



CENTRO UNIVERSITÁRIO DE BRASÍLIA - CEUB
PROGRAMA DE INICIAÇÃO CIENTÍFICA

GABRIELA RIBEIRO RODRIGUES

**RELAÇÕES SOCIAIS E ESPAÇO PÚBLICO ENTRE INFLUÊNCIAS MÚTUAS:
UMA ANÁLISE A PARTIR DO PLANO PILOTO DE BRASÍLIA**

BRASÍLIA

2022



GABRIELA RIBEIRO RODRIGUES

**RELAÇÕES SOCIAIS E ESPAÇO PÚBLICO ENTRE INFLUÊNCIAS MÚTUAS:
UMA ANÁLISE A PARTIR DO PLANO PILOTO DE BRASÍLIA**

Relatório final de pesquisa de Iniciação Científica
apresentado à Assessoria de Pós-Graduação e Pesquisa.

Orientação: Sávio Tadeu Guimarães

BRASÍLIA

2022

AGRADECIMENTOS

Agradeço aos meus pais, que sempre me apoiaram e são um grande exemplo de determinação para mim; ao meu orientador, por todo o conhecimento compartilhado; aos meus amigos, por me ajudarem a lembrar que a vida deve ser repleta de sorrisos, e a Deus, por nunca ter me deixado desistir.

"A cidade é o espelho e a dimensão do homem"
BERRIEL, 2004.

RESUMO

Desde os primeiros aglomerados urbanos industriais insalubres formados a partir da Revolução Industrial, o espaço público urbano resultante passou a ser objeto de discussão contínua em busca de soluções para as problemáticas que se apresentavam, não apenas do ponto de vista físico, mas também em relação aos aspectos sociais. Dentro deste contexto, apesar do enorme valor arquitetônico, urbanístico, artístico e histórico que carrega, o Plano Piloto de Brasília, símbolo do Modernismo, passa, assim como qualquer outra cidade, por transformações em seus espaços e nas relações sociais entre seus habitantes se adaptando a essas mudanças, em maior ou menor grau. Tendo em vista o exposto, a presente pesquisa aqui apresentada consistiu em identificar, como seu principal objetivo, algumas dessas mudanças em categorias específicas de espaço público do Plano Piloto de Brasília; tais mudanças foram analisadas em sua dimensão socioespacial, pelo fato de a pesquisa ter correlacionado a influência mútua entre mudanças no espaço e mudanças nas relações sociais – esta escolha da localidade estudada se justifica, sobretudo, pelas especificidades do Plano Piloto, que permitem perceber com nitidez a aplicação de todos os conceitos do movimento modernista. A pesquisa objetivou identificar, também, como mudanças no espaço público urbano influenciam na interação entre os indivíduos que vivenciam suas consequências diária ou frequentemente, a partir da análise de 3 tipologias urbanas que marcam a singularidade do projeto de Brasília, e que foram selecionados como os objetos de investigação: os pilotis, as passagens subterrâneas de pedestres e o Parque da Cidade. Como metodologia para esta investigação, foram utilizados referencial bibliográfico, visitas técnicas, registros fotográficos e um questionário misto de perguntas fechadas e abertas aplicado por meio de plataforma digitais voltado ao público do Distrito Federal. Entre os resultados alcançados, além de correlações socioespaciais encontradas nessas três categorias de espaços investigadas, foi possível, também, criar um banco de imagens sobre tais espacialidades e de opiniões do público participante da pesquisa.

Palavras-chave: espaço público urbano; relações socioespaciais; pilotis de Brasília; passagens subterrâneas de Brasília; Parque da Cidade de Brasília.

LISTAS DE GRÁFICOS

Gráfico 1	46
Gráfico 2	46
Gráfico 3	47
Gráfico 4	47
Gráfico 5	48
Gráfico 6	48
Gráfico 7	48
Gráfico 8	50

SUMÁRIO

1. Introdução	07
2. Fundamentação teórica	10
3. Método	42
4. Resultados e discussão	44
5. Considerações finais	52
6. Referências	54
7. Apêndices	58
8. Anexos	60

1. INTRODUÇÃO

O espaço urbano tem, por essência, a heterogeneidade, em todos os sentidos: de usos, de indivíduos e de estruturas, por exemplo. Em um ambiente naturalmente diverso como esse, os conflitos são não apenas inevitáveis, como também parte importante para o funcionamento da dinâmica. Entretanto, muitos dos conflitos, quando não resolvidos, desencadeiam problemas urbanos, problemas estes que permeiam a história das cidades e que há muito são objeto de discussão de estudiosos. Autores como Jane Jacobs (2011), que não só analisa as cidades da modernidade, como também elabora teorias para possíveis soluções, ou Richard Sennett (1998), que vê na secularização, no neoliberalismo e nos ideais modernos a causa do problema dos espaços públicos, são utilizados na pesquisa como parâmetros para elucidar as questões sobre as transformações do espaço público urbano.

Desde a segunda metade do século XX, têm sido muitas e crescentes as reflexões e reivindicações, provenientes tanto do meio acadêmico e intelectual quanto da opinião pública em geral, acerca do espaço público, de sua acessibilidade, qualidade e apropriação por grupos sociais dos mais diversos. Por isso, essa pesquisa, que tem como foco o espaço público, valida-se por também consistir em um esforço de reflexão sobre essa temática tão cara às cidades contemporâneas.

Como se pode perceber com Jacobs (2011) e, principalmente, Sennett (1998), os problemas relacionados ao espaço público se agravaram à medida que a sociedade de consumo se expandiu. A tendência ao individualismo exacerbado provocou a homogeneização da cidade e sua divisão em bolhas sociais, atomizando os indivíduos de acordo com as condições econômicas e sociais. Esta tendência de separação foi ainda mais reforçada pela difusão da ideia de setorização modernista, que apesar de ideologicamente ter cunho social, representou, na realidade, a tradução do modo de pensar capitalista.

Nesse sentido, é pertinente ressaltar que a expansão do sistema econômico neoliberalista provocou mudanças significativas na ordem social: o aumento deliberado do poder privado impulsionou o individualismo e o consumismo excessivos. Como pontua Carmo e Estevens (2008), o consumo passou a ser a primeira função urbana. A partir de então, os espaços públicos urbanos foram rapidamente substituídos por espaços coletivos privados. O espaço público, antes palco de interações e diversidade sociais, passa a ser negligenciado e

abandonado na modernidade. Como consequência, essas áreas das cidades modernas, e até mesmo de algumas cidades contemporâneas, tornaram-se inseguras e hostis, meros locais de passagem e instrumentos de segregação e marginalização de populações menos favorecidas. Toda a socialização que anteriormente acontecia nos espaços públicos transferiu-se para dentro dos centros comerciais privados, shoppings, condomínios e complexos de lazer fechados, por exemplo, restritos às classes mais abastadas.

Nota-se então que, na modernidade, definida como o período pós-Idade Média, prevalece, mesmo que implicitamente, a busca por uma cidade sem qualquer tipo de conflito, o que provoca a redução das interações entre os indivíduos dentro dos espaços urbanos, em especial os públicos. Consequente e ironicamente, cria-se então um conflito ainda maior entre habitantes e os espaços públicos que compartilham. Dentro desta temática, definiu-se como foco da pesquisa o caso do Plano Piloto de Brasília, que, apesar do enorme valor arquitetônico, urbanístico, artístico e histórico que apresenta, assim como qualquer outra cidade, sofre transformações em seus espaços e nas relações sociais entre seus habitantes e se adapta a essas mudanças, em maior ou menor grau. Muitos são os estudiosos contemporâneos que já desenvolveram abordagens que perpassam o caso de Brasília, como James Holston (2005), Hugo Segawa (2018), Jan Gehl (2013) e Frederico de Holanda (2002). Estes e outros autores tiveram estudos utilizados como base para a pesquisa, entre críticas e valorizações da capital federal, de suas potencialidades e carências.

Somado a isso, a reviravolta mundial causada pela pandemia de COVID-19 trouxe à tona os graves problemas urbanos enfrentados pelas cidades da atualidade e a necessidade de mudanças urgentes. Os longos períodos de isolamento e distanciamento social evidenciaram as desigualdades socioespaciais urbanas: carência e má distribuição de espaços abertos de qualidade, tanto públicos quanto residenciais, e ausência de áreas verdes e espaços de convívio públicos, por exemplo. A reclusão obrigatória tem levado à revalorização dos espaços públicos e à percepção empírica do caráter prejudicial da atual configuração das cidades, que pouco ou nada colaboram para a qualidade de vida de seus habitantes, e o reconhecimento da necessidade de socialização intrínseca ao ser humano.

O anseio por mudanças foi demonstrado pela pesquisa Acesso aos espaços públicos na pandemia, realizada pelas organizações Sampapé! e Metrópole 1:1 no primeiro semestre de 2020 no estado de São Paulo, durante a reabertura parcial das atividades, constatou que

73,6% dos pesquisados sentiam muita falta de socializar e confraternizar em espaços públicos e que 87,5% perceberam com a impossibilidade de sair de casa que a cidade seria menos poluída se houvesse menos circulação de veículos motorizados. Outro dado interessante colhido é o de que 75,6% dos participantes gostariam que ocorresse o aumento da arborização das ruas.

Apesar dos resultados apresentados serem provenientes de uma cidade brasileira, deve-se levar em conta o ponto citado por Segawa (2018, p. 462) sobre a opinião de Frederico de Holanda ao tratar da crítica feita por Holston a Brasília, de que “se faz necessário, para uma correta análise, considerar os vários modos de inserção dos agentes sociais no funcionamento de uma sociedade, que resulta em distintos modos de vida e, dessa forma, distintos modos de produzir, usar e avaliar o espaço urbano”. Assim, para entender o panorama urbano do Plano Piloto de Brasília é essencial uma análise levando em conta suas particularidades socioespaciais, a fim de identificar transformações e possibilitar a proposição de melhorias de acordo com suas especificidades.

Objetivos: geral e específicos

Tendo em vista o exposto, aproveitando-se das especificidades da capital federal, onde se percebe com nitidez a aplicação de todos os conceitos do movimento modernista, a presente pesquisa consiste em identificar transformações ocorridas no espaço público urbano do Plano Piloto de Brasília, assim como transformações nas relações sociais ocorrentes no mesmo, desde a criação da cidade até a atualidade, e correlacionar as transformações do âmbito das relações sociais com as transformações do âmbito do espaço público urbano do Plano, objetivando identificar a influência mútua entre relações sociais e espaços públicos característicos do Plano Piloto de Brasília, a saber: pilotis, passagens subterrâneas e Parque da Cidade.

2. FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

Com o fim da Idade Média, marcado economicamente pelo abandono do sistema feudalista para implantação do capitalismo, teve início a Idade Moderna. Considerando o espaço como o que existe entre a dimensão econômica e a social, diretamente modificado e afetado por esses dois, como defendido por Carmo e Estevens (2008), tem-se que as

transformações econômicas alteraram não só as estruturas sociais a partir daquele momento, como também influenciaram na conformação dos espaços urbanos que começavam a se expandir. Habermas (1991) pontua que as transformações sociais que ocorriam durante esse período de rupturas e mudanças geraram a necessidade de um espaço de liberdade. De acordo com seu pensamento, a esfera pública moderna deveria ser um local de confronto às autoridades, de exercício das liberdades e do uso do diálogo racional como forma de interação entre os indivíduos.

Desde os primeiros aglomerados urbanos industriais insalubres formados a partir da Revolução Industrial, o espaço público urbano resultante passou a ser objeto de discussão contínua em busca de soluções para as problemáticas da nova realidade. A primeira grande reforma urbana proposta e concretizada ocorreu em Paris. Conduzida por Haussmann, a Reforma de Paris tinha como objetivo melhorar as condições sanitárias da cidade e, organizando fisicamente, solucionar os conflitos e as elevadas e prejudiciais densidades demográficas. Entretanto, a abertura de grandes avenidas, praças e bulevares em meio ao tecido urbano existente não respeitou as características e interações sociais presentes nas áreas de intervenção, comunidades foram separadas e realocadas arbitrariamente, ferindo em parte a definição ideal proposta por Habermas (1991). De acordo com Foucault (1977), essa desconsideração, na modernidade, ocorre de maneira proposital. Para ele, o espaço está intrinsecamente ligado ao poder e a maneira como o espaço configura-se tem por objetivo ser uma ferramenta do Estado para vigiar e controlar os indivíduos. De certo modo, as grandes reformas urbanas do século XIX realmente buscavam o controle das efervescências sociais da época, mas não se pode levar em conta apenas os aspectos negativos destes experimentos. Vale ressaltar que tais propostas possibilitaram uma melhor compreensão das dinâmicas urbanas ao longo da história.

A necessidade de transformações e adaptações à realidade tornou-se ainda mais latente após a Primeira Guerra Mundial. Ao fim dos confrontos, as nações envolvidas encontravam-se devastadas física, social e economicamente. Neste contexto, surge o Modernismo, com uma proposta de uma arquitetura estandarizada, apresentava-se como uma solução economicamente viável para reconstrução no pós-guerra (BENEVOLO, 1998). No urbanismo, com provável influência das grandes modificações urbanas do século XIX, revisita a ideia das grandes vias, defendendo a ortogonalidade, os traçados retilíneos e a setorização

da cidade como solução para a configuração das cidades antigas e para os problemas urbanos (BENEVOLO, 1999).

O forte engajamento dos arquitetos e urbanistas defensores do Modernismo em prol da resolução dos problemas urbanos culminou na criação do primeiro Congresso Internacional de Arquitetura Moderna, em 1928, na Suíça. Os CIAM, como ficaram conhecidos esse congresso e os subsequentes, tinham o objetivo de reunir profissionais da área para, além de discutir e definir os problemas que envolviam a arquitetura, apresentar ideias para solucioná-los, assegurando que as mesmas fossem compreendidas e postas em prática pela sociedade (CIAM, 1933). Em sua quarta edição, realizada em Atenas, o Congresso sob a temática do urbanismo e com participação de Le Corbusier, analisou 33 cidades de diferentes países a fim de elaborar diretrizes urbanísticas de aplicação global. Assim tem origem a intitulada Carta de Atenas. O documento pioneiro responde às questões levantadas após a análise das cidades observadas, o que leva à definição das diretrizes do urbanismo moderno e à determinação de suas três funções primordiais: habitar, trabalhar e recrear-se (CIAM, 1933, p.37). A Carta ressalta que as mudanças propostas até aquele momento da história restringiam-se apenas ao problema de circulação, criticando claramente as reformas europeias do século XIX, porém em tom de análise, reconhece que o urbanismo expressa a realidade de uma época e que os agentes que conformam a cidade estão sempre em contínua mudança.

Apesar de considerar a influência de mais fatores na conformação do espaço urbano do que as propostas do século XIX, e de se basear em um discurso de cunho social reconhecendo o aspecto coletivo característico das cidades, a Carta de Atenas não aborda toda a complexidade que envolve o espaço urbano. A divisão da cidade em funções proposta pelo documento modernista define implicitamente o espaço público apenas como um meio que abriga o recrear-se e o circular. O enfoque primordial no habitar deixa de lado a complexidade do espaço público urbano e presume que a nova organização proposta extinguirá a heterogeneidade tida como problema urbano advindo do medievo. Entretanto, os resultados práticos da aplicação das diretrizes urbanísticas definidas na Carta mostraram-se ineficazes frente às problemáticas identificadas em sua teoria. As falhas do discurso

modernista provocaram diversas críticas contundentes contemporâneas e subsequentes ao movimento.

De acordo com Jane Jacobs (2011), para alcançar resultados bem-sucedidos faz-se necessário um estudo teórico-empírico das cidades, ou seja, a proposição de uma teoria deve ter sua validade e aplicabilidade verificadas através de experimentação em uma parcela amostral, para somente depois ser implementada ou não de maneira mais abrangente. Assim, pode-se atribuir, em parte, as falhas das soluções modernistas ao caráter unicamente teórico das análises que geraram suas proposições.

Jacobs (2011) afirma ainda que o grande erro dos planejadores modernos é buscar uma configuração urbana que valoriza o vazio e a ordem, uma vez que o espaço urbano, em especial o público, tem por característica essencial para sua vitalidade o movimento e a circulação de pessoas, a diversidade de indivíduos, relações e usos. Ao setorizar a cidade por funções e valorizar a circulação motorizada em detrimento do movimento pedonal, o Modernismo provocou modificações nas interações sociais urbanas. Reduzidas as relações coletivas públicas, e estratificadas as classes, fortaleceu-se e ampliou-se o convívio privado e o isolamento comunitário: as relações passaram a ser estabelecidas dentro de uma comunidade homogênea, os indivíduos interagem de acordo com os padrões que compartilhavam, demonstrando aversão ao contato com indivíduos externos (JACOBS, 2011).

O desenvolvimento dessas relações homogêneas e intolerantes é tido como um reflexo direto da construção do espaço urbano modernista, igualmente segregado e inflexível. Segundo Gordon Cullen (1996), o ambiente das cidades modernas era fragmentado e desconexo: além do impacto social, a setorização gerou um tecido urbano formado por zonas dissociadas umas das outras, desarticuladas, sem a coerência e a organização defendidas por Cullen (1996) em sua conceituação da paisagem urbana, fundamentais para interagir emocionalmente com os indivíduos. Vale ressaltar que o conceito de espaço coerente e organizado possui definições diferentes para esse autor e para o movimento moderno, uma vez que para Cullen (1996) essas características são alcançadas através da diversidade visual proveniente da multiplicidade de elementos, escalas, formas e usos, que, por sua vez, proporcionam a construção de uma identidade.

Objetivando também definir e valorizar a identidade dos espaços urbanos, Kenneth Frampton (2003) apresenta como alternativa às problemáticas do Modernismo o

Regionalismo crítico. Definido pelo próprio autor como uma prática marginal à arquitetura moderna, o Regionalismo mantém as bases modernistas, porém possui enfoque no lugar onde a edificação se insere, não considerando o objeto um elemento independente, como o faz o movimento moderno. O caráter regional da proposta configura-se por enfatizar os fatores específicos do lugar, opondo-se à chamada civilização universal vigente na época (FRAMPTON, 2003).

A forma como o espaço modernista afeta as relações sociais no espaço público urbano também é abordada por Richard Sennett (1998). O autor defende que as tendências sociais e mudanças nas gerações surgidas após a Segunda Guerra Mundial, destacando a implantação do sistema neoliberalista e a ascensão das tendências individualistas, levaram à subversão das relações sociais. Como a arquitetura e o urbanismo refletem a sociedade na qual estão inseridos, as consequências dessas transformações impactaram diretamente na forma como o espaço urbano configura-se e na maneira como as edificações se relacionam com o meio. O caráter contraditório das construções modernas é considerado como um dos efeitos dos impactos sofridos: ao mesmo tempo que se preza pela estética da visibilidade com os grandes planos de vidro, os mesmos funcionam como ferramentas para o isolamento social (SENNETT, 1998). Sennett exemplifica de maneira interessante seu ponto de vista ao analisar criticamente o centro de edifícios moderno Brunswick Centre, localizado em Londres, como amostra do “paradoxo do isolamento em meio à visibilidade” (SENNETT, 1998, p.27):

A verdadeira lição do Brunswick Centre está contida no seu pátio central aberto. Existem ali algumas lojas e vastas áreas de espaço vazio. É uma área de passagem, não de uso; sentar em um dos raros bancos de concreto do pátio, durante qualquer espaço de tempo, deixa-nos profundamente sem jeito, como se estivéssemos em exibição em um vasto hall de entrada vazio. (SENNETT, 1998, p.27)

A crítica de Sennett (1998) confirma então o pensamento de Jacobs (2011): o espaço público urbano moderno negligenciado e sem diversidade de usos perde seu atrativo, torna-se monótono e entediante, e ao invés de promover a interação das pessoas, causa aversão. O processo de abandono do espaço público agravou progressivamente seus problemas modernos: sem os intitulados por Jane Jacobs “olhos da rua”, as áreas públicas urbanas tornaram-se sinônimo de insegurança (JACOBS, 2011). Jan Gehl (2013) afirma que esse descaso com o espaço público urbano surge quando a dimensão humana passa a ser

desconsiderada no planejamento urbano. A prioridade dada à busca por soluções para a circulação de automóveis tirou praticamente por completo o espaço público das discussões urbanas. O foco deixou de ser as relações sociais e os espaços públicos da cidade para dar lugar aos edifícios individuais, reforçando a segregação e o isolamento comunitário (GEHL, 2013).

Apesar das duras e válidas críticas sofridas pelo modelo arquitetônico e urbanístico modernista ao longo de seu apogeu e sua evidenciada ineficácia frente aos problemas urbanos, já no período de declínio do Modernismo surge o projeto de Brasília, ainda sob a utopia do movimento. Aos moldes da Carta de Atenas, com soluções rodoviaristas, setorização, e com influência dos modelos urbanos propostos por Le Corbusier, Lúcio Costa concebe o Plano Piloto de Brasília para o concurso da nova capital do país (FICHER, 2009). O documento resultante da proposta, o Relatório do Plano Piloto de Brasília, elencou as características e escalas que regeriam o projeto urbano completamente modernista. Mesmo representando uma expressão tardia do Modernismo em relação ao contexto mundial, o projeto do Plano Piloto foi promovido, não só pelo presidente da época Juscelino Kubitschek, mas também por Le Corbusier, como um avanço no desenvolvimento do Brasil, simbolizando a capacidade criativa e a autenticidade do país (SEGAWA, 2018).

Todavia, a construção de Brasília foi, antes mesmo de seu início, motivo de polêmicas, muitas expectativas e, assim como o modelo adotado, alvo de fortes críticas: Hugo Segawa (2018) cita o posicionamento cético, tanto de parcelas da população brasileira quanto de estudiosos e intelectuais estrangeiros que observavam o andamento projeto. Entre eles, John Dos Passos, escritor norte-americano que registrou as próprias impressões sobre Brasília durante visitas à nova capital, antes e depois da inauguração. Suas principais críticas se debruçaram sobre o iminente fracasso do projeto, uma vez que se estava edificando obras monumentais no interior praticamente desabitado do país de forma aparentemente precipitada (DOS PASSOS apud. SEGAWA, 2018, p.449, 450). O descrédito à proposta do Plano Piloto e o pessimismo em relação ao futuro da cidade aumentaram com o golpe militar de 1964, apenas quatro anos após a inauguração de Brasília. Esta abrupta mudança política com fortes impactos no âmbito social ameaçou todo o progresso e originalidade que a ideia do

Plano Piloto simbolizava, frustrando as expectativas em relação à nova era que a construção da capital representava (SEGAWA, 2018).

Além disso, as características urbanas da cidade por si só já eram motivos suficientes para fomentar críticas, como se pode constatar com a citação de Segawa (2018) ao posicionamento de Robert Hughes sobre a prioridade rodoviária do projeto. Brasília ao invés de ser projetada para a realidade, é pensada para um futuro utópico onde o pedestre é irrelevante, afirmação que se comprova pela insuficiente quantidade de calçadas e passeios, e a maior importância é dada ao automóvel, em um país onde a maior parte da população não tem carro (HUGHES apud. SEGAWA, 2018, p.457). Outro ponto, apresentado por Cristiane Gusmão (2009), salienta que o relatório do Plano Piloto de Lúcio Costa deixou inconsistências a respeito de como tratar os espaços públicos abertos e verdes, uma vez que a escala bucólica da cidade não teve sua relevância abordada no documento.

Entretanto, contrariando as projeções negativas, Brasília se tornou uma cidade consolidada, dentro de suas especificidades: as superquadras transformaram-se em unidades de vizinhança e os espaços vazios que permeiam os blocos e os jardins geraram diversidade urbana (HESS apud. SEGAWA, 2018). Apesar do projeto do Plano Piloto não ter tido como foco de concepção as pessoas, seus habitantes apropriaram-se do espaço e deram vida a esse experimento moderno, o que foi constatado por Lucio Costa (1987), revisitando Brasília após cerca de 25 anos de sua inauguração. O autor do projeto reconheceu não só a surpreendente vitalidade que se desenvolveu, como também a existência e importância da quarta escala de Brasília, a bucólica, e a necessidade de preservar o patrimônio que a cidade representava. Como consequência da não consideração da quarta escala desde o início do projeto, de acordo com Cristiane Gusmão (2009), foram atribuídos à escala bucólica todos os elementos e áreas que não se encaixavam nas outras três escalas iniciais, a saber: residencial, monumental e gregária, ficando lacunas de como esses espaços públicos deveriam ser tratados e utilizados. A ideia inicial atribuía aos espaços verdes apenas a função paisagística, sem se preocupar com a apropriação social, essencial para a manutenção da vitalidade da cidade.

A relevância de Brasília tanto no âmbito social, histórico, econômico quanto artístico e arquitetônico foi formalmente reconhecida e atestada com a sua inscrição na lista de Patrimônio Cultural da Humanidade da Unesco, em 1987, resguardando a preservação do conjunto urbanístico único. A autenticidade de Brasília também foi tema para a formulação

pelo IPHAN da chamada Carta Brasília, de 1995, documento que enfatiza a necessidade de preservação das características originais urbanas. Estes e outros documentos que visam a proteção patrimonial do Plano Piloto de Brasília são essenciais para nortear as mudanças urbanas necessárias para adaptação à realidade e às dinâmicas dos espaços ao longo do tempo, visto que muitos pontos em relação às definições de uso do espaço da cidade, em especial o público, não foram contemplados pelo Relatório do Plano Piloto (GUSMÃO, 2009). Apesar de dificultarem, as indefinições não se apresentam como impeditivo para a apropriação do espaço público da cidade. Ações governamentais como a regulamentação dos conselhos responsáveis pela gestão de parques ecológicos e de uso múltiplo do Distrito Federal e a tentativa de dinamizar a orla do lago, por exemplo, buscam incentivar o uso dos espaços públicos urbanos de Brasília, além de iniciativas privadas que ajudam a promover a ressignificação de áreas.

A respeito da apropriação bem sucedida dos espaços públicos urbanos modernos, pode-se utilizar como exemplo também o caso do MASP. O grande vão do Museu de Arte de São Paulo, resultado da reinterpretação do uso de pilotis do Modernismo, interliga seu belvedere com a Avenida Paulista, gerando um espaço sem barreiras físicas e em grande parte sombreado pela própria edificação. Porém, a existência do espaço físico propício não garante por si só a presença de interações sociais, estas por sua vez somente são possíveis por meio da acessibilidade, tanto física quanto social e econômica. Um espaço acessível permite que a população se aproprie e desfrute-o. Essa junção de fatores fez do MASP um símbolo do sucesso das relações entre interação e convívio sociais e a arquitetura moderna (COSTA, 2017). Além da acessibilidade, a diversidade de usos e ações que o local abriga levam à apropriação do espaço público urbano, como defende Paulo Cezar Nunes Junior (2015) ao fazer uma análise do Parque do Ibirapuera, também em São Paulo. Nunes Junior (2015) salienta que a apropriação contínua se dá pela dinamicidade de usos, um espaço com mais possibilidades de utilização torna-se mais variado e atrativo para uma maior diversidade de público.

A necessidade de repensar o espaço urbano tornou-se urgente no contexto dos repentinos acontecimentos provocados pela pandemia de COVID-19, que têm gerado impactos mundiais e induzido a uma grande transformação na maneira da população apreender as relações sociais e espaciais. A pandemia apresentou-se como um estímulo a

rever a ideia de que cada indivíduo é completamente independente e autônomo do restante da sociedade e levou a perceber que é a interação social que caracteriza a humanidade (COSTA; DOMINGOS; ZANETTI, 2020). Se antes via-se um grande esforço por reduzida parcela da sociedade, como organizações governamentais e não governamentais, para incentivar o uso dos espaços públicos urbanos, no contexto da pandemia percebe-se um anseio da população pela interação, pela utilização das áreas públicas abertas e pelo convívio social. A impossibilidade legal, devido ao isolamento social mundialmente adotado, de manter fisicamente as relações e interações com os demais indivíduos culminou, por exemplo, na promoção de eventos clandestinos.

Além da valorização das relações interpessoais, a crise sanitária evidenciou as graves desigualdades sociais e os efeitos do atual sistema econômico sobre a sociedade e os espaços (SALES, 2020). As consequências desse momento histórico a longo prazo ainda são incertas, as análises contemporâneas abordam os acontecimentos presentes e supõem possíveis panoramas pós-pandemia. Tendo em vista o exposto até aqui e sabendo do caráter dinâmico e diverso dos espaços urbanos, definidos pelas características específicas da sociedade que o compõem, percebe-se a grande importância de estudar as mudanças que ocorreram e vem ocorrendo na maneira de lidar com o espaço público, tanto antes quanto durante a pandemia, dentro de cada realidade. A presente pesquisa se propõe, buscando o atingimento de seus objetivos, contribuir para que futuramente soluções efetivas para a melhoria da problemática sejam possíveis de acordo com as especificidades encontradas no Plano Piloto de Brasília, conforme explicitado por Segaud (2016), Holston (2005), Holanda (2002), entre outros pesquisadores, e conforme também consideramos possível constatarmos durante a pesquisa aqui proposta.

As mudanças nos modos de circular pela cidade não são parte de um fenômeno exclusivo de Brasília, o desenvolvimento da sociedade de consumo, a setorização urbana e os avanços tecnológicos impactaram na forma como a sociedade se estrutura (SENNETT, 1998). De acordo com Jane Jacobs (2011), a maneira como as cidades modernas foram planejadas, negando a multiplicidade de usos, tornou os espaços públicos monótonos. Sem atrativos, estes locais esvaziaram-se cada vez mais, perderam vitalidade e como consequência dessa

carência de vida pública espontânea, os habitantes e usuários tendem a se manterem isolados uns dos outros (JACOBS, 2011).

Os fenômenos descritos por Jacobs (2011) são passíveis de ocorrer em diversas cidades, entretanto, a escolha do Plano Piloto de Brasília como objeto de análise-estudo se deu por seu caráter único, repleto de peculiaridades urbanas advindas do modernismo em um mesmo local. A cidade que foi totalmente construída dentro desse contexto de experimentações e mudanças do "circular" no espaço urbano e projetada para um futuro rodoviário (HUGHES apud. SEGAWA, 2018), apresenta um cenário relevante para estudo da maneira como as relações sociais e o espaço público urbano se interrelacionam.

A transformação no modo de circular afetou diretamente também a situação oposta: a permanência no espaço público. A adoção massiva de veículos automotores como meio principal de transporte, juntamente com a falta de diversidade de usos na cidade, reduziu drasticamente a circulação pedonal e, conseqüentemente, o contato direto do indivíduo com o seu redor. Quanto menores o contato e a diversidade, menor a interação e a probabilidade de permanecer no espaço (JACOBS, 2011).

Apesar de, em suas primeiras décadas de vida, os espaços públicos urbanos de Brasília terem sido positivamente apropriados pela comunidade (COSTA, 1987), a realidade que se observa a partir da década de 90 é outra: espaços esvaziados, subutilizados, com pouca ou nenhuma vitalidade e modificados, tanto de maneira benéfica quanto prejudicial. Para identificar tais transformações que ocorreram ao longo desses anos no espaço público urbano de Brasília, esta pesquisa se debruçou sobre três tipologias que estão intrinsecamente ligadas ao projeto da cidade, assim como ao "circular" e ao "permanecer" no espaço: os pilotis, as passagens subterrâneas e os parques, perpassando a história dos mesmos e sua adoção no projeto do Plano Piloto de Brasília.

PARQUES

Dentro do espaço da cidade desenvolveram-se, como parte da origem e do processo de evolução urbanas, áreas verdes permeando os sítios construídos (GUERREIRO, 2020). Essas tipologias vegetais conformaram inicialmente os jardins, que, como exposto por Saldanha (2011), evocam a ideia de uma porção particular da casa do lado de fora; a escala micro do espaço verde, pequeno e de certa forma fechado. Enquanto que as praças representam "o

espaço público, político, econômico e militar (...) A praça é sempre um largo e corresponde à possibilidade de reunir muita gente” (SALDANHA, 2011, p. 106). Nos pequenos aglomerados urbanos a praça é o ponto de encontro de seus habitantes, ao passo que nos grandes centros esse elemento se distribui pelo tecido da cidade proporcionando vários locais de respiro em meio às construções (GUERREIRO, 2020).

Pode-se considerar que a praça representa então a escala intermediária das tipologias verdes da cidade, abrigando mais pessoas e funções que os jardins, mas ainda com menor abrangência que o parque, correspondente à escala macro. No Modernismo, tais elementos urbanos foram vinculados à escala bucólica e compreendidos como parte essencial à conformação da cidade ideal (ASSEMBLEIA DO CIAM, 1933). Por sua escala, abrangência e diversidade, os parques urbanos assumem um papel importante no desenho urbano e na vida da população.

Primeiramente, cabe ressaltar que os parques urbanos aos quais a presente pesquisa irá se referir são aqueles que possuem função social, uma vez que existem outras classificações, como parques urbanos voltados unicamente para proteção ambiental (Friedrich apud Silva; Pasqualetto, 2013, p.287).

A concepção de parque urbano surgiu no século XVIII na Europa, mais precisamente na Inglaterra, seguida pela França e pelos Estados Unidos. A idealização dessa estrutura originou-se orientada pelas questões de urbanização e industrialização das cidades na época (SILVA; PASQUALETTO, 2013). Densos física e demograficamente, e sem planejamento, os centros urbanos industrializados e suas populações sofriam com graves problemas sanitários e baixa qualidade de vida, decorrentes das precárias condições das cidades do início do período industrial. Como resposta a essas carências foram propostos por toda a Europa planos de reurbanização das cidades, como a Reforma de Haussmann, em Paris, e se adotaram estratégias urbanísticas, como a implantação de parques, configurados como áreas abertas arborizadas em meio ao tecido urbano (ARAÚJO; BARRETO, 2020).

De acordo com Araújo e Barreto (2020), os parques urbanos foram adotados no Brasil muito posteriormente ao seu surgimento no exterior, e, diferentemente do ocorrido no continente europeu, os parques brasileiros tiveram inicialmente a função de abrigar a recreação e a exibição das classes dominantes, em uma tentativa de apenas recriar esteticamente a paisagem estrangeira, mas sem a alta densidade populacional como força

motriz, uma vez que o Brasil não sofria, até o século XX, com excedente populacional urbano como a Europa.

O Passeio Público, localizado no Rio de Janeiro, foi o primeiro parque urbano criado no Brasil, em 1783, e exemplifica a função dos parques no país à época: o desenho do projeto seguiu com rigor um traçado geométrico e com inspiração nos jardins franceses clássicos, priorizando a estética e a conformação de uma paisagem bucólica nos moldes europeus (SILVA; PASQUALETTO, 2013). Entretanto, no século XIX, a criação do Jardim Botânico do Rio de Janeiro abriu novos precedentes quanto ao uso de espaços verdes na cidade. Inaugurado em 1808, o Jardim Botânico foi criado pela coroa portuguesa, idealizado como um local para estudos científicos da flora brasileira e para a aclimação de espécies. Porém, passou a abrigar mais funções quando, em 1819, foi aberto ao público: além de espaço para investigações científicas, tornou-se local de contemplação e recreação da população, frequentado predominantemente pela elite (BEDIAGA, 2007). Pode-se inferir que de certa maneira o Jardim Botânico simboliza, à época, uma evolução das áreas verdes urbanas quanto às destinações.

Contudo, a partir da década de 1950, nota-se no Brasil a intensificação da urbanização de determinadas cidades e significativo adensamento populacional, levando a uma maior procura das áreas verdes dentro dos centros urbanos, evidenciando a essencialidade desses elementos para a coletividade. Além do aumento crescente da demanda por espaços verdes nas cidades, após a Segunda Guerra Mundial, os parques urbanos passaram a carregar outro significado: atribuiu-se a estes espaços novos usos e composições morfológicas, predominando a simplificação de formas e deixando de atender apenas às elites das grandes cidades, popularizando-se em centros de pequeno e médio porte (MACEDO, 2010). Nas décadas subsequentes, a tendência mantém-se, tendo como resultado a criação de diversos parques urbanos por todo o país, como o paulista Parque Ibirapuera, em 1954, e o carioca Aterro do Flamengo, em 1962, ambos considerados marcos das mudanças do paisagismo urbano e para o estabelecimento do parque urbano nas configurações que apresenta hodiernamente.

Conforme Guerreiro (2011), os parques urbanos caracterizam-se por uma significativa diversidade de funções: abrigam espaços para prática de atividades recreativas, esportivas, além de variados equipamentos públicos a serviço da comunidade. São dotados de áreas

pavimentadas e arborizadas, comumente predominando a cobertura vegetal, como forma de cumprir a função de respiro para a cidade e para seus habitantes.

Na opinião de Macedo (2010), Brasília foi o maior símbolo do período pós década de 50, por se configurar como uma cidade parque, na qual todos os edifícios estão envoltos por extensas áreas verdes, proporcionando aos moradores cotidianamente paisagens bucólicas que remetem ao ambiente de um parque, característica resultado da influência do modelo urbanístico da cidade-jardim de Ebenezer Howard, assim como a criação do Parque Dona Sarah Kubitschek (TANURE, 2009).

Apesar de atualmente representar um dos principais pontos turísticos e o parque mais frequentado da capital, além de ser um dos maiores da América Latina (BECK, 2012), o Parque da Cidade, como é popularmente chamado, não estava consolidado quando da inauguração de Brasília. No Plano de Lúcio Costa, a região seria ocupada por um jardim botânico e do outro lado do Eixo Monumental estaria um zoológico. Posteriormente, decidiu-se modificar o projeto e aglutinar os dois equipamentos no local onde seria o jardim botânico (TANURE, 2009). Mesmo assim, até a década de 1970, a área encontrava-se vazia e subutilizada. Neste período, instalou-se no local, próximo ao Eixo Monumental, um pequeno parque, o Iolanda Costa e Silva, atual Ana Lúcia, que com determinada frequência sediava eventos efêmeros. Entretanto era sensível a necessidade de mais opções de lazer de qualidade e diversificadas para a população de Brasília (GUERREIRO, 2020).

As instituições governamentais, cientes da carência de lazer na nova capital, decidiram dar início ao projeto de um parque recreativo em vez do zoobotânico, com diversas atividades para a comunidade (TANURE, 2009). Primeiramente nomeado como Parque Recreativo Rogério Pithon Serejo Farias, o parque inaugurado em 1978 foi renomeado em 1997 para Parque Dona Sarah Kubitschek, como homenagem à ex primeira-dama e devido à polêmica que a identificação inicial causou, por ser o nome do filho do então governador do Distrito Federal à época da inauguração do equipamento urbano (BECK, 2012).

O projeto, idealizado em conjunto por Oscar Niemeyer, Lúcio Costa e Burle Marx, propunha espaços como: quadras esportivas, lago artificial, praças e restaurantes, e seguindo os moldes modernistas do Plano Piloto, foi dividido por zonas de atividade, sendo elas: zona

administrativa, zona dos estados, zona do lago, zona cultural e zona esportiva (GUERREIRO, 2020) (ver anexo A).

Entretanto, todas as zonas tiveram elementos importantes e característicos não executados. A disparidade entre o projeto e a execução foi tamanha que, de acordo com Guerreiro (2020), levou Burle Marx a recusar o vínculo de seu nome ao projeto do parque.

PARQUE DA CIDADE: TRANSFORMAÇÕES

Abrangendo uma área de 420ha (TANURE, 2009), o Parque da Cidade sofreu diversas modificações muito significativas em seu projeto, o que de certo alterou contundentemente a relação que o parque estabelece com o entorno urbano e seus frequentadores. Para exemplificar de modo mais claro e objetivo, esta pesquisa abordou algumas das transformações mais relevantes a partir do aspecto físico, desde o projeto até a contemporaneidade.

Pista do “trenzinho”

O projeto original do Parque propunha vias específicas para cada modal abrigado: ciclovia, passeio para pedestres, pista para circulação de “trenzinho” interno, além das quatro faixas para trânsito de automóveis contornando o parque, todas as circulações dispostas de maneira a evitar conflitos de tráfegos. Concretizaram-se as faixas para veículos, ciclovia e pista do trenzinho, entretanto, a via que percorreria toda a extensão do parque prevista para pedestres não foi executada. Os usuários pedonais, sem alternativas, passaram então a utilizar a pista do trenzinho como percurso, o que corroborou a descontinuidade da circulação do trenzinho, tendo em vista o grande risco de acidentes. A ausência do caminho de pedestres afetou negativamente toda a integração de usos do parque, já prejudicada pela não execução de todas as estruturas idealizadas, uma vez que áreas que seriam acessíveis apenas pela via de pedestres tornaram-se locais ermos, vazios e desconectados da malha, além da perda do trenzinho como opção de deslocamento (TANURE, 2009).

Com a desativação completa do trenzinho no início dos anos 90 (ARAÚJO, 2010), as suas 16 estações de parada distribuídas por todo o parque ao longo da via passaram a ser utilizadas como pontos de apoio aos frequentadores. Contando com banheiros feminino e masculino, assentos e, por observações recentes, um guarda para vigilância, cada abrigo

possui marquise de proteção, usada para pausas de corridas e caminhadas e como parada nos dias extremamente quentes.

Apesar de utilizadas, as estações não oferecem as melhores condições de uso para a população. A falta de manutenção e limpeza é um problema recorrente: portas quebradas, torneiras sem água e ausência de iluminação nos banheiros são alguns dos pontos facilmente encontrados. A insegurança das estações também era uma queixa dos frequentadores, porém nota-se uma mudança da situação desde o início da pandemia de covid-19.

Os longos períodos de isolamento social ocasionaram uma procura expressivamente maior da população por áreas abertas e arborizadas, como o Parque, para prática das mais diversas atividades, evidenciando fortemente a necessidade de investimento, por parte dos gestores, em melhorias nas instalações e na proteção. Percebe-se, desde 2021, significativo aumento da segurança do Parque: além dos guardas alocados nas estações de parada, pode-se encontrar viaturas de policiamento nos pontos mais ermos, além de eventualmente, em geral nos fins de semana, a patrulha da cavalaria da Polícia Militar por todo o Parque.

Piscina de Ondas

Componente da zona esportiva, a Piscina de Ondas do Parque da Cidade foi a primeira piscina pública do tipo na América Latina (JORNAL DE BRASÍLIA, 2022) e seguiu o projeto inicial, ao menos em relação à sua implantação. De acordo com Tanure (2009), a piscina de profundidade máxima de 1,70 metros, possui 60 metros de comprimento, 20 metros de largura em sua porção mais estreita e 60 metros de abertura na área que forma uma espécie de praia artificial. Toda revestida de azulejos azuis, a estrutura está compreendida em um espaço cercado, de aproximadamente 22 mil metros quadrados, que também abriga apoios como vestiários com triagem médica, banheiros, armários, bares e torre para controle das ondas e monitoramento dos banhistas.

O local foi, desde sua inauguração em 1978, a maior atração do Parque, recebendo até 10 mil pessoas por fim de semana, e representando uma das principais opções de lazer para os brasilienses nos anos 80, como mostram os registros da época (ver anexo A). Porém, em 1997 foi permanentemente desativada por problemas administrativos e de manutenção (NASCIMENTO, 2017).

Desde então, o espaço encontra-se em estado de completo abandono, deteriorado pelas intempéries e sem acesso ao público. Muitos gestores públicos prometeram a

revitalização do local, mas nenhum projeto ou obra foram concretizados. Entretanto, algumas iniciativas privadas incentivam a reabertura do local à comunidade. O primeiro evento de destaque realizado após a interdição foi a festa “A Volta aos anos 80”, em 2016. De acordo com o produtor cultural Paulinho Madrugada (METRÓPOLES, 2017), a festividade, que se instalou no maior símbolo dos anos 80 da capital, teve a proposta de reviver a época e revitalizar a antiga Piscina de Ondas. O evento demonstrou o potencial de uso do espaço, mesmo após o abandono.

Posteriormente à edição, a área sediou, em 2019, o MiMoBar, iniciativa do movimento Ocupação Contém. O bar de temporada ocupou anteriormente outros espaços urbanos de Brasília, sempre com a proposta de ressignificar áreas esquecidas da cidade. Estendendo-se por 4 meses, o bar itinerante por meio de mobiliários simples, programação diversificada durante todos os dias da semana, quiosques e estrutura para exibição de filmes ocupou, de maneira bem sucedida, a Piscina de Ondas (CORREIO BRAZILIENSE, 2019) (ver anexo A).

Tais experiências pós-abandono demonstram, reforçando o pensamento de Jacobs (2011), que a proposição de usos variados para um local promove ocupação, no sentido benéfico do termo, interação social e, conseqüentemente, maior vitalidade urbana, sensação de pertencimento e desenvolvimento de identidade urbana.

Praça das Fontes

Pertencente à zona cultural, a Praça das Fontes, comparada às demais áreas construídas do Parque, teve sua execução majoritariamente pautada pelo projeto original (TANURE, 2009) (ver anexo A). Entretanto, parcelas importantes do projeto não foram executadas, obstaculizando a qualidade estética e funcional do local: a previsão de um restaurante, um conjunto ripado e paisagismo especificamente planejado como fechamento da porção de entrada da praça não foram realizados, gerando um grande espaço aberto sem funcionalidades ou atrativos aos visitantes. Se por um lado a área de entrada é demasiadamente aberta, o perímetro da praça que se situa próximo a outros usos do parque não possui nenhuma conexão com estes.

Os seis níveis de platôs formam uma grande barreira visual para quem circula pela antiga pista do trenzinho na porção circundante à Praça, ao norte desta. A observação resultante do percurso desse caminho comprova a conformação dos platôs como uma obstrução visual, fato endossado pela inexistência de acessos à Praça a partir desse trecho da

pista. Tal isolamento provoca uma completa desconexão entre o equipamento e o restante do Parque, o que muito provavelmente corroborou o abandono do espaço pelos visitantes.

Contudo a conformação espacial não é o único provável causador do desuso da Praça. Os espelhos d'água, fontes e cascatas que proporcionavam vitalidade e conforto térmico ao espaço foram desativados a muitos anos. A falta de manutenção da área levou à degradação da pavimentação, desenhada por Burle Marx, e à perda total da identidade vegetal, já pouco consistente desde a inauguração. Percebe-se que no caso da Praça das Fontes a inexistência de melhorias, manutenção e preservação foram fatores determinantes para o declínio da popularidade do espaço.

Mesmo com a revalorização dos locais públicos fomentada pela pandemia, a Praça segue em estado de total abandono, seja pela precariedade da pavimentação, seja pela falta de vegetação apropriada para proporcionar sombreamento que incentive a permanência do público no local. Constata-se, observando a situação atual do lugar, que as instalações das fontes também já não estão presentes. A má conservação torna difícil até mesmo a percepção do desenho no pavimento da Praça, como pode-se verificar em registros feitos pela pesquisadora (ver apêndice A).

A execução incompleta do projeto original do Parque da Cidade deixou de fora da atual composição espaços como teatros, cinemas, área para circo e viveiro de espécies nativas (TANURE, 2009). A ausência de parte dos usos e a não adequação do projeto aos cortes provocaram uma distribuição de equipamentos públicos desequilibrada dentro dos 420 ha do parque e a conseqüente discrepância entre a distribuição de espaços ocupados e espaços vazios. Dessa forma, observa-se um parque composto de áreas muito movimentadas, como os espaços próximos aos estacionamentos 10 e 11, e áreas muito esvaziadas, como os arredores dos estacionamentos 2 e 3. Nos dois extremos é notável a influência dos usos, ou a falta deles, na vitalidade das áreas (ver anexo A).

A incompatibilidade entre o projeto e a execução também ocorreu em relação à vegetação implantada no Parque. A proposta de Burle Marx visava, além da estética, a construção de identidades visuais que permitissem ao usuário se orientar ao percorrer o parque, aproximando-se do que Cullen (1996) define como composição da paisagem urbana. Porém, de acordo com Tanure (2009), a Novacap, responsável pelo plantio da vegetação, encontrou grandes empecilhos para uso das espécies indicadas por Burle Marx. A

consequência foi a homogeneidade das massas arbóreas, que impossibilita a formação da almejada identidade visual e gera no observador a sensação de repetição de cenários e, por conseguinte, confusão espacial.

Analisando as informações provenientes da literatura, pode-se supor que tamanhas divergências entre projeto e execução foram frutos, em parte, da inexistência de um memorial descritivo específico do projeto do Parque da Cidade. Concomitantemente, a utilização do projeto e de um documento com recomendações para a execução sem o acompanhamento da obra pelo autor da proposta, Burle Marx, deu espaço a deturpações do projeto inicial pelos mais diversos motivos: financeiros, técnicos, cumprimento de prazos e possivelmente conflitos de interesses.

PASSAGENS SUBTERRÂNEAS

De acordo com Arnhold (2018), a utilização do subterrâneo como meio de circulação surgiu há muitos séculos, ainda na Era Paleolítica, atravessando as diferentes épocas e civilizações humanas ao redor do mundo. Inicialmente, usadas para proteger os indivíduos das intempéries (PICCOLO, 2013 apud ARNHOLD, 2018), as áreas subterrâneas foram ressignificadas ao longo do tempo conforme as necessidades da sociedade que as adotavam.

Ainda segundo Arnhold (2018), a ideia de atribuir usos à cidade em vários níveis, se não os acima do solo, como forma de solucionar questões de organização urbana, possivelmente surgiu durante o período do Renascimento, compreendido do final do séc. XIV ao séc. XVII, com propostas de planejamento urbano que objetivavam ordenar as cidades do medievo e controlar os movimentos anárquicos que existiam, mas que nunca chegaram a ser executadas. Um exemplo é o projeto da cidade de Sforzinda, idealizado por Antonio Avelino no séc. XV. Apesar de não ter sido construída, Sforzinda representa um marco do urbanismo utópico do período ao trazer a ideia de ruas em níveis diferentes como maneira de organizar o tecido urbano, assim como o modelo pensado por Leonardo Da Vinci, que propunha uma “cidade perfeita” (BERRIEL, 2004), distribuindo os usos espacialmente e tomando partido do pensamento de que “a cidade ideal deveria ser em níveis” (ARNHOLD, 2018).

Entretanto, a realização da cidade em níveis ocorreu de forma efetiva, de acordo com Dufault (apud Arnhold, 2018), a partir de 1885, na França. Com sua rede de esgoto subterrânea insuficiente para as demandas que se apresentavam com o crescimento de Paris,

fez-se necessário planejar novas funções para esses espaços. Inicialmente, em 1898, as galerias foram então destinadas ao metrô de Paris, porém a profusão do tráfego automotivo em 1920 exigiu novamente um planejamento, propondo-se ruas abaixo da superfície para resolver os novos problemas de fluxo (ARNHOLD, 2018).

Diversas ideias apresentadas na época não foram executadas devido aos limites técnicos e tecnológicos que se impunham. Contudo, o ideal da “cidade em níveis” permaneceu no imaginário do urbanismo e foi retomado com a utópica Ville Radieuse, planejada por Le Corbusier. Apesar de nunca ter sido construída, Ville Radieuse teve forte influência no urbanismo do pós Primeira Guerra Mundial, refletindo no projeto da cidade modernista indiana de Chandigarth, também de Le Corbusier, e no projeto do Plano Piloto de Brasília, de Lúcio Costa (ARNHOLD, 2018).

Grande expoente da arquitetura moderna, que buscava a quebra dos padrões da cidade tradicional, Le Corbusier defendia que as circulações de pedestres e demais meios de locomoção deveriam ocorrer separadamente, sem interferências entre os mesmos. Dessa forma, a implantação da circulação em níveis iria assegurar a harmonia e ordem urbanas, diferenciando o que Le Corbusier chama de “velocidades naturais (o passo do homem)” e “velocidades mecânicas (automóveis, ônibus, bondes, bicicletas e motocicletas)” (CORBUSIER, 2017, p. 81).

No Plano Piloto de Brasília a influência corbusiana da Ville Radieuse tem como reflexo a adoção das passagens subterrâneas de pedestres como solução para as interseções entre os fluxos automotivos e os pedonais: 16 passagens subterrâneas constantes do projeto original cruzam perpendicularmente os eixos rodoviários do Plano Piloto. Por se caracterizar normalmente como espaços cuja única função é a circulação, as passagens subterrâneas, principalmente dentro do Modernismo, configuram-se tipologicamente como corredores, um elemento arquitetônico que historicamente carrega conotação negativa, por ser sensorialmente pouco convidativo (ARNHOLD, 2018). Tal fato ajuda a compreender a susceptibilidade das passagens subterrâneas à subutilização e desvalorização, porém esse não é um fator determinante.

Utilizando os próprios edifícios e elementos do Plano Piloto como objetos de rápida comparação, nota-se distinção entre os tipos de passagens subterrâneas e a maneira como são reputadas pelas pessoas. Locais como o túnel subterrâneo de acesso à Catedral de Brasília,

o Espaço Lúcio Costa, localizado na Praça dos Três Poderes, e o túnel do tempo do Senado são exemplos de estruturas subterrâneas valorizadas, que exprimem caráter solene. As 5 passagens subterrâneas administradas pelo Metrô-DF que cortam transversalmente os eixos rodoviários na Asa Sul também são exemplos bem sucedidos e funcionais utilizados pela comunidade diariamente para travessia dos eixos a pé (BARROS; CARVALHO; ARRUDA, 2017).

Em contrapartida, espaços como os subsolos do Conic e as 16 passagens subterrâneas originais do eixo rodoviário central acabaram não alcançando as expectativas estabelecidas na concepção da cidade. No primeiro caso, o esvaziamento provocado pela descentralização de repartições e atividades levou à reconfiguração de usos e à degradação dos espaços (REZENDE, 2014). Com relação às passagens, a magnitude do problema é maior, tendo em vista a grande relevância desses elementos para o traçado urbano da cidade, tanto por sua função, quanto pela sua repetição na malha do Plano Piloto. Tomando este pensamento como base, a presente pesquisa se aprofundou na análise das passagens subterrâneas de pedestres do projeto inicial do Plano Piloto como um meio de entender as transformações que ocorreram no espaço urbano.

PASSAGENS SUBTERRÂNEAS: TRANSFORMAÇÕES

Apesar da sua relevância para a estrutura da cidade e para o deslocamento pedonal da população, as passagens sob o eixo rodoviário do Plano Piloto não cumprem eficientemente sua função devido a inconsistências entre execução e ideia inicial: assim como as vias para automóveis, as calçadas, passeios e caminhos de pedestres deveriam permitir o percurso contínuo, sem barreiras e evitando ao máximo a interferência entre os tráfegos, o que seria teoricamente possível utilizando a premissa modernista da cidade em níveis (MENEZES, 2008). Documentos do Arquivo Público do Distrito Federal, consultados pela pesquisadora, evidenciam a aplicação desse ideal no projeto inicial das passagens subterrâneas ao representarem o posicionamento dos percursos de pedestres sob as faixas de automóveis, estabelecendo dessa maneira os dois níveis distintos e, ao menos em tese, contínuos (ver apêndice B).

Conforme corte e planta datados de 1958 (ver anexo B), a proposta original previa a passagem como uma área plana e multifuncional: nos dois trechos descobertos, que atravessam os canteiros entre as pistas do eixo, haveria um alargamento do caminho para

estabelecimento de pequenas lojas e locação de bancos, estratégia adotada possivelmente para incentivar a permanência e o convívio dos usuários.

Não obstante, de acordo com a tese de Arnhold (2018), supõe-se que as características topográficas em razão da realocação do Plano Piloto para uma situação mais próxima ao Lago tornaram-se um empecilho para o nivelamento das passagens pedonais. Os primeiros exemplares da tipologia foram construídos na Asa Sul: atravessando retilínea e perpendicularmente as vias automotivas, as passagens não se encontram na mesma altura que as calçadas que as conectam, sendo acessadas por escadas, configuração que prejudicou tanto a ideia original de percurso e nível contínuos quanto a sua qualidade lumínica e a percepção do espaço pelos pedestres que utilizam o equipamento público (ver anexo B).

Contudo, considerando a realidade de que não existem terrenos naturais completamente planos, pode-se inferir que o problema topográfico encontrado quando da execução teria grandes possibilidades de ocorrer também, em um ou vários pontos, caso a implantação inicial do Plano Piloto fosse adotada, exigindo ou movimentos de terra impraticáveis, tendo em vista a dimensão da cidade que estava sendo edificada, ou revisão para adequação do projeto.

Soma-se à questão topográfica a não consolidação dos usos propostos às passagens: o alargamento que abrigaria comércio e o espaço com assentos para os usuários não foram executados. Apesar das incompatibilidades, as passagens, inicialmente apenas da porção sul do Eixo Rodoviário, foram inauguradas em 1960. Fotografias disponibilizadas pelo Arquivo Público, registradas anos após a inauguração de Brasília, mostram que as passagens subterrâneas eram expressivamente movimentadas, até mesmo no período noturno, possibilitando deslocamentos seguros a qualquer horário do dia (ver anexo B).

Porém, na região norte do Eixo, o número de superquadras edificadas até 1960 ainda não era expressivo e, portanto, a área era bem menos povoada que a porção sul do Plano Piloto. As passagens subterrâneas do lado norte, embora construídas posteriormente, foram, ainda assim, concluídas antes da consolidação da Asa Norte, que até a década de 80 possuía 30% das áreas edificáveis ainda vazias, de acordo com Menezes (2008). Sem significativo fluxo de pedestres que validasse sua função, as passagens, abandonadas, passaram a ser ocupadas por moradores de rua. A situação teve como resposta governamental drástica a decisão de

obstruir esses espaços na década de 70 até o fim dos anos 90, quando todas as passagens sob o Eixo foram reformadas (MENEZES, 2008).

A partir do aporte teórico, pode-se depreender que tal reforma foi impulsionada pelo acréscimo, ocorrido na década de 90, de duas alças em cada tesourinha. A adição das duas novas pistas provocou o deslocamento da via que liga o Eixinho à comercial das superquadras 100 e 200, impedindo então o acesso em linha reta dos pedestres às passagens subterrâneas (ARNHOLD, 2018). A solução dada ao conflito foi o acesso em “L” à travessia subterrânea. Todavia, a estratégia não foi feliz em seu resultado: a modificação da entrada comprometeu a qualidade lumínica tanto para quem entra, visualizando apenas uma esquina escura abaixo, quanto para quem percorre sua extensão excessivamente sombreada que termina em outra esquina escura, impedindo o transeunte de ver o que há após a parede que define a mudança de sentido do percurso (ver anexo B).

A reforma também não solucionou o antigo problema de acessibilidade, agravando-o em alguns casos, como é possível observar nas passagens da Asa Sul, onde foram feitas rampas com inclinações incoerentes sobre as escadas, também fora dos padrões normativos. Tamanhas alterações do projeto original levaram ao esvaziamento das passagens e deram lugar à depredação, à criminalidade e ao abandono pelo poder público. A passagem localizada entre a SQS 106 e SQS 206 é um exemplo da situação. Problemas similares também são encontrados na passagem subterrânea entre a SQS 108 e SQS 208.

Nas passagens da Asa Norte a configuração da entrada representa uma evolução em relação às da Asa Sul por apresentar escada e rampa separadamente, esta última formada por dois lances com inclinação que possibilita certa acessibilidade. O declive apresenta largura mínima suficiente para circulação de pessoas cadeirantes e conta com guarda-corpo, como observado nas passagens entre a SQN 111 e SQN 211 e entre a SQN 107 e SQN 207 (ver anexo B).

A análise da literatura existente e dos documentos remanescentes do período da construção de Brasília sugere que a projeção das passagens subterrâneas muito provavelmente não recebeu a atenção necessária à garantia da qualidade e dos resultados urbanos esperados por Lúcio Costa. Seja pela ausência de orientações detalhadas, seja pela construção simultânea de várias passagens às pressas para cumprimento do prazo de inauguração da cidade, é notável a negligência frente a questões arquitetônicas e urbanas que

acabaram por influenciar a maneira como a tipologia se relaciona com o restante do tecido urbano. A ausência das análises urbanas adequadas também na reforma reforçou problemáticas da cidade e afetaram negativamente a população, principalmente no que tange a segurança pública.

Sabe-se que não é realista a busca de tornar absolutamente todos os espaços da cidade igualmente atrativos para diversos usos e movimentação de pessoas, uma vez que cada área apresenta suas peculiaridades, mas é de extrema importância distribuir áreas atrativas para que seu raio de influência evite locais demasiadamente esvaziados e sem vida dentro da cidade (SPECK, 2016). Partindo deste pensamento, percebe-se que a supressão dos pequenos comércios das passagens e as modificações realizadas ao longo dos anos tiveram grande responsabilidade para o esvaziamento e abandono dessas travessias.

PILOTIS

O conceito de explorar os níveis do espaço urbano, que surgiu nos primórdios da industrialização, não se limitou apenas ao subsolo. As novas demandas das cidades do século XX levaram à percepção de que era necessário um melhor aproveitamento do térreo, ou como chama Fuentes (2009), a cota zero da cidade. Observando este ponto, Le Corbusier propôs, como um esboço para o Modernismo, a Ville Pilotis na década de 1920. Em suma, idealizava uma cidade elevada do nível do solo, ficando este destinado a abastecimento e manutenção (CANTERGIANI, 2020). A ideia não possuía detalhes suficientes como projeto, porém serviu de base para propostas posteriores, como a Ville Contemporaine. Idealizada por Le Corbusier, propunha de maneira mais detalhada a liberação do espaço do térreo, elevando os edifícios e criando diversos níveis abaixo da superfície da rua para circulação dos veículos automotores. A proposição do projeto deu origem a discussões que levaram à adoção dos pilotis, considerados uma das principais características do Modernismo e responsáveis por uma enorme modificação na relação entre a cidade e as edificações (FUENTES, 2009).

Apesar da maneira como foram empregados no ambiente urbano representar uma grande inovação moderna, os pilotis não eram uma estrutura inédita. A própria origem etimológica da palavra define seu uso anterior ao Modernismo. De acordo com o dicionário francês Larousse, um dos significados atribuídos ao termo é “Conjunto de estacas cravadas no solo para suportar uma estrutura construída na água ou em terreno instável” (tradução livre).

Sua origem remonta então às palafitas, utilizadas desde tempos longínquos pela humanidade como forma de edificar estruturas em áreas íngremes ou sobre a água (SALGADO, 2017). É o caso de construções localizadas em cidades ribeirinhas na região norte do país.

No norte do Brasil, as casas simples, construídas em sua maioria de madeira, margeiam as áreas alagadas e utilizam as palafitas como forma de estabelecer a cidade sobre as águas, seja por esta ser a única maneira de se fixar na área (margens de rios), seja por falta de condições econômicas para adquirir moradias regulares (SALGADO, 2017). Apesar de nem sempre oferecer as melhores condições de vida aos moradores, por ser utilizada de forma precária para expansões de baixa renda por seu custo reduzido, as palafitas são estruturas que, se providas das mínimas instalações necessárias, mantêm uma boa relação com o meio ambiente, preservando o aspecto original do local e os ecossistemas existentes abaixo dos elevados (ver anexo C).

Contudo, as palafitas também são utilizadas em outras regiões do país como resposta a outros fatores. Na capital mineira, Belo Horizonte, a ocupação de áreas de morros por edificações, devido ao crescimento urbano com falhas de planejamento, exigiu que as construções fossem executadas sobre palafitas para compensar a inclinação extremamente acentuada dos terrenos em encostas e atender aos desejos do mercado imobiliário local de garantir o nivelamento da edificação em um único plano (GIACOMINI, 2005). Entretanto, os resultados construtivos demonstram que esta estratégia gerou uma poluição visual na paisagem da cidade, além de subutilizar as áreas, uma vez que o espaço ocupado pelas tramas estruturais necessárias para sustentação das palafitas de concreto é totalmente desperdiçado (GIACOMINI, 2005).

Segundo Fernanda Côrrea Giacomini (2005): “As palafitas, oriundas dos terrenos inundáveis, onde são elementos úteis para resguardar a edificação das águas, não têm nenhuma utilidade no caso das encostas” (ver anexo C).

O desprendimento dos edifícios do solo por meio dos pilotis a partir do Modernismo como uma escolha projetual, e não como solução às condicionantes ambientais e tectônicas, cria então uma nova situação urbana e fundiária no Brasil: o terreno sobre o qual a edificação se encontra permanece sendo espaço público, os compradores das unidades, sejam elas

habitacionais ou comerciais, localizadas no edifício com pilotis possuem propriedade da projeção e não do terreno em si.

O primeiro projeto residencial construído no Brasil utilizando esta característica projetual foi o conjunto de edifícios do Parque Guinle, entre 1948 e 1954, no Rio de Janeiro, de autoria de Lúcio Costa. Os três edifícios: Nova Cintra, Bristol e Caledônia, concretizaram características importantes do Modernismo brasileiro e levaram à escala residencial a permeabilidade dos pilotis adaptada às condicionantes do local. Pode-se observar tal fato de maneira mais clara no Edifício Bristol, que se ajusta ao terreno, significativamente inclinado, com fluidez e leveza. A declividade da gleba leva o térreo aberto a se desprender do nível do solo nas partes mais baixas, entretanto a permeabilidade da edificação é assegurada com a continuação dos pilotis no subsolo. Tal solução mantém os acessos possíveis pelos dois níveis, térreo e subsolo, integrando as entradas ao espaço público (CANTERGIANI, 2020).

Além do térreo aberto, os edifícios Guinle aplicam em uma situação real a ideia modernista da cidade sobre o parque, ao dispor sobre uma massa verde os blocos retangulares e predominantemente horizontais de residências (CANTERGIANI, 2020). Outro ponto relevante a se observar é que Lúcio Costa valoriza nesse projeto a relação do edifício com as pessoas e o entorno em detrimento da estética da fachada, ao contrário de Le Corbusier (OLIVEIRA, 2014).

No projeto da nova capital, a adoção dos pilotis juntamente com o conceito da superquadra residencial tinha por objetivo otimizar os espaços de convivência dos moradores e trazer uma nova visão da moradia em apartamento, que à época não era bem quista (COSTA, 1985). Conforme o relatório Brasília Revisitada, elaborado por Lúcio Costa entre 1985 e 1987, "morar em apartamento na superquadra significa dispor do chão livre e gramados generosos contíguos à "casa" numa escala que um lote individual normal não tem possibilidade de oferecer".

Como aborda Cristina Oliveira (2014), o projeto elaborado por Lúcio Costa para o Plano Piloto definia as diretrizes para conformação das superquadras (dimensões, porcentagem de arborização, cinturão verde, etc), entretanto o arranjo dos blocos dentro dessa área seria decidido pelos proprietários das projeções, que executariam a construção dos edifícios. Para assegurar que todos os proprietários respeitassem a decisão projetual dos pilotis livres, essa premissa foi determinada desde o primeiro Código de Obras da nova capital brasileira, em

1960, decisão até então inédita no país. Dessa maneira, os proprietários possuíam o direito de construir apenas acima do andar térreo.

Os pilotis são, por essência, espaços abertos públicos e comunitários, a transição moderna entre a área privada dos apartamentos e a área pública, predominantemente verde, de lazer da superquadra. Idealmente, os pilotis deveriam assegurar também a manutenção da visual horizontal contínua e livre a quem circula pela cidade. Por estas razões deve-se a proibição veemente da vedação dos pilotis residenciais e dos estacionamentos, tanto nos documentos originais do período do projeto, quanto no relatório posterior feito por Lúcio Costa e nas legislações distritais vigentes. Afinal, como pontua Daniela Batista Lima Barbosa (2008) “os moradores pertencem à quadra, mas a quadra não lhes pertence - e é esta a grande diferença entre superquadra e condomínio”.

PILOTIS: TRANSFORMAÇÕES

Entretanto, nem tudo se concretizou da forma como foi idealizado. Em determinados pontos da área onde o Plano Piloto foi implantado, se não em todos, os aspectos topográficos não foram corretamente considerados para a execução das edificações, o que acarretou em distorções do projeto inicial e alterações prejudiciais ao conceito da superquadra e a seus habitantes. Os blocos sobre pilotis que idealmente deveriam situar-se em um mesmo plano dentro da superquadra, assegurando a livre circulação de pedestres e a horizontalidade visual sem barreiras destoam completamente do esperado em algumas quadras (LAUANDE, 2006). A problemática deve-se, em parte, ao que Marília Pacheco Machado (2007) diz serem as duas vertentes que nortearam os projetos das superquadras: a estética e a urgência.

A estética, pois buscava-se edificar a cidade perfeita para seus moradores, porém a utopia da ideia não correspondia às necessidades humanas a serem atendidas. A urgência devia-se à necessidade de definir os desenhos das superquadras o quanto antes, tendo em vista a aproximação da data de inauguração da cidade. No imaginário de Lúcio Costa, a liberdade de desenho para cada superquadra proporcionaria uma heterogeneidade urbana positiva. Contudo, o curto prazo e a insuficiência de profissionais para desenvolver todos os projetos quase que simultaneamente - segundo Machado (2007), a equipe de Oscar Niemeyer

com cerca de 15 profissionais - levou a decisão de criar 6 projetos padrões e em cada quadra replicá-los com pequenas modificações.

As decisões tomadas às pressas para que o Plano Piloto pudesse estar edificado o quanto antes contribuíram para que o aspecto topográfico, obviamente diferente em cada superquadra, não fosse corretamente considerado nas implantações das projeções dos edifícios (OLIVEIRA, 2014).

Apesar dos empecilhos à circulação nos pilotis provenientes da execução, o espaço era muito utilizado quando da inauguração de Brasília por pedestres, não necessariamente moradores, que precisavam cortar caminho por entre as quadras. Porém, a situação gerava incômodo em parte dos moradores dos blocos e a partir do final dos anos 70 nota-se significativamente a adoção de estratégias por parte dos residentes para redução do fluxo de transeuntes sob os blocos já consolidados. Com a justificativa de preservação da segurança, síndicos passaram a utilizar medidas de controle e impedimento da circulação de pedestres, como cercas-vivas e grades ao redor dos pilotis, contrariando as premissas do projeto original (MENEZES, 2008).

As relações estabelecidas entre os pilotis e o entorno também foram modificadas quando da redefinição de usos permitidos ao térreo dos edifícios residenciais nos Códigos de Obras subsequentes aos de 1960, por pressões e influências do mercado imobiliário e dos empreendedores privados. No Código de 1967, por exemplo, permitiu-se a edificação de: vestíbulo, apartamento do zelador, dependência de faxineiros, depósito de lixo e dependência para medidores. Até 1998, já eram contemplados no Código de Obras, além dos espaços permitidos em 1967, guaritas, compartimentos para guarda de bicicletas e salão de festas, ainda que o edifício já possuísse espaço para eventos na cobertura (OLIVEIRA, 2014).

Utilizando as palavras de Francisco Lauande (2006):

“A desarmonia entre a implantação do edifício e topografia aliada ao fenômeno da privatização parcial do pavimento térreo – que passou a ser usado, não apenas para os acessos, mas também para espaços como o salão de festas – limitou o pilotis, do ponto de vista formal, à leitura como um elemento, cujo sentido da

existência encontra-se praticamente limitado ao cumprimento de uma exigência do código de obras.”

Com o intuito de verificar exemplos expressivos das modificações físicas sofridas pelos pilotis ao longo da história de Brasília, foram selecionadas as superquadras SQN 111, SQN 107 e SQS 206 como objeto de análise e comparação com a superquadra modelo SQS 308. Dentro destas, serão estudados os blocos com maiores alterações em relação à ideia original do Plano Piloto.

Superquadra Norte 111

Com construção datada dos anos 70 (OLIVEIRA, 2014), a superquadra 111 norte é composta por 11 blocos, sendo dois deles conjugados, J e K. A implantação da maioria se adequa à topografia, entretanto os blocos A e B destoam negativamente: localizados na porção mais alta e próximos à entrada da superquadra, os pilotis das duas projeções apresentam desníveis incoerentes em relação ao nível da rua. O bloco A encontra-se nivelado com a calçada de acesso paralela à via W1 norte, porém do lado contrário, junto à via de circulação interna, o desnível atinge 2,85 metros. Cria-se então uma fachada cega para o interior da superquadra gerada pelo subsolo aflorado pela elevação. A acessibilidade é completamente comprometida: o acesso a partir da porção mais baixa do terreno aos pilotis é possível apenas por duas escadas estreitas.

No caso do bloco B, nenhum acesso em nível está presente, só é possível ‘acessar’ os pilotis por 3 escadas. O maior desnível chega a ter 2,60 metros em relação ao nível das vias da superquadra. Em ambos os blocos acima do nível da rua foi necessário cercamento dos pilotis por guarda corpo de metal pelo alto risco de quedas, uma vez que a altura corresponde ao pé-direito de um pavimento. Além da falta de acessibilidade e segurança, a característica dos blocos gera desconforto visual, desarmonizando com o entorno (ver apêndice B).

Superquadra Norte 107

A superquadra 107 norte possui peculiaridades na conformação de suas projeções: dos 7 blocos, 3 são quadrangulares: F, G e I. Com projeto de Mayume e Sergio S. Lima (OLIVEIRA, 2014), em concreto aparente, com as fachadas cobertas por brises verticais, as projeções apresentam os pilotis livres, porém o posicionamento dos pilares causa a impressão de um ambiente fechado e pouco convidativo ao público. A implantação também é peculiar: os edifícios estão localizados sobre um extenso platô de concreto, criado devido à garagem do

subsolo, elevado do nível da rua e acessado por escada, entretanto a entrada principal do edifício se dá rente à calçada nos 3 blocos.

As projeções diferenciadas possibilitam a formação de uma identidade visual para a superquadra, entretanto a estética desses edifícios causa estranhamento, remetendo de certa maneira às fachadas dos Ministérios, localizados no Eixo Monumental, e não aos prédios residenciais típicos do Plano Piloto. Além disso, os blocos F, G e I parecem não se integrar visualmente de maneira harmônica ao restante da área (ver apêndice B).

Superquadra Sul 206

Já na superquadra 206 da Asa Sul as projeções seguem o padrão da maioria dos edifícios residenciais do Plano Piloto. Contudo, os pilotis não são completamente livres como o planejado por Lúcio Costa. Os 11 edifícios da quadra possuem área gradeada para armazenamento de bicicletas e se estendem as lajes dos pilotis para além da delimitação das projeções, criando estacionamentos cobertos. As configurações variam: o bloco D utiliza toda a área dos pilotis como estacionamento; as projeções A e F possuem cobertura estendida e controle por cancela; já os edifícios H e J apresentam fechamento com alvenaria e cancela de controle (ver apêndice B).

Apesar de apresentar passeios contíguos às vias de automóveis em toda a quadra e acesso aos edifícios para os pedestres, os acréscimos prejudicam significativamente o livre trânsito pedonal e as visuais sem barreiras, características do conceito dos pilotis de Brasília.

Superquadra Sul 308

Reconhecida como a superquadra modelo do Plano Piloto, a 308 sul é composta por 9 edifícios residenciais e pelos equipamentos previstos no projeto original: um jardim de infância, uma escola classe e a Escola Parque. Diferentemente dos blocos da SQN 111, a implantação das projeções foi trabalhada de forma a permitir o acesso aos pilotis no mesmo nível das calçadas ou por rampas e plano inclinados devidamente pavimentados, deixando os pilotis livres para acesso e circulação por todos os lados, sem barreiras como guarda-corpos ou cercas vivas.

Entretanto, em alguns pontos do terreno foram adotados muros de arrimo para vencer os desníveis, como na porção entre o estacionamento descoberto do bloco A e os demais

edifícios. O acesso nessas partes da superquadra se dá por escadas recuadas da linha do muro (ver apêndice B).

TRANSFORMAÇÕES SOCIAIS

Muito antes da construção de Brasília, já existia no imaginário dos brasileiros a busca por uma identidade nacional. Tendo em vista toda a história de formação colonial do país, havia um sentimento dormente de ausência de algo que ligasse verdadeiramente os brasileiros ao Brasil (BRANCO, 2006). Brasília então surge como uma utopia, uma promessa da criação de um símbolo nacional, algo realmente pertencente ao país (SEGAWA, 2018). Idealizada dentro do pensamento social do Modernismo, tomou partido da setorização e da standardização como estratégias para alcançar uma cidade funcional e de qualidade para todos. Entretanto, o sonho de uma vida melhor no centro do país, vendido aos brasileiros, em especial aos candangos, no início da construção, logo deu lugar à segregação e marginalização sociais e espaciais.

Toda a expectativa gerada com a edificação de Brasília provocou, na década de 1950, um movimento migratório muito maior em direção ao centro do país do que o estimado pelos planejadores (SEGAWA, 2018). A nova população de trabalhadores que chegava não correspondia à população de funcionários públicos para a qual se destinaria as moradias do Plano Piloto, e, mesmo se o fosse, ainda não existiam infraestrutura ou construções suficientes para abrigar os candangos. A solução encontrada marcou o início da fragmentação espacial e social da nova capital: as chamadas cidades satélites funcionavam como alojamentos para os operários encarregados da concretização da nova capital (MENEZES, 2008). Com infraestrutura precária e significativamente distantes dos canteiros de obras do Plano Piloto, as cidades satélites foram pensadas como uma alternativa temporária, uma vez que no planejamento das autoridades, após a construção de Brasília, todos os trabalhadores retornariam a suas regiões de origem (SEGAWA, 2018), o que não ocorreu.

Nos anos 60, já inaugurado, o Plano Piloto de Brasília ainda se encontrava incompleto e com significativas falhas no que diz respeito à mobilidade dos pedestres. As indefinições do projeto de Lúcio Costa e dos canteiros de obras sobre o assunto, devido à pressa de se concluir a construção, acabaram por desconsiderar as vias necessárias a uma boa circulação pedonal (MENEZES, 2008). A não resolução da ausência de conectividade e a insuficiência de vias

pedonais impactaram fortemente na integração da população, que se via atomizada em sua vizinhança, não estabelecendo relações ou interações coletivas necessárias para a formação de um senso de comunidade.

A problemática da circulação de pedestres perpetuou-se na década seguinte à inauguração da capital. Os habitantes e transeuntes, em sua maioria trabalhadores e estudantes, sem alternativas, criaram rotas de acordo com suas necessidades e prezando logicamente pelos menores trajetos, atravessando, para isso, áreas gramadas, superquadras e os pilotis dos blocos existentes (MENEZES, 2008). A situação gerou então um conflito social: os moradores dos edifícios, incomodados com o tráfego de pessoas alheias ao que julgavam ser ainda seu espaço privado, os pilotis, adotaram medidas de controle de circulação, desde as mais sutis, como vegetação arbustiva impedindo o acesso, até as mais drásticas, como grades, contrariando as diretrizes de livre circulação propostas para a cidade, além de reforçar, dessa forma, a segregação social e o isolamento comunitário (JACOBS, 2011).

Na década de 80, as dificuldades de se transitar a pé por Brasília, a priorização dos automóveis e o déficit no transporte público levaram a uma mudança no modo de pensar dos habitantes, que já não acreditavam na mobilidade eficiente sem um veículo automotor particular (MENEZES, 2008). O incremento na frota de automóveis acompanhava o aumento do número de edificações no Plano Piloto, ao contrário das soluções urbanísticas, que não acompanharam a quantidade de veículos na cidade. A priorização do veículo em detrimento do pedestre levou à utilização de calçadas e passeios como estacionamentos improvisados (MENEZES, 2008).

Contudo, o desenvolvimento da vegetação dos cinturões verdes das superquadras, percebido significativamente na década de 90, de acordo com Menezes (2008), tornou o caminhar pelas calçadas do Plano Piloto mais convidativo à população, apesar de que a falta de mais percursos com calçamento ainda se apresentava como um problema prejudicial à conectividade da cidade. Neste período, medidas para melhoria das condições para os transeuntes, como a campanha de faixas de pedestres e legislações sobre acessibilidade, foram criadas (MENEZES, 2008), entretanto, tendo em vista a dimensão e complexidade do problema urbano, tais providências apresentaram-se apenas como paliativos, assim como as

idades satélites, que se multiplicaram e se consolidaram, mas ainda apresentando grande desigualdade social, espacial e econômica.

Estabelecendo como premissa o argumento de Branco (2006) de que “O espaço público é o lugar do encontro, da troca, da possibilidade de interação com o outro”, percebe-se que a configuração física de Brasília, originalmente pensada para proporcionar um ambiente igualitário, sem distinção entre seus habitantes, por meio da padronização arquitetônica e o encurtamento das distâncias por suas vias automotivas, concretizou o oposto.

O caráter recente da capital torna difícil estabelecer com certeza se a falta de conexão entre seus habitantes e seus espaços deve-se a sua conformação espacial modernista ou apenas a sua pouca idade (BRANCO, 2006). Ademais, o surgimento de Brasília de maneira súbita, nega à cidade a presença de uma história de desenvolvimento gradual, como ocorre em outras cidades do país. Tal excepcionalidade dificulta a formação em seus habitantes do sentimento de pertencimento ao local, tendo em vista que a memória é um dos fatores essenciais para formação e reconhecimento da identidade de uma cidade e de sua comunidade.

A gentrificação, iniciada ainda durante o período de construção da nova capital com a expulsão dos candangos e trabalhadores de baixa renda para as cidades dormitório periféricas ao Plano Piloto, perpetuou-se e se tornou uma característica de Brasília, aumentando a segregação social e econômica (MENEZES, 2008). O Plano Piloto, por exemplo, abriga uma grande parcela da população de alto poder aquisitivo da capital, com renda domiciliar média de R\$ 14.087,00, de acordo com a mais recente Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílio (PDAD 2021), enquanto Ceilândia, criada em 1971 como resultado da Campanha de Erradicação de Invasões do Plano Piloto, ou seja, remanejamento da população pobre para fora do centro da capital, apresenta renda domiciliar média de R\$ 4.491,10 (PDAD, 2021). Verifica-se que, em Brasília, a arquitetura reforçou e acentuou as desigualdades existentes, segmentando a cidade espacialmente e, como consequência, também socialmente.

Tal divisão levou à redução dos conflitos e interações sociais próprios dos ambientes urbanos, o que implicou em prejuízos às relações que se estabelecem, ou deveriam se estabelecer, entre os habitantes (CARMO; ESTEVENS, 2008). À luz de Sennett (1998) pode-se comparar Brasília à Paris de Haussmann: burguesia e classe trabalhadora setorializadas em áreas

diferentes da cidade, o barulho e convívio social da antiga cidade tradicional substituídos por comércios silenciosos e intimistas, destinados às classes mais abastadas, propiciados pelo isolamento gerado pela configuração espacial. Pode-se então considerar a possibilidade de que a conformação espacial alimenta a intolerância característica dos brasilienses ao diferente, aos ruídos e movimentações típicos de centros urbanos: ao mesmo tempo que se reclama uma cidade com mais vida, busca-se um lugar completamente alheio a conflitos ou heterogeneidades que possam perturbar a atomização dos indivíduos (BRANCO, 2006).

Entretanto, a emergência da pandemia de COVID-19 a partir de 2020, que tornou imperativo o isolamento e distanciamento físicos durante meses, demonstrou a relevância do contato e das interações sociais para o bem estar do ser humano (AGOPYAN, 2020). Com a impossibilidade de grandes deslocamentos e a redução do convívio social, em geral, ao círculo familiar próximo, ganhou força a tendência de valorização das relações a nível de bairro e vizinhança (AGOPYAN, 2020). Pesquisas recentes, como a promovida pela organização Sampapé, realizada em São Paulo e citada anteriormente nesta pesquisa, verificam também a busca da população brasileira por atividades ao ar livre e em maior contato com áreas verdes, reconhecendo a importâncias dessas para uma melhor qualidade de vida nas cidades. Em Brasília, percebe-se, após o relaxamento das medidas de controle da pandemia, um aumento significativo do número de frequentadores dos locais de lazer públicos, principalmente durante os finais de semana. Porém, não é possível afirmar que as mudanças no modo de agir em sociedade advindas dos longos períodos de isolamento social irão se manter a longo prazo, devido ao insuficiente distanciamento histórico.

3. **MÉTODO**

Para o desenvolvimento, foi adotado o método de pesquisa de caráter teórico e empírico, que perpassa as modalidades qualitativa e quantitativa, uma vez que, desta maneira, considera-se que os resultados do trabalho possibilitariam melhor entendimento e aprofundamento sobre as transformações dos espaços públicos localizados no Plano Piloto de Brasília. A abordagem foi qualitativa, com enfoque em compreender como as modificações do espaço público do local de pesquisa influem nas relações sociais entre os seus habitantes e vice-versa. Para isso, a pesquisa teve caráter historiográfico e explicativo, registrando as

ocorrências mais significativas da questão dentro do Plano Piloto ao identificar e analisar os impactos de transformações de caráter socioespacial no espaço urbano da cidade e nas interações sociais entre indivíduos e grupos a ele vinculados.

O procedimento técnico inicial consistiu na pesquisa bibliográfica sobre o espaço público, Brasília e as interações sociais urbanas nele ocorrentes e já descritas em estudos acadêmicos. Esta primeira fase objetivou fornecer o embasamento teórico necessário, a partir de livros e artigos recentes relacionados ao assunto, para estabelecer uma ligação coerente e esclarecer os conceitos. Construída a base teórica, realizou-se um levantamento dos principais espaços públicos do Plano Piloto passíveis de análise dentro da temática da pesquisa, a saber: transformação do espaço público. A partir desses dados elencados, foram escolhidos 3(três) espaços para estudo de caso, dentro das categorias de espaços de permanência, de passagem e de uso misto, respectivamente: o Parque da Cidade, 4 passagens subterrâneas sob o Eixão e as áreas dos pilotis, de acordo com o critério de relevância para evidenciar a problemática – além desses espaços situados no Plano Piloto, foco do trabalho, foram escolhidos durante a construção do embasamento e citados espaços de localização externa ao Plano Piloto, no Distrito Federal, em outro Estado e/ou país, de maneira a permitir maior grau de comparação e reflexão sobre a temática e o objeto, que é centrado na influência entre as relações sociais e as transformações do espaço público urbano no Plano Piloto de Brasília. Dessa forma, a comparação com casos externos teve como intuito destacar com maior clareza as especificidades das transformações e relações sociais identificadas e estabelecidas no Plano Piloto.

Em um segundo momento, devido situação sanitária, realizaram-se entrevistas virtuais a partir do envio de formulário da Plataforma Google, elaborado pela aluna pesquisadora sob orientação, de acordo com o embasamento construído, de modo a aproximar a pesquisa do universo cotidiano local buscando respostas também de quem vivencia de algum modo o Plano Piloto. Especificamente, neste momento da pesquisa, complementados por visitas a campo, buscou-se uma aproximação do universo de amostra da pesquisa, a saber, moradores e trabalhadores do Plano Piloto, usuários frequentes dos espaços públicos do local, com idade acima de 18 anos – ressaltamos que os questionários produzidos e encaminhados por plataformas digitais online para auxiliar assim esta pesquisa foram, primeiramente, submetidos ao Comitê de Ética para análise e aprovação antes desta aplicação. Estes

instrumentos de coleta são compostos por perguntas semi-estruturadas, fechadas e abertas, referentes à lembrança e opinião do participante sobre os espaços públicos que frequenta e sobre como se dá sua interação com estes locais e com as demais pessoas que os utilizam.

Após a coleta de dados de duas categorias, teórico e empírico, as respostas obtidas passaram por análise e comparação com as questões colocadas por estudos acadêmicos vistos na fase anterior, da fundamentação teórica, e assim, no cruzamento destes dados de pesquisa, foi possível verificar a compatibilidade entre estes dados de esferas distintas, mas complementares sobre a realidade percebida por teóricos do campo e vivenciada pelos usuários e habitantes do espaço em questão, o Plano Piloto de Brasília, nas últimas décadas.

4. **RESULTADOS E DISCUSSÃO**

O questionário elaborado e aplicado por meio da plataforma online Google Forms, elencou 39 questões distribuídas em 5 seções, com composição variando entre perguntas de múltipla escolha objetivas e campos de respostas abertas e subjetivas. A primeira parte apresenta resumidamente a pesquisa, seu respectivo título e a garantia pela equipe pesquisadora da manutenção dos princípios éticos no tratamento dos dados fornecidos pelos participantes, ficando claro também a não obrigatoriedade da participação e a possibilidade de desistência a qualquer momento sem nenhum tipo de prejuízo para a pessoa. Ainda nesta seção, encontram-se 2 campos para identificação inicial, com o fornecimento do nome completo do 'participante', por meio de uma resposta aberta, e sua faixa etária, 'por meio' da resposta à múltipla escolha composta por 'faixas' de idade: "entre 18 e 20 anos de idade", "entre 21 e 25 anos de idade", "entre 26 e 30 anos de idade", "entre 31 e 40 anos de idade" e "acima de 41 anos de idade". O último campo que compõe a seção tem por objetivo definir a classificação do participante na área amostral através da pergunta objetiva: "Qual sua relação com o Plano Piloto de Brasília?", apresentando como opções: "Moro no Plano Piloto (asa norte, asa sul, lago norte, lago sul)", "Trabalho ou estudo no Plano Piloto" e "Visito apenas para lazer", sendo possível apenas selecionar uma escolha entre as 3 alternativas apresentadas.

As seções 2, 3 e 4 elencam questões referentes à relação que o participante estabelece ou não com cada uma das tipologias utilizadas como objeto de estudo pela pesquisa. Tendo em vista que a maioria das perguntas exige resposta para avançar para as próximas seções e

considerando a probabilidade de que nem todos os inquiridos estabelecem relação direta com todas as áreas estudadas, as questões que necessitam de experiência anterior no local possuem a opção “Não se aplica”, a fim de não excluir da pesquisa os participantes que possuem vivência apenas com uma ou duas das 3 tipologias abordadas.

A segunda seção, “Sobre os pilotis de Brasília”, abarca 10 perguntas, 5 objetivas e 5 discursivas, que visam identificar a relação do participante com estas áreas do Plano Piloto de Brasília, se há ou não o reconhecimento do termo “pilotis” pela população, qual a relevância deles para a cidade de acordo com cada participante, se frequenta ou não e quais atividades o inquirido realiza sob os pilotis. É perguntada também a opinião do participante sobre a polêmica do cercamento e/ou gradeamento dos pilotis, quais as qualidades que identifica no espaço e se sugere algum tipo de melhoria do ponto de vista de usuário do espaço.

A parte seguinte, intitulada “Sobre as passagens subterrâneas do Eixão”, é composta por 7 questões, duas delas discursivas, que buscam identificar a frequência de uso e as percepções do participante sobre as passagens de pedestres sob o Eixo Rodoviário do Plano Piloto, seja o inquirido frequentador ou não dessas travessias, uma vez que a percepção de pessoas como observadores também é de fundamental importância para apreensão do espaço público urbano. Assim como na seção anterior sobre os pilotis, abrem-se duas questões discursivas para que o inquirido cite possíveis qualidades que identifica no espaço e sugestões de melhorias.

O quarto grupo, “Sobre o Parque da Cidade Dona Sarah Kubitschek em Brasília”, é formado por 14 questões, entre objetivas e discursivas, direcionadas a entender a relação da população com o Parque da Cidade e o seu conhecimento sobre a história desse equipamento público e das estruturas que o compõem abordadas durante a fundamentação teórica da pesquisa, a saber: Piscina de Ondas, Praça das Fontes e pista do “trenzinho”. As questões elaboradas objetivam identificar as principais atividades praticadas no Parque, a frequência de visitas dos usuários participantes da pesquisa, a opinião dos inquiridos sobre a importância das áreas verdes dentro da cidade, assim como identificar as qualidades e possíveis melhorias para o Parque da Cidade e quais outros parques do Distrito Federal são mais frequentados pela população de acordo com a amostra entrevistada, permitindo dessa maneira um comparativo entre os equipamentos.

A última seção do questionário, nomeada “Sobre os 3 objetos de pesquisa: pilotis, passagens subterrâneas e Parque da Cidade de Brasília” engloba perguntas gerais que se referem simultaneamente às 3 tipologias de estudo. Esta parte final do formulário pretende identificar as sensações experienciadas pelos participantes quando frequentam os pilotis, as passagens subterrâneas e/ou o Parque da Cidade, permitindo estabelecer relação da realidade com a base teórica construída na fundamentação e verificar a validade ou não da hipótese do estudo.

Foram utilizadas três fontes de análise para elaboração dos resultados finais. A partir da revisão bibliográfica da literatura pertinente ao tema da pesquisa, abordando autores relacionados tanto à temática da arquitetura quanto das ciências sociais, nacionais e internacionais, elaborou-se a base teórica da pesquisa. Juntamente à produção teórica, realizaram-se visitas técnicas aos sítios analisados, assim como registros fotográficos dos mesmos pela pesquisadora, a fim de verificar a validade, em relação ao Plano Piloto de Brasília, do apanhado teórico. A complementação do estudo ocorreu por consulta à opinião pública, que foi acionada virtualmente, por meio do questionário misto acima especificado, e que geraram respostas de caráter quantitativo e qualitativo.

O questionário foi respondido por 49 participantes, sendo 65,3% na faixa etária dos 21 aos 25 anos de idade (gráfico 1), predominando pessoas que não moram no Plano Piloto de Brasília, mas que estabelecem relação com o local, diária ou frequentemente (gráfico 2).

Faixa etária
49 respostas

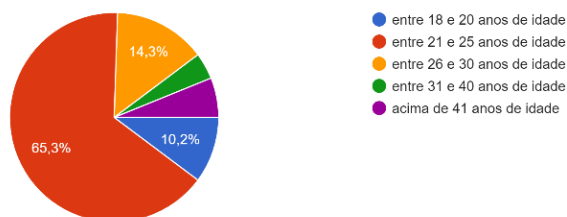


Gráfico 1

Qual sua relação com o Plano Piloto de Brasília?
49 respostas

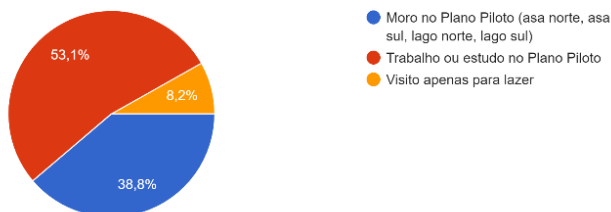


Gráfico 2

Pilotis

Quando questionados sobre os pilotis de Brasília, os participantes demonstraram, em sua maioria, representando 93,9%, não apenas reconhecer o termo “pilotis” (gráfico 3), como também 91,8% dos inquiridos concordam sobre a importância dos pilotis para a constituição da cidade (gráfico 4).

Você reconhece a palavra 'pilotis'?
49 respostas

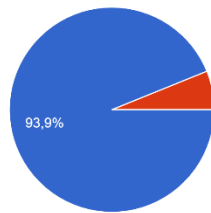


Gráfico 3

Se sim, os considera um elemento importante para a cidade de Brasília?
49 respostas

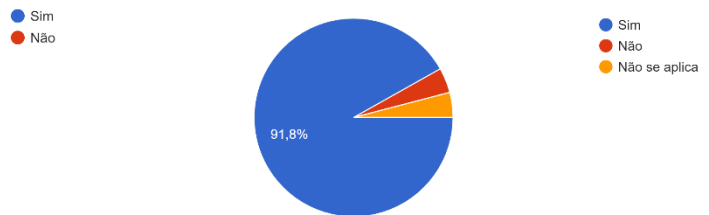


Gráfico 4

Verifica-se também que 45 participantes, 91,8%, consideram as áreas dos pilotis como espaços públicos. Quando questionados sobre o porquê, pode-se notar a convergência das opiniões dos participantes para o pensamento dos pilotis como espaços abertos para promoção da livre circulação de pedestres, sejam eles moradores ou não, demonstrando que o conceito proposto por Lúcio Costa foi acolhido pela população.

“Porque acredito que foram construídos com a intenção de deixar os espaços abertos e a passagem livre por baixo dos prédios, justamente para que todos pudessem ter acesso e passagem livres” (INQUIRIDO 05, 2022)

“Porque a ideia dos pilotis é criar espaços para as pessoas, sem muros, uma cidade voltada para as pessoas e que permita a livre circulação.” (INQUIRIDO 18, 2022)

A questão dos cercamentos e gradeamentos dos pilotis é vista negativamente pela maioria dos participantes, sendo apoiada, entretanto, pelos inquiridos que consideram a área dos pilotis como um espaço privado.

“Inadmissível, descaracteriza o espaço e a sua continuação com a área pública ele deixa de ser um espaço que agrega.” (INQUIRIDO 15, 2022)

“Totalmente contra! As barreiras são segregadoras e tornam o ambiente hostil tanto aos moradores quanto aos que estão de passagem. Assim, repele pessoas ao invés de integrá-las.” (INQUIRIDO 31, 2022)

Percebe-se a consciência da maioria de que, assim como defendido por grandes autores abordados nessa pesquisa, como Jacobs (2011) e Gehl (2013), os espaços públicos

abertos são necessários para um bom convívio e dinâmica entre as pessoas e a cidade, sendo toda barreira física um empecilho para a integração social.

O anseio da população por convívio social também é perceptível nas sugestões de melhorias apresentadas pelos participantes. Além de mais atividades sob os pilotis, muitos dos inquiridos citaram a acessibilidade e o livre acesso como pontos a serem aperfeiçoados:

“Desenvolvimento de atividades rotineiras e eventuais para e entre os próprios moradores do prédio, em especial para o público infantil, junto com a manutenção de parquinhos, quadras de esporte e parques com a intenção de se construir relacionamentos na vizinhança e assim estimular a ocupação dos espaços” (INQUIRIDO 05, 2022)

“Melhorias acerca da acessibilidade para PCDs (rampas, pisos adequados e nivelados, corrimão etc) do paisagismo e da conservação.” (INQUIRIDO 32, 2022)

Passagens subterrâneas

A problemática das passagens subterrâneas do Eixão, abordada principalmente por Arnhold (2018), gera desdobramentos negativos enormes na dinâmica socioespacial, percebidos tanto pela pesquisadora ao realizar visitas técnicas, quanto pelos participantes inquiridos. Apenas 16,3% dos inquiridos utilizam as passagens com certa frequência, entretanto, sem considerá-las seguras (gráficos 5 e 6).

Você utiliza com frequência as passagens subterrâneas do Eixão de Brasília?
49 respostas

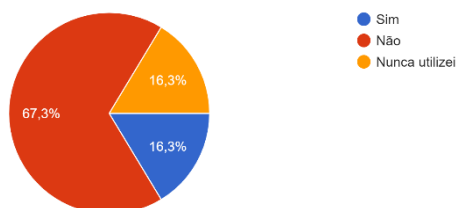


Gráfico 5

Se sim, as considera seguras?
49 respostas

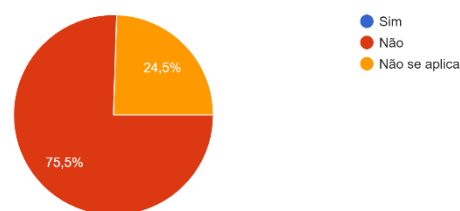


Gráfico 6

Como resultado da configuração espacial e da falta de manutenção das passagens subterrâneas, é gerada uma atmosfera de insegurança e medo. 71,4% dos inquiridos afirmam sentir medo, insegurança e/ou desconforto nas travessias sob o Eixão (gráfico 7).

O que sente quando passa por elas?
49 respostas

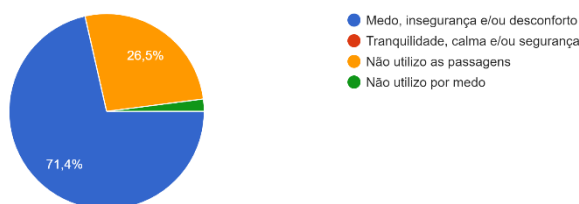


Gráfico 7

Apesar da pouca utilização das passagens pelo grupo inquirido, muitos reconheceram algumas qualidades inerentes ao projeto:

“Caminho mais seguro em relação aos automóveis” (INQUIRIDO 09, 2022)

“A principal função é proteção do pedestre em relação ao trânsito e pode ser local para arte e cultura também.” (INQUIRIDO 12, 2022)

“Elas são um excelente meio de locomoção rápida para o outro lado do Eixão” (INQUIRIDO 23, 2022)

De maneira quase unânime, 98% dos inquiridos responderam acreditar que algo poderia ser feito para melhorar os espaços das passagens subterrâneas. Entre as sugestões de melhoria, as mais citadas referem-se à iluminação, manutenção, segurança com policiamento e fim das esquinas cegas. Também foi sugerido a criação de espaços de comércio para maior movimentação e vida nas passagens, assim como propunha o projeto original das passagens (ARNHOLD, 2018).

“Ocupação dos espaços com vendinhas, feiras e arte” (INQUIRIDO 05, 2022)

“Aumento da iluminação e policiamento” (INQUIRIDO 06, 2022)

“Segurança, iluminação e limpeza” (INQUIRIDO 46, 2022)

Nota-se que a população anseia utilizar as passagens sob o Eixão e reconhecem sua relevância e utilidade dentro do Plano Piloto, entretanto fatores negativos, passíveis de mudanças concretas, perpetuam o abandono desses espaços pelos habitantes e transeuntes, reduzindo as interações sociais agregadoras que poderiam existir nas travessias subterrâneas.

Parque da Cidade

Grande parte dos participantes, mais precisamente 89,8%, frequenta o Parque da Cidade Dona Sarah Kubitschek, entretanto 42,9% afirmam visitá-lo raramente e 26,5% afirmam frequentar mensalmente. A principal motivação para as visitas informada pelos inquiridos é a prática de atividades físicas e/ou de lazer. Pode-se verificar que o Parque incentiva atividades coletivas, tendo em vista a preferência de 81,6% dos inquiridos em frequentar o equipamento público em questão acompanhados.

Se utiliza para atividades físicas, quais atividades pratica?

49 respostas

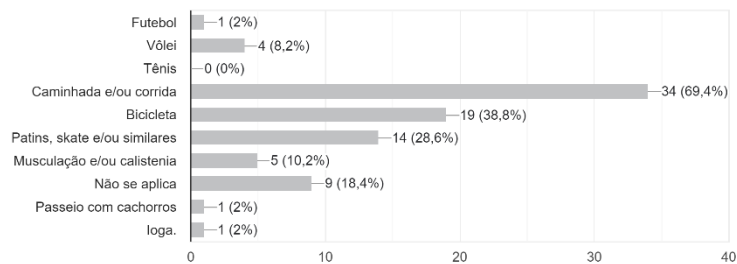


Gráfico 8

A maioria das atividades são realizadas nas estruturas do Parque que se encontram em bom estado de conservação, o que se resume a algumas quadras de esportes, poucos mobiliários para exercício corporal e as pistas de pedestres (antiga pista do “trenzinho”) e a pista destinada a rolantes. Em relação às estruturas analisadas na pesquisa, fica comprovado o abandono, e até mesmo esquecimento, dos respectivos por parte da população.

Provavelmente devido à faixa etária dos participantes, 81,6% dos inquiridos não chegou a ver a Piscina de Ondas em funcionamento, 10,8% vivenciaram a Piscina e 8,2% se quer sabem da localização da estrutura no Parque. Sobre a Praça das Fontes, 71,4% dos participantes nunca viram ou visitaram o local; a porcentagem de pessoas inquiridas que chegaram a ver a Praça em funcionamento é um pouco maior que a registrada na Piscina: 16,3%, entretanto, não representa uma diferença significativa. Outros 12,2% não sabem onde a Praça se localiza no Parque. Como esperado, o antigo “trenzinho” do Parque mostrou ser a atividade menos conhecida dentro do espectro pesquisado: 75,5% dos inquiridos não sabia que havia existido um veículo para passeios internos no Parque.

A visível dificuldade dos participantes de localizar estruturas dentro do Parque reforça a ideia da ausência de identidades visuais no local. A indiferenciação de vegetação e os usos demasiadamente distantes uns dos outros criam uma heterogeneidade prejudicial à apreensão do lugar (CULLEN, 1996).

Todos os participantes da pesquisa afirmaram concordar com a importância da presença de áreas verdes na cidade, identificando, além do Parque da Cidade, o Parque Olhos D’Água como os principais parques urbanos de Brasília. Apesar da maioria dos inquiridos ter citado a vasta área verde do Parque da Cidade como uma qualidade do equipamento, também demonstraram sentir falta de mais usos e manutenção dentro do Parque:

“Mais usos, repensar o espaço para se tornar atrativo e eliminar o sentimento de medo e vulnerabilidade no local” (INQUIRIDO 01, 2022)

“Como sempre, mais ocupação (além da óbvia manutenção). Promoção de jogos e campeonatos além de eventos de diversas naturezas para uma população diversa” (INQUIRIDO 05, 2022)

“Reforma dos locais que estão fechados e em desuso, mais divulgação e incentivo ao uso do parque e de todos os usos disponíveis nele. Plantio de mais vegetação e manutenção dos equipamentos.” (INQUIRIDO 18, 2022)

Sobre os três objetos de pesquisa

Ao serem questionados sobre as sensações que as três tipologias (pilotis, passagens subterrâneas e Parque da Cidade) lhe causavam, e se eram espaços convidativos, as respostas dos participantes foram diversas. Porém, mesmo dentro desta variedade, percebe-se um consenso quanto ao desconforto e insegurança causados pelas passagens subterrâneas, demonstrando a grande insatisfação da população em relação a esses locais. Muitos dos participantes afirmaram que o uso é motivado apenas pela necessidade e não pela busca voluntária por interação social, ou mesmo pela atratividade do local. Infere-se que, para muitos brasilienses, o uso dos espaços estudados só ocorre pela inexistência de outras opções próximas.

Portanto, pode-se entender que apesar do brasiliense ansiar, em certa medida, por interações sociais, os espaços públicos existentes não fomentam da maneira adequada as relações harmônicas entre os habitantes. Ao mesmo tempo que a conformação espacial e urbana provoca a segmentação e distanciamento sociais, a segregação, praticamente intrínseca ao modo de viver e se comportar dos brasilienses, permite, em certo grau, a continuidade, e até aumento, dos espaços excludentes dentro do Plano Piloto.

5. **CONSIDERAÇÕES FINAIS**

Por meio da revisão da literatura e ampliação da mesma com dissertações acadêmicas publicadas relacionadas aos assuntos da pesquisa, foi possível obter dados que evidenciaram diversas transformações muito significativas ocorridas nos 3 espaços do Plano Piloto definidos na metodologia como os objetos de estudo.

A pesquisa também evidenciou as causas dessas transformações, por exemplo: alterações do projeto inicial do Plano Piloto que implicaram em mudanças na relação entre o espaço em estudo e o entorno urbano onde está inserido (constatou-se que tal situação ocorreu nos 3 tipos de espaços), divergências entre projeto e execução (predominantemente no espaço de permanência analisado), desconsideração de condicionantes essenciais para implantação (fato constatado nos espaços de passagem e uso misto analisados).

Com o intuito de contextualizar e assimilar melhor essas modificações, discorreu-se sobre a origem e evolução desses três espaços/tipologias (pilotis, passagens subterrâneas e Parque da Cidade). Neste sentido, foram definidos especificamente, como objeto de análise mais aprofundada na categoria espaço de permanência o Parque Dona Sarah Kubitschek; para a categoria de uso misto foram selecionados até então os pilotis dos blocos da SQN 111 e 107 e das SQS 206 e 308; já para a categoria espaços de passagem foram selecionadas as passagens das mesmas quadras acima referenciadas.

O desenvolvimento da pesquisa precisou perpassar algumas dificuldades, como: carência de referencial bibliográfico sobre as passagens subterrâneas do Plano Piloto de Brasília. Como solução encontrada, o período de busca por referenciais foi estendido e foram procuradas visitas a departamentos governamentais distritais, logo após a reabertura dos mesmos no contexto de abrandamento da pandemia, com intuito de possibilitar um acesso a documentos fornecedores de informações auxiliares à investigação desse específico objeto.

Em suma, foram estudadas essas três categorias de espaços públicos urbanos do Plano Piloto de Brasília e, em seguida, identificadas transformações nos mesmos, para, posteriormente, aproximar-se da identificação de transformações nas relações sociais ocorrentes nesses espaços. Dessa maneira, o objetivo geral da pesquisa, que consistiu em identificar a influência mútua entre relações sociais e espaços públicos característicos do Plano Piloto de Brasília (pilotis, passagens subterrâneas e Parque da Cidade), foi alcançado satisfatoriamente. No que se refere aos objetivos específicos, o primeiro deles, que consistiu

em identificar transformações nas relações sociais ocorrentes no Plano Piloto de Brasília foi alcançado por meio da revisão de literatura pertinente existente, visitas técnicas e aplicação virtual de questionário para consulta da opinião pública; os mesmos meios foram utilizados também para alcançar o segundo objetivo específico, que se fundamentou em identificar transformações ocorridas no espaço público urbano do Plano Piloto; o terceiro objetivo específico, que consistiu em correlacionar as transformações do âmbito das relações sociais do Plano Piloto de Brasília com as transformações do âmbito do espaço público urbano do Plano, foi alcançado por meio da análise comparativa entre o primeiro e o segundo objetivos específicos acima citados; e, por fim o quarto objetivo que se baseava em construir um banco de dados pautado em transformações socioespaciais ocorrentes no Plano Piloto de Brasília a partir de imagens e entrevistas adquiridas e desenvolvidas durante o processo da pesquisa, foi alcançado por meio de visitas técnicas aos locais estudados, aplicação de questionário virtual e registros fotográficos de autoria da própria pesquisadora e de terceiros, devidamente identificados.

Diante desse processo de pesquisa desenvolvido por um ano, os resultados obtidos, que superaram algumas dificuldades iniciais, sobretudo num momento de exceção, como o da pandemia em curso, nos permitem enfatizar o êxito da proposta de investigação lançada inicialmente, que respondeu, de certo modo, à curiosidade preliminar sobre a correlação entre alguns espaços públicos característicos do Plano Piloto de Brasília e as relações sociais ali estabelecidas na contemporaneidade. Dessa maneira, é possível considerar, que os esforços de pesquisa aqui sintetizados também permitem outros desdobramentos, como a continuidade dessa investigação e seu aprofundamento, seja pela autora ou por eventuais leitores que possam vir a se interessar também por essa temática de estudo.

REFERÊNCIAS

- ACHA BRASÍLIA. *Piscina com Ondas recebe festa inspirada nos anos 80*. Disponível em: <<http://www.achabrasilia.com/anos-80/>>. Acesso em: 31 maio 2022.
- AGOPYAN, Kelly Komatsu. *É possível ressignificar o uso dos espaços urbanos pós pandemia?*. Disponível em: <<http://www.justificando.com/2020/06/15/e-possivel-ressignificar-o-uso-dos-espacos-urbanos-pos-pandemia/>>. Acesso em: 01 ago. 2022.
- ARAÚJO, Nayane Martins; BARRETO, Cristiane Gomes. *Usos e funções dos parques urbanos: percepções sobre o Parque Ecológico Asa Sul, Brasília, Brasil*. Brasília: Espaço & Geografia, vol.23, n.2, 162:179, 2020.
- ARAÚJO, Roberto Gonçalves de. *Cinquenta Anos do Mobiliário Urbano de Transporte Público em Brasília*. Brasília: UnB, 2010.
- ARNHOLD, Audrey Luz Nassif. *As passagens subterrâneas de pedestres em Brasília: iluminação e percepção*. Porto Alegre: UFRGS, 2018.
- ASSEMBLEIA DO CIAM, 1933. *Carta de Atenas II*. Brasília: IPHAN, 1933.
- BARBOSA, Daniela Batista Lima. *Do medo da violência à “condominarização” das cidades brasileiras: Sobre as conseqüências sócio-espaciais da modificação da legislação federal de parcelamento do solo urbano*. Belo Horizonte: UFMG, 2008.
- BARROS, Bruna Renata Cavalcante de; CARVALHO, Eliezé Bulhões de; ARRUDA, Fabiana Serra de. *Utilização de passagens subterrâneas para pedestres: o caso do eixo rodoviário em Brasília*. Brasília: UnB, 2017.
- BECK, Pedro Viotti. *Parques urbanos no Distrito Federal e qualidade de vida: um estudo de caso do Parque Dona Sarah Kubitschek*. Brasília: UniCEUB, 2012.
- BEDIAGA, Begonha. *Conciliar o útil ao agradável e fazer ciência: Jardim Botânico do Rio de Janeiro – 1808 a 1860*. História, Ciências, Saúde – Manguinhos, Rio de Janeiro, v.14, n.4, p.1131-1157, out.-dez. 2007.
- BENEVOLO, Leonardo. *História da arquitetura moderna*. São Paulo: Perspectiva, 1998.
- BENEVOLO, Leonardo. *História da cidade*. São Paulo: Perspectiva, 1999.
- BERRIEL, Carlos Eduardo Ornelas. *Cidades utópicas do Renascimento*. **Cienc. Cult.**, São Paulo, v. 56, n. 2, p. 46-48, Apr. 2004. Disponível em: <http://cienciaecultura.bvs.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0009-67252004000200021&lng=en&nrm=iso>. Acesso em: 05 nov. 2021.
- BRANCO, Maria Cecília Castello. *Brasília: narrativas urbanas*. Brasília: UnB, 2006.

CANTERGIANI, Nathalia. *Depois do pilotis: novas relações de permeabilidade na arquitetura brasileira*. Porto Alegre: UFRGS, 2020.

CANTERGIANI, Nathalia. *Parque Guinle e Louveira: duas variações do bloco sobre pilotis*. Salvador: 13º Seminário docomomo, 2019.

CARMO, André; ESTEVENS, Ana. *O conflito social e a construção da cidadania no espaço urbano*. E-cadernos CES [S.l.], 2008. Disponível em: <<http://journals.openedition.org/eces/1441>>. Acesso em: 23 abr. 2021

CORREIO BRAZILIENSE. *Evento promete ressignificar a Piscina com ondas do Parque da Cidade*. Disponível em: <https://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/diversao-e-arte/2019/07/11/interna_diversao_arte,770118/coletivo-promete-ressignificar-a-piscina-de-ondas-do-parque-da-cidade.shtml>. Acesso em: 05 jun. 2022.

COSTA, Aline Cristina Gomes da; DOMINGOS, Bianca Siqueira Martins; ZANETTI, Valéria Regina. *(Des) Construções no pós-pandemia: Utopias e Distopias*. São José dos Campos: Revista Políticas Públicas & Cidades, 2020.

COSTA, Frederico Vergueiro. *MASP e a cidade: alternativa de espaço urbano coletivo na metropolização de São Paulo*. São Paulo: Universidade de São Paulo, 2017.

COSTA, Lucio. *Brasília Revisitada, 1985-1987*. Brasília: Revista Projeto, 1987.

COSTA, Lucio. *Relatório do Plano Piloto de Brasília*. Brasília: IPHAN, 2018.

CONE SUL. *Carta Brasília*. Brasília: IPHAN, 1995.

CULLEN, Gordon. *Paisagem Urbana*. Lisboa: Edições 70, 1996.

FICHER, Sylvia. *Paradigmas urbanísticos de Brasília*. Brasília: RBMA 65, 2009.

FOUCAULT, Michel. *Discipline and Punish: The birth of the prison*. Nova Iorque: Vintage Books, 1977.

FRAMPTON, Kenneth. *História crítica da arquitetura moderna*. São Paulo: Martins Fontes, 2003.

GEHL, Jan. *Cidade para pessoas*. São Paulo: Perspectiva, 2013.

GIACOMINI, Fernanda Corrêa. *Além das palafitas: espacialidade de edificações em encosta e sua relação com a legislação de Belo Horizonte*. Belo Horizonte: UFMG, 2005.

GUERREIRO, Laura de Castro Oliveira. *Projeto ambiental no Parque Dona Sarah Kubitschek: estudo de caso sobre os componentes responsáveis pelo descaso de algumas áreas*. Brasília: UniCEUB, 2020.

GUSMÃO, Cristiane. Escala bucólica: os três mosqueteiros são quatro. In: LEITÃO, Francisco (Org.). *Brasília 1960 2010: passado, presente e futuro*. Brasília: Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente, 2009.

HABERMAS, Jürgen. *The Structural Transformation of the Public Sphere: An Inquiry into a category of Bourgeois Society*. Cambridge: The MIT Press, 1991.

- HOLANDA, Frederico de. *O espaço de exceção*. Brasília: Editora da Universidade de Brasília, 2002.
- HOLSTON, James. *A cidade modernista: uma crítica de Brasília e sua utopia*. São Paulo: Companhia das Letras, 2005.
- JACOBS, Jane. *Morte e vida de grandes cidades*. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2011.
- JORNAL DE BRASÍLIA. *Uma piscina com ondas na capital*. Disponível em: <Uma piscina com ondas na capital - Jornal de Brasília (jornaldebrasil.com.br)>. Acesso em: 25 maio. 2022.
- MACEDO, Silvio Soares; SAKATA, Francine Gramacho. *Parques Urbanos no Brasil = Brazilian Urban Parks*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2010 – [Coleção Quapá]
- MACHADO, Marília Pacheco. *Superquadra: pensamento e prática urbanística*. Brasília: UnB, 2007.
- MELO, Mariana Inocência Oliveira. *Parques urbanos, a natureza na cidade: práticas de lazer e turismo cidadão*. Brasília: UnB, 2013.
- MENEZES, Marilene Resende de. *O lugar do pedestre no Plano Piloto de Brasília*. Brasília: UnB, 2008.
- METRÓPOLES. *O dia que Brasília parou: só quem foi sabe o que era Piscina com Ondas*. Disponível em: <<https://www.metropoles.com/conteudo-especial/o-dia-que-brasil-ia-parou-so-quem-foi-sabe-o-que-era-piscina-com-ondas>>. Acesso em: 30 maio. 2022.
- NASCIMENTO. Vera dos Santos. *Estado de conservação dos parques da área tombada de Brasília (RA I)*. Brasília: UnICEUB, 2017.
- NUNES JUNIOR, Paulo Cezar. *O Parque do Ibirapuera e o lazer na cidade de São Paulo: da descrição à apropriação*. Campinas: RUA, 2015. Disponível em: <<https://periodicos.sbu.unicamp.br/ojs/index.php/rua/article/view/8638733>>. Acesso em: 2 maio 2021.
- OLIVEIRA, Cristina de. *Debaixo do bloco: o pilotis e seu significado em Brasília*. Brasília: UnB, 2014.
- PAIVA, Raquel; GABBAY, Marcello. *Cidade, Afeto e Ocupações: ou a transfiguração do espaço público no Brasil contemporâneo*. Campinas: RUA, 2018. Disponível em: <<https://periodicos.sbu.unicamp.br/ojs/index.php/rua/article/view/8652511>>. Acesso em: 26 abr. 2021.
- PANERAI, Philippe. *Brasília, cidade modernista, cidade concreta*. Revista Thésis, [S. l.], 2019. Disponível em: <<https://thesis.anparq.org.br/revista-thesis/article/view/200>>. Acesso em: 25 abr. 2021.
- PILOTIS. In: LAROUSSE. Paris: Éditions Larousse. Disponível em: <<https://www.larousse.fr/dictionnaires/francais/pilotis/60945>> Acesso em: 28 de fevereiro 2022.

PORTAL G1. *Festa com temática 'anos 80' revitaliza extinta piscina de ondas do DF*. Disponível em: <<https://g1.globo.com/distrito-federal/noticia/festa-com-tematica-anos-80-revitaliza-extinta-piscina-de-ondas-do-df.ghtml>>. Acesso em: 30 maio. 2022.

REZENDE, Rogério. *Centro de Brasília: projeto e reconfiguração: O caso do Setor de Diversões Sul – Conic*. Brasília: UnB, 2014

ROSANELI, Alessandro Filla; DALMOLIN, Gláucia Helena; FARIA, Débora Raquel. *O conceito de espaço público: sucinta revisão de literatura em artigos dos ENANPUR*. Disponível em: <<http://anpur.org.br/xviiienanpur/anaisadmin/capapdf.php?reqid=1340>>. Acesso em: 25 abr. 2021.

SALCEDO HANSEN, Rodrigo. *El espacio público en el debate actual: una reflexión crítica sobre el urbanismo post-moderno*. Santiago:EURE (Santiago), 2002. Disponível em: <http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71612002008400001&lng=en&nrm=iso>. Acesso em: 15 abr. 2021.

SALDANHA, N. *O jardim e a praça: ensaio sobre o lado “privado” e o lado “público” da vida social e histórica*. Ciência & Trópico, [S. l.], v. 11, n. 1, 2011. Disponível em: <<https://periodicos.fundaj.gov.br/CIC/article/view/326>>. Acesso em: 8 maio. 2022.

SALES, Luiz Ricardo. *Os efeitos da pandemiado COVID-19 nas desigualdades sociais e no planejamento urbano*. Campina Grande: Universidade Federal de Campina Grande, 2020.

SALGADO, Victor Guilherme Cordeiro. *Habitar sobre pilotis: a moradia vernácula ribeirinha no contexto urbano da Amazônia*. Macapá: UNIFAP, 2017.

SEGAUD, Marion. *Antropologia do Espaço: habitar, funda, distribuir, transformar*. São Paulo: SESC, 2016.

SEGAWA, Hugo. *Brasília: a pátina do futuro*. Campinas: Urbana, 2018.

SENNETT, Richard. *Carne e Pedra*. Rio de Janeiro: Record, 2003.

SENNETT, Richard. *O declínio do homem público*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

SILVA, Guilhermina Castro; LOPES, Wilza Gomes Reis; LOPES, João Batista. *Evolução, mudanças de uso e apropriação de espaços públicos em áreas centrais urbanas*. Porto Alegre: SciELO, 2011. Disponível em: <https://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1678-86212011000300014>. Acesso em: 2 maio 2021.

SAMPAPÉ!; METRÓPOLE 1:1. *Pesquisa Acesso aos espaços públicos na pandemia*. São Paulo, 2020.

TANURE, Joana Dias. *O projeto de paisagismo de Burle Marx e equipe para o “parque da cidade” em Brasília/DF*. Brasília: UnB, 2007.

APÊNDICE A – Parque da Cidade



Figura 1-Piscina de Ondas atualmente



Figura 2-Praça das Fontes atualmente



Figura 3-Parque da Cidade atualmente

APÊNDICE B – Pilotis



Figura 4-SQN 111

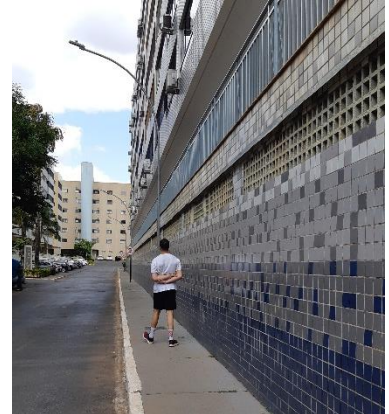


Figura 5-SQN 111



Figura 6-SQN 111



Figura 7-SQN 107



Figura 8-SQS 206



Figura 9-SQS 206

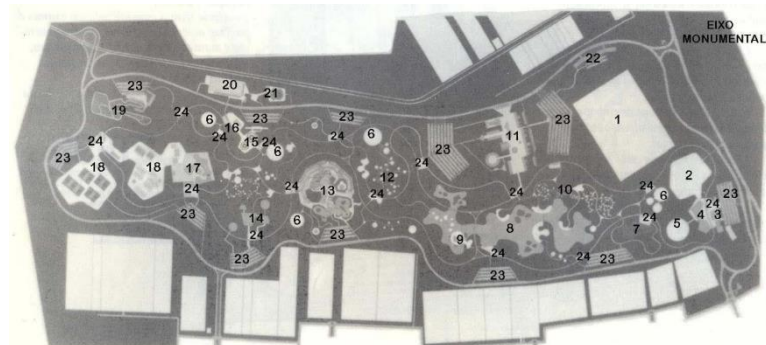


Figura 10-SQS 206

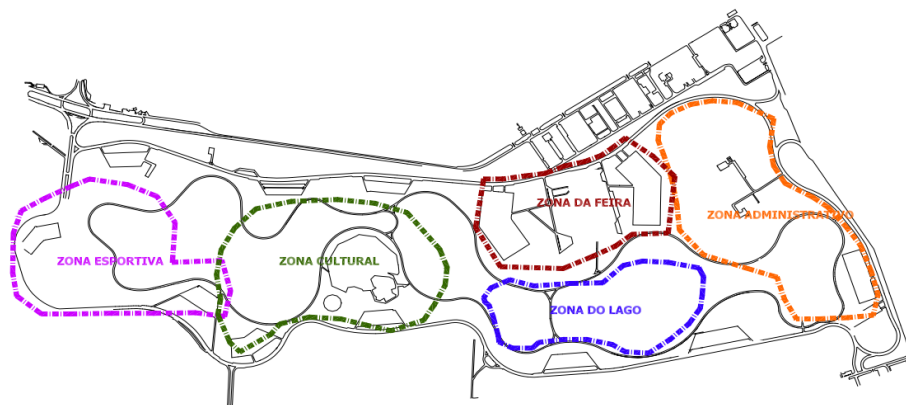


Figura 11-SQS 308

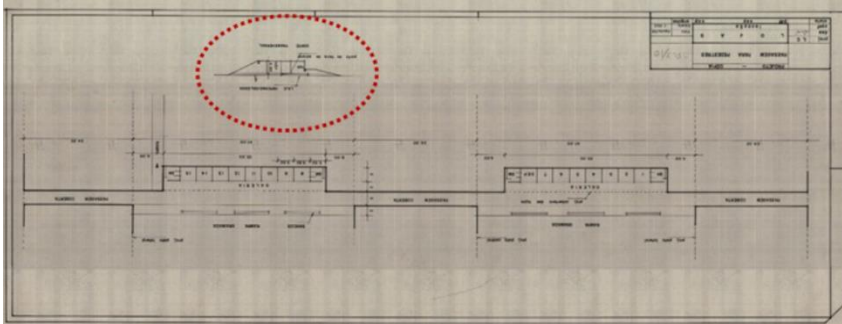
ANEXO A – Parque da Cidade



1-Reservatório da Caesb, 2-Parque de Diversões, 3-Administração, 4-Brinquedos cobertos, 5-Circo, 6-Play Ground, 7-Pista de Bicicletas, 8-Lago, 9-Restaurante, 10-Bosque, 11-Feira dos Estados, 12- Área de Piquenique, 13- Praça das Fontes, 14- Teatros e Cinemas, 15-Pista de Aerodelismo, 16- Tanque de Modelismo Naval, 17-Piscinas, 18-Quadras Esportivas, 19-Kartódromo, 20-Carrocel (Centro Hípico), 21-Área de Adestramento de Cães, 22-Lojas, 23- Estacionamento, 24-Estações do tremzinho.



ANEXO B – Passagens subterrâneas



Passagem subterrânea Veículos Escadas

1- Projeto 1958	2 - Executado 1960	3 - Executado 2017



ANEXO C – Pilotis

