para a preservação do patrimônio.

Já a segunda Carta de Atenas, de 1933, surgiu em razão de uma reunião dos Congressos Internacionais de Arquitetura Moderna (CIAM) e apresenta proposições para os novos rumos da “cidade funcional”, baseados em postulados do “Urbanismo Racionalista”, embora também oriente a respeito do patrimônio histórico inserido nas cidades. Trata-se de resoluções relacionadas ao momento histórico em que se vivia, ou seja, de grande crescimento urbano mundial, que tiveram influência decisiva do pensamento de Le Corbusier. Assim, a Carta de Atenas de 1933 apresenta formulações para a organização das cidades, definidas em funções básicas: habitar, trabalhar, circular e lazer.

Compreende-se que tais formulações tenham sido de grande influência para o desenho urbano de Brasília.

Nesse sentido, sua obra pode ser vista como reelaboração de vários elementos, na qual a monumentalidade e a representatividade da Capital da República se relacionam com o bucolismo de seus espaços residenciais. Tomando a superquadra como unidade, e toda a cidade como um conjunto, há um elemento integrador: a cada quatro superquadras, seria estruturado um sistema composto por unidades habitacionais, serviços e equipamentos públicos, de modo a criar um ambiente parecido com um pequeno bairro, e que chamamos de Unidade de Vizinhança. A seguir, abordaremos as suas origens conceituais e mostraremos como elas se apresentam – ou se deveriam apresentar – em Brasília.

A UNIDADE DE VIZINHANÇA (UV)

O conceito de Unidade de Vizinhança origina-se das ideias do arquiteto e urbanista Clarence Arthur Perry para o Plano Regional de Nova York, de 1923, no qual ele a define como uma área residencial com relativa autonomia para com o conjunto maior, que seria a própria cidade, criando uma relativa autossuficiência em termos de oferta de determinados serviços, tanto públicos quanto privados.

Assim, Clarence Perry propõe a implantação de equipamentos de uso coletivo como escolas, um sistema de parques e espaços de recreação para o encontro e o lazer, locais de comércio que estariam na junção de vias de tráfego adjacentes a outro comércio local. Um sistema que levaria em consideração, inclusive, o dimensionamento territorial da UV em função da escola. Os habitantes não teriam muita dificuldade em circular internamente na UV, mantendo sempre uma distância razoável entre a moradia e o equipamento educacional. Uma das principais preocupações de Perry era a preservação de valores de uma vida social em nível local, que teriam sido deteriorados pelas transformações ocorridas nas cidades em virtude do desenvolvimento industrial e da explosão demográfica.

A primeira aplicação da ideia de Unidade de Vizinhança foi no Plano Urbano de Radburn, Nova Jersey, em 1928, proposto por Clarence Stein e Henry Wright. Em Radburn, o projeto previa três Unidades de Vizinhança (foram implantadas somente duas), para uma população de 25 mil habitantes, com separação de vias de passagem e vias locais - vias para pedestres e veículos. Este sistema de separação de vias já tinha sido criado em 1859, por Frederick Law Olmsted, para o Central Park de Nova York.

Radburn representa o desejo de recuperar a escala suburbana, com objetivo de estimular a iniciativa comunitária e a participação democrática. A partir de Radburn as concepções de Unidade de Vizinhança propagam-se na construção de cidades nos Estados Unidos da América, incorporando os princípios da cidade-jardim.

Depois da Segunda Guerra Mundial essas teorias foram propagadas na Europa, principalmente na Inglaterra. A primeira cidade construída foi Harlow, em 1947, proposta como uma das 10 cidades-satélites do plano da grande Londres. Ela abrigaria uma população entre 60 a 80 mil habitantes, com cada Unidade de Vizinhança comportando entre 4 a 7 mil habitantes, distribuídas em quatro grupos em torno de um centro principal e da escola primária.

PARA SABER MAIS: CIDADE-JARDIM E CIDADE-SATÉLITE

As **idades-jardim** foram teorizadas entre o final do século XIX e o início do Século XX pelo britânico Ebenezer Howard. Sua obra *Gardens Cities of Tomorrow* (1902) surge como uma resposta à situação de insalubridade que as metrópoles industrializadas de então experimentavam. O desafio proposto é a estruturação de cidades com rígido controle populacional (as menores, com pouco mais de 30 mil habitantes, organizadas como satélites a orbitar uma cidade maior, de pouco mais de 50 mil habitantes). Elas seriam separadas por um vasto cinturão verde em que se realizariam atividades agrícolas ou de fruição bucólica. O núcleo principal seria ligado às cidades-satélites por autoestradas de fluxo rápido e contínuo. No Distrito Federal, durante muito tempo, os aglomerados urbanos circundantes ao núcleo principal foram chamados de cidades-satélites. É verdade que podemos encontrar algumas semelhanças, como a porção de áreas envoltórias ocupadas com colônias agrícolas (boa parte delas hoje ocupadas com loteamentos urbanos) ou mesmo de vegetação nativa, bem como as autoestradas, chamadas de Estradas-Parque, ligando o núcleo principal aos que orbitavam em torno dele. Do ponto de vista das teorizações inglesas, as semelhanças param por aí. As cidades-satélites deveriam ser complementares, em termos de atividades econômicas e ofertas de serviços, e não dependentes do centro, como ocorreu no caso brasileiro.

A UNIDADE DE VIZINHANÇA EM BRASÍLIA

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

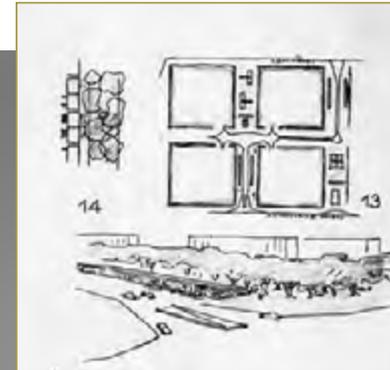


ilustração: Costa, 1957/2014.
foto: Arquivo Público do Distrito Federal, 1973.

Já em 1958, na Escócia, Cumbernauld apresenta uma mudança no princípio de Unidade de Vizinhança com as habitações envolvendo o centro da cidade, de forma linear, permitindo o acesso a pé, sem centros comerciais locais. Lá, verificou-se uma mudança revolucionária no urbanismo: esse princípio ficou reduzido a um único centro, acessível de todas as partes pelos pedestres.

Esses exemplos mostram que o conceito de Unidade de Vizinhança foi experimentado em outros países, cada qual com sua peculiaridade, tendo em comum o propósito de estruturar um local para a habitação que mantivesse o padrão urbanístico idealizado pelo Movimento Moderno de Arquitetura.

PARA SABER MAIS: O PLANO EDUCACIONAL DE ANÍSIO TEIXEIRA

A perspectiva do Presidente Juscelino Kubitschek para a nova capital não se baseava apenas na arquitetura e urbanismo arrojados. A cidade deveria representar a modernidade brasileira, inclusive, sob certos aspectos sociais. Para a área de educação foi convidado, por intermédio do presidente da Comissão de Planejamento e Coordenação da Mudança da Capital Federal, Ernesto Silva, o educador baiano Anísio Spindola Teixeira (1900-1971). Anísio Teixeira colaborou com a capital de Juscelino Kubitschek ao elaborar um planejamento inovador para a educação dos jovens habitantes da Nova Capital. Para as superquadras de Brasília, organizadas nas Unidade de Vizinhança, propôs um sistema educacional chamado de “Centro de Educação Elementar” constituído de: um Jardim de Infância para aprendizagem de alfabetização de crianças, quatro Escolas-Classe para aprendizagem de disciplinas básicas estabelecidas pelos parâmetros educacionais e uma Escola-Parque para aprendizagem de atividades desportivas, culturais, sociais, artísticas, que contava também com oficinas voltadas para práticas de trabalho. O ensino-aprendizagem proposto no âmbito do Centro de Educação Elementar era desenvolvido por meio da integração e articulação entre as escolas formando uma rede educativa no interior da Unidade Vizinhança. Assim, os estudantes deveriam frequentar tanto a Escola-Classe como a Escola-Parque, em períodos alternados, escolhidos nos turnos, matutino ou vespertino, perfazendo uma jornada escolar de oito horas/aulas diariamente. Um sistema completo que, infelizmente, não foi aplicado na integralidade do Plano Piloto, tendo sido abandonado como proposta global para o Distrito Federal como um todo. Ressalta-se que o reconhecimento em Bens Culturais foi consolidado somente no âmbito do Governo do Distrito Federal: 1) a Escola-Classe da 308 Sul tombada por meio do Decreto nº 11.234, em 02 de setembro de 1988, com o título de Patrimônio Cultural Imaterial do Distrito Federal; 2) a Escola-Parque da 308 Sul tombada pelo Decreto Nº 224.861, em 04 de agosto de 2004, com o título de Patrimônio Cultural Material do Distrito Federal, e também, o Ideário Pedagógico de Anísio Teixeira, registrado pelo Decreto Nº 28.093, de 4 de julho de 2007, inscrito no Livro de Registro I – Saberes com o título de Patrimônio Cultural Imaterial do Distrito Federal, ambos títulos reivindicados pela Associação de Arte Educadores do Distrito Federal – ASAEDF.

Cada superquadra possui cerca de 280 metros por 280 metros e é circundada por um cinturão verde (um renque duplo de árvores, preferencialmente altas e de copas generosas), tendo blocos residenciais com três ou seis pavimentos sobre pilotis livres. Possui cerca de 15% de taxa de ocupação, ou seja, apenas essa pequena porção do terreno seria para edificações construídas não em lotes, mas em projeções. O restante seriam espaços livres com apenas pequenos equipamentos comunitários, como os parques, quadras de esporte, além de Jardins de Infância e Escolas-Classe.

PARA SABER MAIS: A DIFERENÇA ENTRE LOTES E PROJEÇÕES

“Para o parcelamento do solo e a locação de edifícios, o Código introduziu um artifício inédito na legislação urbanística brasileira em vigor até hoje: a ‘projeção’. (...) No caso específico dos blocos residenciais de superquadras, o Código de 1960 concedia aos proprietários de projeções – diferentemente do que ocorre com lotes ou frações ideais – o direito de construção apenas ‘acima’ do andar térreo, cuja superfície deveria permanecer aberta, como servidão pública franqueada aos transeuntes” (Ficher, Leitão, Batista e França, 2009).

Portanto, para as áreas residenciais do Plano Piloto as edificações construídas em projeções devem ser soltas do chão, erguidas pelo uso dos pilotis e, diferentemente do lote, não podem ser cercadas.

Sugestão de leitura: Os blocos residenciais das superquadras do Plano Piloto de Brasília, de Sylvia Ficher, Francisco Leitão, Geraldo Nogueira Batista e Dionísio Alves de França, artigo inserido no livro Brasília 1960-2010: passado, presente e futuro.

A Unidade de Vizinhança deveria dispor, numa distância acessível a pé, de todas as facilidades necessárias à vida cotidiana e, concomitantemente, deveria ser salvaguardada internamente da influência do tráfego de passagem. Dessa maneira, os equipamentos e o comércio se localizariam à margem do sistema viário, com exceção das escolas internas às superquadras. A clara hierarquia de tráfego propiciada pela entrada única, transformando todas as demais vias no interior das superquadras em “ruas sem saída”, contribuiria para apartar o trânsito de grande velocidade do fluxo de pedestres. A superquadra seria, então, a área de domínio dos pedestres, onde o carro entraria em baixa velocidade, como que “domesticado”. E assim os habitantes da “cidade-parque” – termo já utilizado por Lucio Costa no Relatório do Plano Piloto – se sentiriam à vontade para realizar seus caminhos cotidianos, das residências ao comércio, destes às escolas, de lá aos clubes e assim, sucessivamente.

foto: arquivo Iphan, 2015.



Imaginava o autor do projeto da cidade que esses caminhos – acessíveis ao andar do pedestre, que se veria transitando sempre dentro de um parque – promoveriam o relacionamento comunitário entre os habitantes. Cada um dos equipamentos públicos serviria como ponto de encontro dos moradores, promovendo uma socialização a partir dessa relação de vizinhança e resgatando, em parte, a articulação natural que se observa em bairros de cidades tradicionais.

As superquadras foram implantadas ao longo de todo o Eixo Rodoviário. Cada conjunto de quatro superquadras, acompanhadas de comércio local, igreja, escolas, clube de vizinhança, posto policial, biblioteca e agência de correio, formam uma Unidade de Vizinhança. Outra característica que evidencia fisicamente essa Unidade é a interrupção regular das vias W1 e L1 a cada quatro superquadras, separando-as uma da outra e garantindo que essas vias, com extensão limitada, atraiam menos veículos, desviando o trânsito geral aos eixos e avenidas que cortam toda a cidade. Como exceção a essa regra, a via W1 Norte não conta com as interrupções nas quadras de final 04 e 12.

Entretanto, apenas uma Unidade de Vizinhança ficou completa, com todos os equipamentos previstos no projeto original – o conjunto formado pelas Superquadras 107, 307, 108 e 308 Sul, construídas nos primeiros momentos de Brasília. As demais estão incompletas e não contam com os equipamentos comunitários previstos, a não ser o comércio local, sendo frequentes também as igrejas. Cinemas e Clubes de vizinhança, por exemplo, só existem na citada Unidade da Asa Sul. Escolas-Classe são bem mais frequentes que Jardins de Infância e Escolas-Parque.

Vale lembrar que há diversos lotes ainda vagos, mas com destinação para esses equipamentos – como os de Escolas-Parque, Escolas-Classe, Jardins de Infância e clubes. Como eles, estão também reservados para edificação os lotes de “restaurantes de unidades de vizinhança” (RUV), equivalentes aos blocos D das SQS 100 e 200.

O RUV, ao contrário do que comumente se pensa, não é invenção atual e estranho a concepção da cidade. Na verdade, integra o plano urbanístico padrão para as superquadras e é originário dos anos de 1960, quando foram desenvolvidos os primeiros projetos de superquadras e comércios locais. É comum encontrar vários deles ocupados, sobretudo na faixa das SQS 100, mas na outra faixa, das SQS 200, a maioria está desocupada. No entanto, todos os lotes de RUV estão vendidos e registrados em cartório portanto, poderão ser construídos.

No caso dos comércios locais, há diferenças marcantes em sua configuração, quando comparamos as soluções adotadas para Asa Sul e Asa Norte. Francisco Leitão (2003) informa que os projetos para comércio local da Asa Sul foram feitos como “gabaritos”, ou seja, projetos padronizados para implantação em qualquer quadra, e eram dois: um para as faixas 100 e 200, com três blocos de cerca de dez lojas cada, mais um bloco autônomo para o RUV; outro para as faixas 300 e 400, com quatro blocos padronizados, sem RUV.

A tipologia desses comércios seria precocemente alterada e, já em 1964, os comércios locais das superquadras da Asa Norte são estabelecidos com tipologia distinta daquela empregada na Asa Sul. (...) Essa nova tipologia permite a existência de lojas voltadas para todas as quatro fechadas. (Leitão, 2003)

O comércio local da Asa Norte ainda experimentaria outra inovação: um projeto completamente diferente dos demais, desenvolvido pela Terracap, que tentava privilegiar os acessos pela superquadra, tratando as fachadas da rua como entradas de carga e descarga. O CLN 205/206, inaugurado em 1979⁸, com suas arcadas brancas, rampas de acesso e passagens subterrâneas sob a via, é qualificado de “excêntrico” a “descolado” e possui lojas amplas, onde recentemente se instalaram galerias de arte. Naquela rua, têm ocorrido com frequência pequenas feiras, com a montagem de estruturas provisórias.

⁸ <http://g1.globo.com/distrito-federal/noticia/2016/04/ideia-era-fazer-diferente-arquiteta-explica-quadra-estranha-de-brasilia.html>

Há quem aponte as mudanças no cenário político e o declínio do projeto educacional previsto para a capital brasileira como causas prováveis da interrupção da implantação das Unidades de Vizinhança, enquanto outros indicam o desvirtuamento da proposta original. Certo é que, do ponto de vista da proposição inicial, Brasília, assim como as demais cidades do mundo, se transformou e se transforma com a apropriação social de seus habitantes, ganhando novos contornos e outros pontos de encontro. Não se viu organizar plenamente as Unidades de Vizinhança, mas se viu florescer outros pontos de encontro, outras apropriações dos espaços de convivência, outros modos de ser e viver na cidade, dando-lhe nova dinâmica.

Saber conduzir esse processo de transformação urbana, inerente a toda e qualquer cidade, para que não se perca a qualidade urbanística de seu projeto e se corrijam possíveis problemas, é o desafio que se apresenta ao poder público e à sociedade.

VIVER EM UMA SUPERQUADRA

Maria Elaine Kohlsdorf



foto: arquivo Iphan, 2015.

Brasiliense de superquadras há 42 anos, não nasci em uma delas e morei em saudosos quarteirões de Rio Grande, Porto Alegre e Rio de Janeiro. Neles, a vida na rua se relacionava prontamente aos interiores mesmo em apartamentos e nos encantava o burburinho logo alcançado na cidade integradora, mesmo quando escondidos em um bairrozinho afastado de seu centro. Importava pouco o ruído do trânsito lá embaixo impondo janelas fechadas no calor carioca para se conversar, ou a vegetação limitada a plantinhas no interior de lares minúsculos. Nossa vida transcorria em muito, 'lá fora'.

Então, dentro de nosso apartamento no Plano Piloto, descobrimos na 'quadra' preciosidades cotidianas, como visita de pássaros, bosques sombreados, intimidade entre jardins e pilotis e proximidade ao chão nos prédios com quatro pavimentos. Elas estão em outro 'lá fora', que se resguarda da vizinhança e da própria cidade porque as superquadras brasilienses são introvertidas: possuem organização centrípeta e são insuladas por largas circulações disfarçadas com gramados. Concebidas separando-se veículos e pedestres nos acessos a seu miolo, as quadras se dispõem nas Asas residenciais lindeiras ao eixo arqueado e desenhado com técnica rodoviária (Costa, 1957). Cinta arborizada associa-se a uma cortina de arbustos para suavizar os limites das superquadras, mas também proteger o interior de observadores externos a percebê-lo 'num segundo plano (...) amortecido na paisagem' (Costa, *ibidem*:36). Essa moldura vegetal garante um oásis contraposto à aridez do Eixão Norte-Sul e as converte em 'pátios internos urbanos' (Costa, 1987:2) sugestivos de intimidade, mas também de segregação da vizinhança.

O modelo centrípeta das superquadras se consolida na localização dos prédios afastados de seus limites e atendendo a regras de disposição variada, unidade de altura e pilotis sem barreiras. Este último atributo propicia franco acesso visual e de pedestres no térreo, assim permitindo associação de habitantes e forasteiros, condicionada à continuidade do espaço público e fluidez do movimento de quaisquer passantes. Contudo, em Brasília há poucos 'pilotis genuínos' porque a maioria dos blocos residenciais se isolou mediante desníveis, grades e cercas vivas construídas por condôminos ciosos de suas propriedades. Como resultado, pouco se 'dispõe do chão' na superquadra e as 'faixas sombreadas para passeio e lazer' (*ibidem*, *ibidem*:36) contíguas à moradia e possível elo com visitantes, se tornaram paisagem apreciável a partir dos apartamentos.

Entretanto, as superquadras das Asas Residenciais permanecem mais integradas do que outras configurações territoriais implantadas na história brasiliense. No coração de uma cidade descontínua que transborda os limites do Distrito Federal, o modelo originalmente previsto ainda

oferece verdes, floradas e remansos aos que moram fora da cidade-patrimônio e a acessam diariamente após horas de transporte sofrido. Seu usufruto não deveria, porém, limitar-se às amplas janelas de privilegiados moradores nem lhes ser exclusivo, mas alcançar os mais de dois milhões que todos os dias fazem o Plano Piloto pulsar e residem

longe desse paraíso. Por outro lado, replicar a configuração das superquadras fragiliza a identidade das Asas Residenciais; é preciso buscar outro modelo que contemple os encantos de nelas se viver e conquiste integração com a vizinhança e menores custos financeiros.

foto: arquivo Iphan, 2015.



PRESERVANDO A SUPERQUADRA



foto: Arquivo Público do Distrito Federal, 1969.

Até aqui acompanhamos o leitor por caminhos de descobertas sobre as superquadras de Brasília. Tratou-se de seu histórico, conceitos urbanísticos, sua apropriação social, e a diversidade espacial encontrada ao longo das duas asas do Plano Piloto. Tudo isso para ampliar a compreensão dos valores presentes nas superquadras, seja como conceito urbanístico ou pela qualidade de vida que também é uma de suas marcas.

Maria Elisa Costa e Adeildo V. Lima destacam, em *Brasília 57/85*:

A superquadra é uma tradução em português do Brasil dos novos conceitos de morar. Talvez seja uma das mais inovadoras e acertadas contribuições atuais para a habitação multifamiliar. (...)

Estruturalmente, uma superquadra é um conjunto de edifícios residenciais sobre pilotis (que têm em Brasília, pela primeira vez, presença urbana contínua) ligados entre si pelo fato de terem acesso comum e de ocuparem uma área delimitada... (Costa e Lima, em Costa, 1995)

Essa ideia da “presença urbana contínua” existente nas superquadras é fundamental para compreendermos a contribuição de Brasília para a história do urbanismo mundial e a sua condição de exemplar excepcional e único do século XX. Atributos que levaram ao seu reconhecimento pela Unesco como “obra-prima do gênio criativo humano, representando, em escala urbana, a expressão viva dos princípios e ideais do Movimento Moderno, que tomou corpo nos trópicos por meio dos projetos de Costa e Niemeyer”.

Elementos como cobogós, janelas contínuas, fachadas sem adereços decorativos, revestimentos típicos (como pastilhas) e pilotis vazados, despojados, visualmente permeáveis e livres de obstáculos contribuem para a leitura da superquadra como ambiente urbano harmônico, que só pode ser visto, entendido e valorizado dessa forma. A perda desses elementos compromete e empobrece o rico acervo arquitetônico contido nas superquadras e que é típico de um momento histórico da cidade.

Para fazermos um paralelo com o caso de outras cidades históricas, essa situação se equivaleria à iniciativa de se “modernizar” as fachadas das casas de Ouro Preto ou Diamantina, trocando seus adereços, janelas e portas originais. Com um pouco de imaginação é possível visualizar o estrago e o prejuízo econômico que seria causado ao patrimônio dessas localidades, caso uma descaracterização dessa natureza se efetivasse. Claro que isso é uma situação impensável, pois seus moradores, ao lado da consciência da simbologia histórica dessas construções, já entende-

ram que uma arquitetura original tem valor econômico bem superior ao de outra descaracterizada. Ou seja, há um patrimônio financeiro a ser preservado. Por isso, é que nessas cidades se fala bem mais em restauração do que em reforma!

Portanto, ao lado da ação do poder público, a valorização e a sobrevivência do acervo arquitetônico das superquadras de Brasília depende, essencialmente, da sensibilidade dos seus moradores e da responsabilidade dos profissionais da arquitetura, que lidam com as reformas desse blocos, posto que uma intervenção arquitetônica mal agenciada, além de comprometer a reputação desse profissional, coloca em risco a qualidade da edificação e contribui para sua desvalorização econômica, gerando prejuízos ao proprietário.

Habitar e preservar um patrimônio reconhecido nacional e mundialmente implica também em desafios e responsabilidades para todos nós. Claro que o poder público, na atuação que compete a seus agentes e instituições, tem a missão de promover a preservação dos bens culturais do país.

Quanto mais se sabe sobre um bem histórico, mais os laços de afetividade são criados e a consciência da necessidade de preservá-lo. E para isso, entendemos que duas etapas são necessárias.

A primeira é a apropriação desse patrimônio pelos moradores, o que implica em desenvolver uma relação de pertencimento que faça com que o habitante perceba a cidade como sua. Assim, os espaços públicos deixam de ser “terra de ninguém” e passam a ser o lugar de todos. Um orgulho de poder contar sua própria história, tendo a cidade como pano de fundo. Por outro lado, essa mesma apropriação faz dos moradores seus críticos mais efetivos, o que é positivo. Afinal, ninguém melhor que o morador para saber dos desafios e dificuldades de viver nesse espaço.

A segunda etapa perpassa o **saber fazer**. Brasília não é uma cidade simples que se mostra e se entrega no primeiro olhar. A força e a sofisticação de seu projeto, de suas propostas, das características fundamentais, por vezes nos trazem uma multiplicidade de interpretações e

polêmicas. Quantas reuniões de condomínio não acabaram em sérios desentendimentos entre os moradores? Quantas vezes, por iniciativas equivocadas, tanto do poder público quanto dos moradores, não lemos nos jornais notícias sobre ameaças à preservação de Brasília?

Por tudo isso, segue um resumo de indicações sobre como contribuir para a preservação de componentes muito simbólicos aos espaços da superquadra. A intenção é compartilhar com o morador parte de um entendimento que os profissionais ligados à preservação lidam com bastante frequência. E estamos certos de que, também aos olhos e ouvidos do cidadão, estas questões soarão familiares.

foto: Márcio Vianna, 2008.



PILOTIS

Basicamente, pilotis se refere tanto aos pilares em si quanto ao sistema construtivo, no qual a edificação fica suspensa sobre colunas criando um espaço livre no pavimento térreo das edificações. Recurso formal típico da arquitetura moderna, é utilizado em Brasília para constituir uma área de uso público, convivência e circulação, em contraposição aos espaços privatizados dos edifícios assentados no chão. Em termos gerais, é a extensão do conceito de espaço público, onde o chão seria de uso comum. A palavra **pilotis** deriva do termo francês para palafitas.

foto: arquivo Iphan, 2015.



O pilotis é largamente utilizado em projetos de arquitetura moderna no Brasil e no mundo. Muitos edifícios famosos, como o Palácio Gustavo Capanema (sede do antigo Ministério da Educação e Saúde) no Rio de Janeiro, possuem pilotis. Mas em nenhum outro lugar no mundo se observa a aplicação generalizada dessa técnica arquitetônica como em Brasília, que a adota em quase toda a área residencial.

A área dos pilotis, na proposta urbana inicial, deveria ser inteiramente livre de quaisquer outras interrupções, que não os próprios pilares e as portarias que davam acesso às escadas e elevadores.

Não é só para a passagem de transeuntes que servem os pilotis. Esses espaços são, na verdade, uma extensão dos apartamentos, sendo utilizados pelos moradores para convívio e encontros com vizinhos. Nesse espaço é que as crianças brincam, adolescentes tocam violão, jogam, namoram, conversam e leem com maior conforto e segurança. Quanto mais desimpedida a sua visualização e maior a sua utilização por moradores e passantes, mais seguro se torna.

A legislação urbanística atual admite que uma parcela dos pilotis seja utilizada para outros usos além de guaritas e acessos aos andares, como bicicletários e salões de festas. A ocupação máxima da área dos pilotis é normatizada e visa garantir tanto a transparência e a permeabilidade visual quanto o livre direito dos pedestres – moradores ou não – de cruzar a superquadra em qualquer direção.

O pilotis constitui um dos elementos básicos para valorização e preservação da qualidade urbanística da superquadra, assim como do modo de viver dos moradores. Portanto, sua ocupação e cercamento fora dos limites legais deve ser evitada, posto que, além de caracterizar uma infração urbana passível de punição pelo poder público, desvaloriza o bloco e restringe o conforto dos moradores, que perdem um espaço de convivência qualificado e protegido de intempéries. Além do mais, a ocupação abusiva desse espaço fragiliza a segurança do bloco, uma vez que inevitavelmente surgem cantos menos visíveis, que se tornam possíveis esconderijos.



foto: arquivo Iphan, 2015.

CERCAMENTOS, FLOREIRAS E GUARDA-CORPOS EM PILOTIS

Brasília se diferencia de outras cidades pela amplidão de seus espaços públicos e pela visibilidade de seu horizonte. O direito de ir e vir, garantido constitucionalmente, aqui tem possibilidades ilimitadas. Tratamos anteriormente de como os próprios edifícios das superquadras ajudam nesse aspecto, por não se constituírem como barreiras urbanas. As projeções sobre as quais os prédios são erguidos, por regra, não podem ter cercamentos, como os que são permitidos nos lotes.

Entretanto, há situações em que cercamentos são necessários. Em superquadras com topografia mais acidentada, o piso térreo acaba se elevando do chão, aflorando partes do subsolo. Quando há risco de queda – como sobre o portão de acesso à garagem, por exemplo – alguns elementos de interposição, como floreiras ou gradeamentos leves, podem ser admitidos.

Essas condicionantes, porém, nem sempre são obedecidas. Fechamentos utilizados com vidros e grades, além de floreiras sem função de proteção contra quedas, com o mero objetivo de obstruir a passagem de pessoas sob o bloco, são observados em alguns edifícios. Some-se a isso os cercamentos utilizando vegetação, as chamadas cercas-vivas. Esses são mais comuns nos arredores, envolvendo jardins e separando as calçadas dos pilotis. Tais cercamentos, além de irregulares – conforme já decidiu o STJ⁹ –, impedem a livre circulação no interior da superquadra, desrespeitando o princípio do “chão livre” e desvalorizando o espaço público. E, conforme comentamos anteriormente, não garantem maior segurança aos seus usuários.

PARA SABER MAIS: CERCAMENTOS E SEGURANÇA

Um tema muito delicado tanto para moradores quanto para gestores dos espaços da cidade é a violência urbana. Em uma cidade como Brasília, essa questão ganha contornos, por assim dizer, monumentais. Numa sociedade que se vale, cada vez mais, de muros e grades na tentativa de se proteger da violência, a cidade, que foi criada para ser liberta de interrupções desse gênero, nos convida a pensar. Urbanistas do mundo todo buscam pensar a relação entre a composição dos espaços e a criminalidade que acomete, de maneiras distintas, todas as cidades. Há teóricos que apontam como muros e grades nos apartam dos espaços públicos, fazendo com que os lugares que são, por princípio, de toda a coletividade, passem a ser encarados como “terra de ninguém”, o que aumenta a insegurança. Da grade para fora, o ambiente da cidade vira um lugar, por excelência, das disputas e conflitos sociais, ao passo que o lado de dentro dá a falsa impressão de uma paz assistida, cujas regras não são a da cidade ou do convívio cidadão, mas o do enclausuramento condominial. Espaços abertos, inclusive, tornam-se mais seguros porque mais visíveis. Vizinhos, porteiros, e mesmo agentes de segurança pública, conseguem ver melhor os espaços – uma vigilância comunitária.

9 http://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/cidades/2010/01/23/inter-na_cidadesdf,168531/decisao-do-stj-coibe-o-cercamento-de-predios-residenciais-do-plano-piloto.shtml



foto: arquivo Iphan, 2015.

ESTACIONAMENTOS

Os estacionamentos, quando em espaços abertos ao nível do chão, são áreas de uso público que não se constituem como privativas do bloco. Portanto, não devem ser cercados ou privatizados, o que caracterizaria apropriação indevida de espaço público. Os estacionamentos arborizados integram a paisagem da superquadra e devem ser preservados, e naqueles sem arborização, o plantio deve ser incentivado.

Alguns blocos possuem estacionamento em garagem subterrânea, o que contribui para a minimização dos seus efeitos na paisagem. O uso do pilotis do bloco residencial do Plano Piloto como estacionamento contraria o princípio do chão livre e acessível a todos. Os raros casos de estacionamentos em superfície com lajes de cobertura contíguas às projeções dos blocos foram admitidos, como solução constante dos projetos aprovados para aquelas quadras – como as SQS 205, 206 e 208, por exemplo. Embora sejam privativos dos blocos, não vemos razão para cercá-los, em nome da permeabilidade visual dos pilotis. Mais raros ainda são os estacionamentos cujo acesso se faz sob os blocos, privatizados por cancelas, o que é irregular.

Os brasilienses sabem que uma superquadra menos arborizada tem seus imóveis menos valorizados economicamente. Comumente, na hora que alguém vai comprar um imóvel em Brasília o primeiro aspecto que surge como condicionante é a qualidade urbanística e paisagística da quadra em que este se localiza. Pense nisso quando surgirem iniciativas para reduzir a área verde de sua quadra.

FACHADAS

As fachadas dos blocos pertencentes às quadras do período inicial de implantação da cidade constituem exemplos expressivos e únicos dos princípios da arquitetura moderna.

Ao se fazerem intervenções, reformas e modernizações, deve-se ter o cuidado de alterar o mínimo possível as características originais do edifício, principalmente quando se tratar de fachadas, revestimentos, painéis decorativos de azulejos, tipo e desenho de esquadrias e cobogós. São orientações que vão na linha da preservação das características da arquitetura própria da cidade, para que ela não se desvalorize nem desapareça.

foto: arquivo Iphan, 2015.



PARA SABER MAIS: ATHOS BULÇÃO E A ARTE NAS SUPERQUADRAS

Além de compor um espaço de convívio, a área dos pilotis é, por vezes, suporte para a arte integrada. Em alguns edifícios nas superquadras, é possível encontrar aqueles em que os revestimentos das portarias ou salões de festas receberam tratamento artístico com pinturas e obras em alto-relevo. Mas são painéis de azulejos as mais famosas e reconhecidas intervenções artísticas, sobretudo aqueles elaborados por Athos Bulcão (1918-2008). Tendo chegado a Brasília ainda no período da construção, ele é, certamente, o artista plástico que mais tem obras espalhadas pela capital. Diversos edifícios de arquitetos como Oscar Niemeyer e João Filgueiras Lima, o Lelé, contam com painéis de azulejos e de outros materiais como madeira, acrílico e latão. Alguns deles viraram símbolos da cidade, como os que ornaram a fachada externa da Igreja de Nossa Senhora de Fátima, na EQS 307/308. Também algumas superquadras foram contempladas com sua obra: edifícios residenciais (como o bloco G da SQS 203 e os blocos F, G e I da SQN 107) e institucionais (como as Escolas-Classe da SQN 408 e da SQS 316 e o Jardim de Infância da SQS 308) possuem painéis de Athos Bulcão, promovendo a integração das artes plásticas com a arquitetura e com a ambiência das áreas residenciais.

Sugestões de leitura: Athos Bulcão: inventário do conjunto da obra de Athos Bulcão em Brasília, publicado em livro pelo IPHAN em 2010; Estratégias para a preservação do patrimônio cultural moderno: Athos Bulcão em Brasília (1957-2007), dissertação de mestrado de Fabiana Carvalho de Oliveira.

Recomenda-se também buscar soluções padronizadas, por exemplo para os aparelhos de ar condicionado, que devem se integrar harmonicamente à arquitetura do edifício. Como a aprovação de intervenções dessa natureza não é atribuição direta do IPHAN, a necessidade premente é sensibilizar arquitetos e moradores envolvidos. Especificamente sobre projetos de arquitetura, o Instituto só se pronuncia quando se trata de bens tombados individualmente. Esses cuidados técnicos e profissionais contribuirão não só para a preservação do conjunto urbanístico de Brasília, mas, também, para a valorização dos blocos residenciais. Ganham a cidade e seus moradores.

PARQUINHOS, QUADRAS DE ESPORTES E EQUIPAMENTOS DE GINÁSTICA

Parquinhos e quadras são equipamentos de uso público que, por sua natureza e função, promovem o convívio social entre moradores e visitantes, e são indicados pelo autor da cidade como uma complementação. Segundo ele, é necessário:

Garantir a estrutura das unidades de vizinhança do Eixo Rodoviário (...) bem como ocupando devidamente as Entrequadras não comerciais com instalações para esporte e recreio e demais equipamentos de interesse comunitário. (Lucio Costa, *Brasília revisitada 1985-87*)

Esses equipamentos são importantes pontos de encontro, que agregam brasilienses de todas as idades: crianças e bebês com seus respectivos acompanhantes, público mais jovem que pratica atividades de impacto, além de idosos que se exercitam nos aparelhos ergonômicos ou apenas querem relaxar.

A inserção de equipamentos de lazer e esportes nas superquadras devem ser inseridos de maneira criteriosa e seguir um padrão pré-estabelecido, sob pena de causar danos ao espaço público arborizado. Tais equipamentos podem estar agregados uns aos outros, de forma acolhedora, com bancos e áreas sombreadas. É importante lembrar que,



foto: arquivo Iphan, 2015.

ocupando área pública, são de uso público e o acesso a eles não pode ser constrangido. As quadras de esportes ao ar livre têm usos flexíveis: futebol de salão, tai chi chuan, festas juninas etc.

Aparte as obrigações do poder público com a manutenção periódica desses equipamentos, é lamentável que alguns deles sejam depredados pelos próprios usuários. Sua conservação pode ser, em parte, realizada pelos próprios moradores.

ÁREAS VERDES, E HORTAS URBANAS

Quando falamos em áreas verdes, comumente pensamos nos imensos gramados que se espalham por Brasília, como verdadeiros tapetes lançados ao chão. Ou ainda, em jardins destinados à contemplação – um deles, aliás, bem famoso, projetado por ninguém menos que Burle Marx.

PARA SABER MAIS: ROBERTO BURLE MARX

Roberto Burle Marx (1909-1994), nascido em São Paulo, foi um dos expoentes da arquitetura paisagística moderna e autor de diversos e significativos projetos paisagísticos e jardins da capital, tais como, o Parque da Cidade (ainda inconcluso), os jardins do Palácio Itamaraty, a Praça dos Cristais no Setor Militar Urbano e diversos outros espalhados pela cidade, inclusive em uma superquadra, a SQS 308. Por sua importância e singularidade, os jardins do Burle Marx presentes no conjunto urbanístico de Brasília são protegidos por meio do Decreto Distrital nº 33.040, de 14 de julho de 2011.

Sugestão de leitura: Burle Marx, de Vera Beatriz Siqueira.

No contexto das superquadras, as áreas verdes visam dotá-las de uma paisagem serena e aconchegante, provendo aos seus moradores um ambiente tranquilo e contato com a natureza, algo cada vez mais raro nas grandes metrópoles. Ali é o lugar das árvores de maior porte, de copas altas, frondosas e que ofereçam sombras generosas.

Um fenômeno que vem se popularizando nas grandes cidades são as hortas urbanas comunitárias. Em Brasília, esse fato é recente e, pelas particularidades do seu espaço, tem potencial para maximizar a conexão do morador com o meio natural. Para além dos gramados e dos jardins contemplativos, com as hortas o brasiliense pode estabelecer um vínculo ainda maior com o espaço urbano.

Considera-se uma iniciativa condizente com os aspectos bucólicos da cidade-parque, portanto compatível com os critérios de preservação. O desafio é encontrar o espaço adequado para essa prática e assegurar que a implantação das hortas seja bem aceita pelos moradores da superquadra.

Recentemente, vem ocorrendo na cidade uma grande divulgação acerca das árvores frutíferas espalhadas pelo Plano Piloto, com a criação de aplicativos e outros canais para difundir sua localização. Assim, tem sido possível que um público jovem e interessado possa identificar e

foto: Carlos Madson Reis, 2011.



se preocupar com a proteção de mangueiras, pitangueiras, jaqueiras e muitas outras que contribuem com o ar bucólico da cidade.

Esse movimento, associado a outras iniciativas de apropriação social do espaço por parte de jovens brasileiros – como os criativos coletivos, luaus, shows, passeios ciclísticos, caminhadas, festas ao ar livre e tantas outras manifestações – é oportuno, socialmente rico e deve ser incentivado. Afinal de contas, a cidade apenas inicia a segunda geração de nativos, e a juventude atual, filhos e netos da primeira geração, está demonstrando as variadas possibilidades de uso e acolhimento que a cidade oferece.

Árvores, como flamboyants e ipês, acabaram por se tornar símbolos da cidade. O ipê é uma espécie nativa que cativou a comunidade brasileira pela beleza de sua florada. Seu período de florescência coincide com a estação seca, quando Brasília vai perdendo o verde e suas copas despertam em cores vivas e vibrantes – roxo, rosa, branco e amarelo. Será Brasília a capital dos ipês?

MOBILIÁRIO URBANO

Mobiliário urbano, resumidamente, pode ser definido como o conjunto de objetos e equipamentos de natureza utilitária instalados no espaço público como suporte à prestação de serviços urbanos ao cidadão. Enquadram-se nesse conceito elementos de usos e escalas bastantes distintas: paradas de ônibus, acessos ao metrô, bancas de jornais e revistas, sinalização urbana, lixeiras, banheiros públicos, postes de iluminação pública, caixas de correios e uma infinidade de objetos.

O mobiliário urbano é um componente importante para a constituição da paisagem urbana, sendo, muitas vezes, determinante para a imagem de um lugar, ou seja, sua função extrapola o aspecto utilitário. Daí a importância da concepção e da manutenção desses equipamentos para a qualificação do espaço público.

SINALIZAÇÃO URBANA

Poucos sabem que o Plano Diretor de Sinalização do Distrito Federal, desenvolvido pela Codeplan entre 1975 e 1978, sob coordenação geral do arquiteto Antônio Danilo Moraes Barbosa e consultoria de João Carlos Cauduro, é protegido por tombamento distrital. O padrão de sinalização urbana adotado na cidade, configurado nos totens verticais indicando as sequências de superquadras e nas placas horizontais destinadas à sinalização direcional, com letras e setas padronizadas, constituem uma marca própria de Brasília e está protegido por lei local.

Dada sua importância, elegância e identificação com a cidade, esse projeto, foi, inclusive, aceito para compor o acervo do Museu de Arte Moderna de Nova York (MoMA), e um exemplar do totem de sinalização foi doado pelo Governo do Distrito Federal ao museu. Quais cidades no mundo podem se vangloriar de que sua sinalização urbana é reconhecida internacionalmente como uma expressão artística importante? Poucas, certamente.

foto: arquivo Iphan, 2015.



Infelizmente, nos últimos tempos, tem se acompanhado com apreensão as mudanças inexplicáveis no padrão de sinalização da cidade, que vêm sendo impetradas de maneira sutil e gradativa. Em toda a cidade, aos poucos se percebem substituições dos elementos originais do suporte da sinalização urbana – letras, cores, diagramação etc. - que descaracterizam e mutilam a concepção do projeto. A impressão é que, institucionalmente, há o relaxamento no controle técnico do processo de montagem do material de sinalização, o que tem provocado a perda do padrão de qualidade. É preciso, portanto, recuperar esse controle, sob pena do risco de descaracterização do seu projeto e comprometimento de sua qualidade artística.

A qualidade do ambiente da superquadra deve ser resguardada da poluição visual causada pelo excesso de placas e cartazes e outras formas de comunicação. Assim, as placas obrigatórias informativas de obras e reformas deverão ser afixadas junto às respectivas obras e respeitar a legislação vigente.

PARADAS DE ÔNIBUS

As primeiras paradas de ônibus construídas tinham desenho modernista, em sintonia com os princípios urbanísticos da cidade. Entre a diversidade de modelos propostos o mais característico e acolhido pela população é o projeto de 1961, desenvolvido pelo arquiteto Sabino Barroso, que foi implantado em diversos pontos de ônibus das vias W3 e L2. Caiu no gosto dos moradores e ficou conhecido pela sua “janelinha”, originalmente projetada para abrigar painel luminoso com informações gerais sobre a cidade e/ou linhas de ônibus, mas que na verdade nunca foi instalado.

As paradas de ônibus do Plano Piloto, desde 2007, tornaram-se palco de uma criativa e valiosa ação cultural da cidade, digna de reconhecimento e incentivo. Trata-se do projeto Biblioteca Popular desenvolvido pelo T-Bone Cultural que são pontos públicos de empréstimos de livros



feitos a qualquer pessoa e sem nenhuma burocracia. Segundo o site do projeto esta iniciativa, depois de 9 anos tomou as seguintes dimensões:

Atualmente, são mais de 24 mil títulos, espalhados por 36 paradas de ônibus com bibliotecas em toda a W3 Norte. A manutenção é feita pelo próprio Luiz Amorim (idealizador do projeto) com a ajuda de três pessoas. Por dia, ele diz, todas as estações emprestam mil livros. Tanto o empréstimo como a devolução são respeitadas pelo público. “Eles não só respeitam a devolução, como também doam livros”, conta.

BANCAS DE JORNAIS E REVISTAS

As típicas bancas de jornais da cidade, são facilmente encontradas na entrada de cada superquadra. Contudo, nos últimos anos, em função do surgimento da internet, que alterou significativamente o mercado editorial em todo o mundo, esses tradicionais equipamentos vêm sofrendo inúmeras modificações relativas aos produtos e serviços oferecidos. Esse fato, aliado à falta de padronização arquitetônica, vem alterando a forma e as dimensões desses equipamentos, estendendo seu tamanho para além dos limites de ocupação originalmente definidos, por meio de “puxadinhos” e ampliações de toda ordem.

O poder público deve estabelecer regras claras para ocupação e definição das atividades permitidas, visando disciplinar e padronizar esses equipamentos de modo a adequá-los aos novos tempos sem, contudo, comprometer a paisagem da superquadra. Para os artefatos de propaganda, que ora proliferam nesses equipamentos, o Plano Diretor de Publicidade do Distrito Federal (Lei Distrital nº 3035/2002), prescreve o seguinte:



foto: arquivo Iphan, 2015.

Art. 24. Nas áreas públicas localizadas no interior das Superquadras Norte - SQN -, Superquadras Sul - SQS - e nas Superquadras Sudoeste - SQSW -, bem como nas áreas verdes situadas no seu entorno a uma distância de 20m (vinte metros), nenhum meio de propaganda poderá ser afixado.

Parágrafo único. O disposto neste artigo não se aplica à propaganda em mobiliário urbano devidamente autorizado e demarcado pelo órgão competente e aos postos de abastecimento de combustíveis já instalados ou previstos quando da implantação do parcelamento.

QUIOSQUES

Os quiosques não estavam previstos no plano urbanístico inicial da cidade, porém, por necessidade surgiram e logo se tornaram integrantes da paisagem urbana. Aqui, essa necessidade se evidencia pela rigidez do desenho urbano e da forte setorização implantada. Aspectos que quando se associam ao alto custo de funcionamento de uma loja nos espaços destinados ao comércio convencional, inviabilizam economicamente a prestação de pequenos serviços demandados pela população em seu cotidiano.

Nesse contexto, os quiosques surgem para cumprir um papel social importante, posto que prestam à população serviços de grande utilidade, mas que hoje são pouco valorizados economicamente. São serviços de pequeno porte e de caráter comunitário que envolvem: sapateiros, malleiros, costureiras, chaveiros, relojoeiros, pequenas lanchonetes, venda de produtos artesanais, flores etc. É possível imaginar o cotidiano de uma superquadra sem a presença de tais serviços?

Evidentemente, para que tais equipamentos não prejudiquem o uso do espaço público com implantações indevidas e improvisadas, os quiosques devem ser disciplinados e regulamentados pelo poder público. Em Brasília compete ao Governo do Distrito Federal, por meio das Administrações Regionais (RAs) o planejamento da instalação desses equipamentos. Nesse sentido, está em andamento pelo governo local a elaboração e a implementação do Plano de ocupação de quiosques e trailers para a área tombada, que pressupõe a implantação de modelos padronizados com toda a infraestrutura necessária, em número e locais mais adequados e cujo desenho se adequa de forma harmoniosa ao espaço urbano. O Iphan, no que lhe compete, tem acompanhado e prestado apoio para a elaboração desse trabalho, na perspectiva de sua efetivação.



foto: arquivo Iphan, 2015.



foto: arquivo Iphan, 2015.

CICLOVIAS

A recente inserção da bicicleta como elemento efetivo de mobilidade urbana e de lazer na cidade é positiva e agrega novos valores ao ambiente urbano, o que alinha Brasília às demais cidades modernas do mundo. A Organização das Nações Unidas (ONU) define o uso da bicicleta como o transporte de maior sustentabilidade ecológica e orienta os países membros para incentivarem seu uso pela população.

A expansão da malha cicloviária da cidade, ao tempo em que incentiva a prática de exercícios físicos, possibilita novas formas de apropriação do espaço público e potencializa seu uso pela população. As ciclovias facilitam a locomoção, contribuem para a redução de custos com transportes, o consumo de combustível e a poluição do ambiente urbano, bem como contribuem para a melhoria da saúde pública e da qualidade de vida de seus usuários.

O arranjo sequencial das superquadras, a topografia pouco acidentada e os espaços livres favorecem a implantação das ciclovias. Portanto, não há qualquer constrangimento por parte do Iphan para que Brasília siga ampliando sua rede cicloviária e fomentando o uso desse meio de transporte pelos seus cidadãos, incorporando-se assim a uma tendência mundial, já vigorosa nas demais metrópoles reconhecidas como patrimônio mundial.

CALÇADAS

Um dos princípios da concepção da superquadra diz respeito “à separação do tráfego de veículos do trânsito de pedestres”, de modo a resguardar a segurança e a comodidade de quem caminha. Dentro dessa proposição, é desejável que as calçadas sejam livres de obstáculos, resistentes, niveladas, antiderrapantes e providas de elementos como rampas e faixas podotáteis, proporcionando conforto, segurança e acessibilidade a todos os usuários.

SERÁ QUE VOCÊ CONHECE A SUPERQUADRA?



foto: arquivo Iphan, 2015.

“Para compreender a psicologia da rua não basta gozar-lhe as delícias como se goza do calor do sol e o lirismo do luar. É preciso ter espírito vagabundo, cheio de curiosidades malsãs e os nervos com um perpétuo desejo incontrolável, é preciso ser aquele que chamamos flâneur e praticar o mais interessante dos esportes – a arte de flanar.” (João do Rio, A alma encantadora das ruas, 1997)

Ao longo dessa publicação, buscou-se ilustrar a importância da superquadra na concepção urbanística de Brasília, evidenciando as diversidades e peculiaridades existentes no universo desse espaço que foi preparado para ser lugar de morada, para servir de abrigo aos brasilienses. Nosso intento foi compreender esse lugar como espaço de representação e convergência de sentidos, desvendando os conceitos que levaram à construção dessa ideia, desde sua origem, possibilitando ao usuário da superquadra um melhor entendimento sobre as intenções que levaram à sua concretização.

A cidade, por sua natureza própria, esconde alguns mistérios, se conformando por vezes, em “território de confronto de olhares, um campo de batalha de percepções e sensações” (Jeudy, 2005), e, quando se trata de seu lugar de morada, parte desses olhares vem permeada de sentimentos.

Mas alertamos, no caso de Brasília, e notadamente no caso das superquadras, que não se pode contentar com o primeiro olhar, é preciso se desnudar dos preconceitos e ir fundo rumo às descobertas, às várias realidades que muito se diferem, sejam por aspectos de forma ou até mesmo pela vivência de seus espaços. Em seu livro “A Imagem da Cidade”, Lynch (1997) traz um olhar sobre a fisionomia da cidade, seu poder de mutabilidade e, sobretudo, destaca a força da ação das pessoas sobre seus espaços, como agentes de transformações e não meros observadores. Certamente, “há mais do que o olho pode ver, mais do que o ouvido pode perceber, um cenário, uma paisagem esperando para serem explorados” (Lynch, 1997).

Este livrinho quis trazer um convite a experimentar, viver a superquadra em seu cotidiano, assim como sugere o poeta Baudelaire com o seu *flâneur*, figura curiosa, que se locomove a pé, sem pressa, e que dedica seu tempo a vagar pela cidade, adentrando espaços urbanos, observando e desvendando os cenários existentes (Benjamin, 1991).

Aceito o convite expresso no início dessa publicação, o leitor, ao adentrar esse universo das superquadras, se deparará com cenários diver-

sos, resultantes de transformações sofridas ao longo dos 56 anos de existência da cidade, e perceberá que a ela foram agregados novos significados, oriundos das práticas contemporâneas impressas em seus espaços. E perceberá que, ao contrário do que se pensa, temos muita diversidade em Brasília, e que talvez nas superquadras essa diversidade seja melhor percebida. Nossa hipótese é que há cidades menores dentro de uma cidade maior. Se isso for verdade, será que a essência de “bairro”, pensada por Lucio Costa, vem aos poucos surgindo em algumas superquadras? Em caso positivo, a que se devem essas transformações?

Nesse raciocínio sobre a diversidade das superquadras, consideradas as inúmeras oportunidades de experimentação que seus projetos ofereceram, algumas soluções favoreceram o uso de seus espaços, enquanto outras não foram tão felizes. A configuração urbana dos espaços públicos, dependendo da disposição dos blocos em uma superquadra, favorece ou não o encontro entre os usuários: algumas superquadras possuem verdadeiros pátios que convidam ao uso, onde a mãe pode de fato chamar o filho que brinca no parquinho; em outras, a disposição dos blocos não favorece a criação de espaços de encontro, o que acaba por ensejar o aparecimento de parquinhos individuais para cada bloco, culminando em isolamento e falta de encontro.

Mas em todas as superquadras, independentemente dos aspectos de configuração, os moradores vêm colocando cor, gostos e sentimentos, por vezes resultando em cenários intimistas e interioranos, sugerindo um resgate da sua cultura de origem. O que será que o autor do plano urbanístico de Brasília diria, ao se deparar com lugares assim, agora que já apropriados pelos brasilienses de nascimento ou de adoção?

Se você é morador de uma superquadra e ainda não se identificou com estas histórias ou não se encontrou nelas, sugerimos uma reflexão:

QUANTAS VEZES VOCÊ SE PERMITIU VIVENCIAR ESSE LUGAR CHAMADO SUPERQUADRA?

Marque “sim” ou “não” e divirta-se testando o seu nível de aproximação e apropriação em relação às Superquadras:

VOCÊ JÁ ...

() ... *caminhou pela superquadra, sob o intenso verde das copas das árvores?*

() ... *se pegou procurando o melhor ângulo da superquadra através do cobogó de seu bloco?*

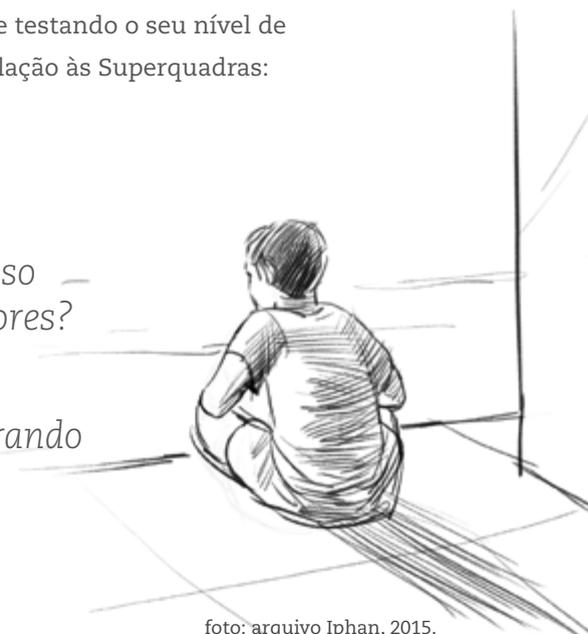
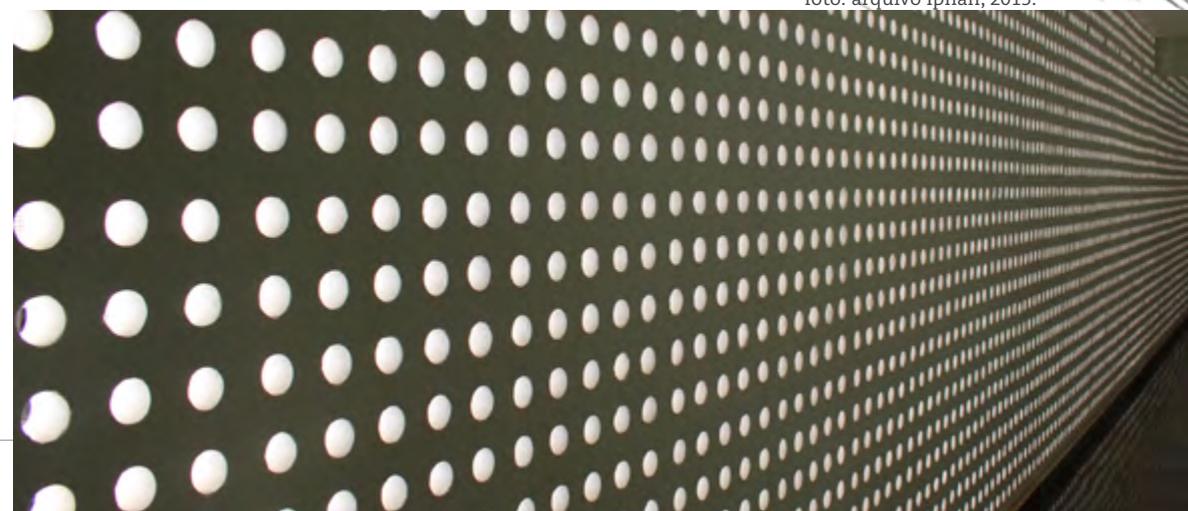


foto: arquivo Iphan, 2015.



() ... sentou-se embaixo do bloco residencial e ficou contemplando a paisagem ou simplesmente jogando conversa fora com os amigos?

() ... brincou ou levou seu filho para brincar no parquinho da superquadra?

() ... chupou manga de uma das mangueiras do “quintal” da superquadra?



foto: arquivo Iphan, 2015.



() ... fez uso dos espaços verdes da superquadra para se encontrar com os amigos?

() ... visitou a feirinha da superquadra onde mora ou da superquadra vizinha?

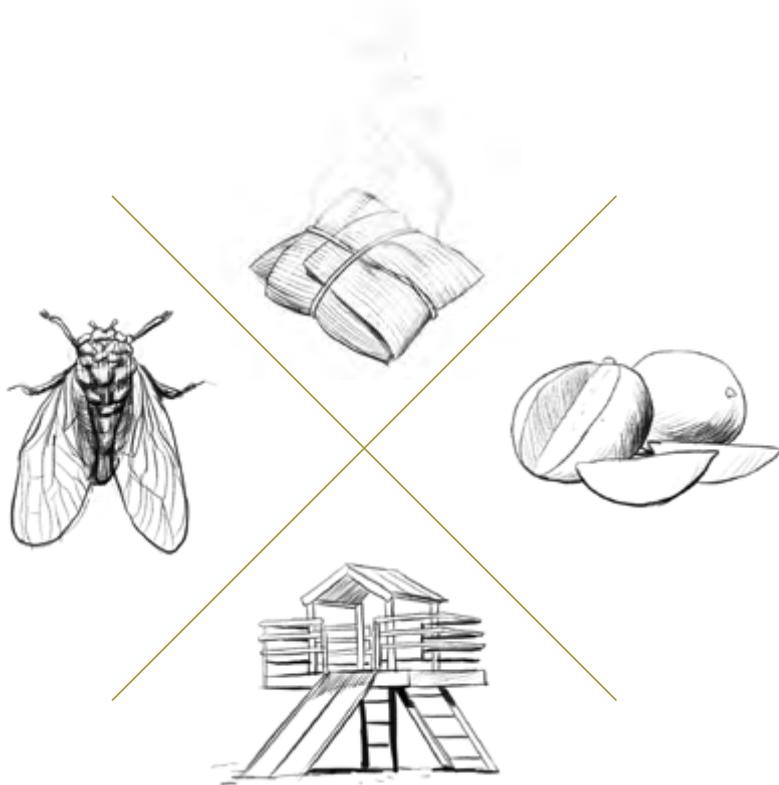
() ... jogou com os amigos na quadra de esportes?



() ... namorou em um
banquinho próximo ao seu
bloco?

() ... comprou pamonha
de um vendedor ambulante
que passa pela Superquadra?

() ... foi surpreendido com
a visita de uma cigarra em
setembrto?



() ... sentou-se embaixo
do bloco residencial e ficou
contemplando a paisagem
ou simplesmente jogando
conversa fora com os amigos?

() ... ficou maravilhado
com as cores de um ipê ou
flamboyant, através da janela
de seu apartamento?

Certamente, após esse reconhecimento, você notará que, como afirmamos lá no início, Brasília é uma cidade rara! E, por fim, esperamos que perceba o quanto é importante o seu papel na preservação desse valioso patrimônio chamado Superquadra, que, mais que um conceito, é um lugar de viver!

foto: arquivo Iphan, 2015.



REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

COSTA, Lucio (1957 / 2014). **Brasília, cidade que inventei**: Relatório do Plano Piloto de Brasília. Brasília: Iphan, 2014.

_____. **Brasília revisitada 1985/87**: Anexo I do Decreto nº 10.829 de 14 de outubro de 1987. In: Diário Oficial do Distrito Federal, suplemento, ano XII, nº 194,14 de outubro de 1987.

GOROVITZ, Mateus e FERREIRA, Marcílio Mendes. **A invenção da superquadra: o conceito de Unidade de Vizinhança em Brasília**. Brasília: Iphan, 2007.

JEUDY, Henri-Pierre. **Espelho das Cidades**. Tradução: Rejane Janowitz. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2005.

LASSANCE, Adalberto. **Brasília & Distrito Federal: imperativos institucionais**. Brasília: Verano/IHGDF, 2002.

LEITÃO, Francisco das Chagas. **Do risco à cidade: as plantas urbanísticas de Brasília, 1957-1964**. Brasília: PPG/FAU/UnB, 2003. (Dissertação, Mestrado em Arquitetura e Urbanismo)

LYNCH, Kevin. **A imagem da Cidade**. Tradução: Jefferson Luiz Camargo. São Paulo: Martins Fontes, 1997.

MACHADO, Marília Pacheco. **Superquadra: pensamento e prática urbanística**. Brasília: PPG/FAU/UnB, 2007. (Dissertação, Mestrado em Arquitetura e Urbanismo)

MAGALHÃES, Aloísio; LEITE, João de S. **E Triunfo?: a questão dos bens culturais no Brasil**. São Paulo: Nova Fronteira, 1985.

RABELLO, Sônia. **O Estado na preservação de bens culturais**. Rio de Janeiro: IPHAN, 1991.

RIO, João do. **A alma encantadora das ruas**. São Paulo: Companhia das Letras, 1997.

SEMINÁRIO DE ESTUDOS DOS PROBLEMAS URBANOS DE BRASÍLIA, 1., 1974, Brasília, DF. I Seminário de Estudos dos Problemas Urbanos de Brasília. Brasília: Senado Federal, 1974.



15 anos
de Patrimônio Cultural
Imaterial



O espaço urbano de Brasília apresenta vários componentes de inigualável simbologia para o urbanismo mundial, mas é na superquadra que a cidade esquece seu papel de capital do país e símbolo mundial da arquitetura moderna e revela seu lado citadino, de uma cidade concreta e humana. É aqui, neste ambiente intimista e bucólico, que aflora no brasiliense o sentido de pertencimento a um lugar e a uma comunidade. Este livrinho nos convida a experimentar a superquadra em seu cotidiano, mostrando sua diversidade e os novos significados a ela agregados.



Ministério da
Cultura

GOVERNO FEDERAL
BRASIL
PÁTRIA EDUCADORA