

SESSÃO TEMÁTICA 4

O legado da
cidade moderna



PNUM
2015




PORTUGUESE
NETWORK OF
URBAN
MORPHOLOGY



Ministério da
Educação



GOVERNO FEDERAL
BRASIL
PÁTRIA EDUCADORA

 **CAPES**



Universidade de Brasília - UnB

Reitor: Ivan Marques de Toledo Camargo

Vice-Reitora: Sônia Nair Bão



Faculdade de Arquitetura e Urbanismo - FAU

Diretor: José Manoel Morales Saánchez

Vice-Diretora: Luciana Saboia Fonseca Cruz

Chefe do Departamento de Projeto: Neander Furtado Silva

Chefe do Departamento de Tecnologia: Márcio Albuquerque Buson

Chefe do Departamento de Teoria e História: Elane Ribeiro Peixoto

Coordenador de Extensão: Caio Frederico e Silva

Coordenadora de Graduação - Diurno: Cláudia da Conceição Garcia

Coordenadora de Graduação - Noturno: Monica Fiuza Gondim

Coordenador de Pós Graduação: Daniel Richard Sant'Ana



PNUM - Rede Lusófona de Morfologia Urbana (*Portuguese-language Network of Urban Morphology*)

Conselho científico

Presidente: Teresa Marat-Mendes (ISCTE-IUL)

Membros: Frederico de Holanda (Universidade de Brasília), Jorge Correia (Universidade do Minho), Miguel Bandeira (Universidade do Minho), Nuno Norte Pinto (The University of Manchester), Stael Pereira da Costa (Universidade Federal de Minas Gerais), Vítor Oliveira (Universidade do Porto)



Comissão Organizadora

Presidente: Gabriela Tenorio

Membros: Ana Paula Gurgel, Camila Sant'Anna, Cláudia Garcia, Frederico de Holanda, Giuliana Sousa, Liza Andrade, Valério Medeiros

Estudantes: Bárbara Veras, Camila Barbosa, Camila Correia, Caroline Machado, Douglas Henrique Duarte, Érika Tibúrcio, Guilherme Reis, Gustavo Leonel, Graziela Mendes, Hudson Fernandes, Izabela Brettas, Kamila Venâncio, Karoline Cunha, Luísa Kanno, Maíra Boratto, Marina da Silva Ribeiro, Marlon Pedro dos Santos, Milena Montefusco, Natália Rios, Olivia Nasser, Vânia Loureiro

Servidores Técnico-administrativos: Adriana Campos Farias, Lília Aparecida da Silva, Marcus Vinicius Oliveira, Raimunda Vieira Gonçalves, Soemes Barbosa de Sousa, Valmor Pazos

Professores coordenadores de Sessões Temáticas: Ana Elisabete Medeiros, Ana Paula Gurgel, Benny Schvarsberg, Caio Frederico e Silva, Camila Sant'Anna, Carolina Pescatori, Cláudia Amorim, Cláudia Garcia, Eduardo Rossetti, Elane Peixoto, Flaviana Lira, Frederico de Holanda, Gabriel Dorfman, Giselle Chalub, Giuliana Sousa, Leandro Cruz, Liza Andrade, Luciana Saboia, Maria Cecília Gabriele, Maria do Carmo Bezerra, Maria Fernanda Derntl, Maribel Aliaga, Marta Romero, Mônica Gondim, Rodrigo de Faria, Rômulo Ribeiro, Valério Medeiros

Comissão Científica

Presidente: Frederico de Holanda

Membros: Celene Monteiro, Cristiana Gris, Décio Rigatti, Edja Trigueiro, Eneida Mendonça, Jorge Correia, José Júlio Lima, Karin Meneguetti, Liza Andrade, Luiz Amorim, Maurício Polidori, Miguel Bandeira, Mônica Gondim, Nuno Norte Pinto, Renato Saboya, Stael Costa, Teresa Marat-Mendes, Thereza Carvalho, Valério Medeiros, Vinicius Netto, Vítor Oliveira

Brasília, 25 e 26 de junho de 2015

Sessão Temática 4

O legado da cidade moderna

Autores		Artigos
63	Andrea Machado e Emanoela Bregolin Gabriela Brandão e Lucia Capanema-	O legado de Le Corbusier no Rio Grande do Sul: o Projeto do Bairro Residencial da Praia de Belas em Porto Alegre
64	Alvares Juliana Vasconcelos e Carolina	Sensações de não-pertencimento nos Espaços Livres Públicos (ELP) centrais: um legado moderno na cidade desigual
65	Pescatori	O lugar do pedestre no espaço universitário moderno
66	Luiz Amorim e Cristiano Nascimento	Da integração ao isolamento: gênese e desenvolvimento do Campus da UFPE
67	Maria Manuel Oliveira	“Botar a cidade no chão”. O desígnio topográfico na materialização do Plano Piloto de Brasília
68	Maria Sanvitto	Conjuntos Habitacionais promovidos pelo Banco Nacional de Habitação como legado da cidade moderna
69	Tânia Ramos e Sara Neves	O peso das intervenções modernas em Lisboa ao longo do século XX
70	Viviane Costa	Centralidades Urbanas e a condição da vida moderna

O legado de Le Corbusier no Rio Grande do Sul: o Projeto do Bairro Residencial da Praia de Belas em Porto Alegre

Andrea Machado, Emanoela Bregolin

Programa de Pesquisa e Pós Graduação em Arquitetura-UFRGS

Rua Coronel Bordini, 324, p. 36, (51) 81818642

andresolermachado@gmail.com, emanoela.g.bregolin@gmail.com

Resumo

Le Corbusier é o personagem mais importante da arquitetura moderna. Seus princípios urbanísticos constituem um legado, no bom e no mau sentido. Suas ideias sobrevoaram o mundo e, na década de 1950, pousaram no paralelo 30: Porto Alegre, capital do Rio Grande do Sul, Brasil. O Projeto do Bairro Residencial da Praia de Belas, elaborado por Edvaldo Pereira Paiva e Carlos Maximiliano Fayet, em 1953, é um projeto especial, incorporado ao Plano Diretor de 1959 da cidade. A sua importância consiste, não apenas na adoção do modelo urbanístico enunciado por Le Corbusier na *Ville Radieuse*, mas na adequação do mesmo às circunstâncias específicas da cidade. O objetivo desse trabalho é descrever os ideais urbanísticos corbuseanos e a sua adequação às circunstâncias locais promovidas pelo projeto. Em termos teórico-metodológicos, parte-se da explicitação dos modelos, da natureza utópica do plano urbanístico e da ideia do projeto ou plano como ferramenta intelectual capaz de realizar a *mimese* do modelo e a colagem entre modelos morfológicos distintos.

Palavras-chave

Le Corbusier, Ville Radieuse, cidade moderna, Praia de Belas, Porto Alegre

Abstract

Le Corbusier is the most important character of modern architecture. His urban principles constitute a legacy, in a good and in a bad way. His ideas went all around the world and, in the 1950's, landed on the 30th parallel south: Porto Alegre, the capital of Rio Grande do Sul, Brazil. The design of the Praia de Belas Residential Neighborhood, developed by Edvaldo Pereira Paiva and Carlos Maximiliano Fayet in 1953 is a special design, incorporated into the city's Master Plan of 1959. Its importance consists not only in the adoption of the urban model set forth by Le Corbusier in *Ville Radieuse*, but also in the conformation to the specific circumstances of the city. The purpose of this article is to describe the Corbusian urbanistic principles and their conformation to the local circumstances of the design. In theoretical and methodological terms, it is based on the clarification of the models, on the utopian nature of the urbanistic plan and on the idea of the project or plan as an intellectual tool capable of performing the mimesis of the model and the collage between different morphological models.

Keywords

Le Corbusier, Ville Radieuse, Moden City, Praia de Belas, Porto Alegre

Introdução

Le Corbusier é o personagem mais importante da arquitetura moderna. Seus princípios urbanísticos constituem um legado, no bom e no mau sentido. Seus projetos e escritos provocam amor e ódio, mas nunca a indiferença. Suas ideias sobrevoaram o mundo e, na década de 1950, pousaram no paralelo 30: Porto Alegre, capital do Rio Grande do Sul, Brasil.

O Projeto do Bairro Residencial da Praia de Belas, elaborado por Edvaldo Pereira Paiva e Carlos Maximiliano Fayet, em 1953, é um projeto especial não realizado, incorporado ao Plano Diretor de 1959 de Porto Alegre, que adota o modelo corbuseano adequando-o às circunstâncias da cidade.

O objetivo desse trabalho é descrever essa adequação promovida pelo projeto. Em termos teórico-metodológicos, parte-se da explicitação dos modelos, da natureza utópica do plano urbanístico e da ideia do projeto ou plano como ferramenta intelectual capaz de realizar a *mimese* do modelo e a colagem entre modelos morfológicos distintos.

Modelos Urbanos: Retrato e Modelo

O Plano urbanístico é o instrumento de ação sobre a cidade característico da era moderna. Pressupõe a sobreposição, à cidade real, de uma cidade ideal ligada às ideias que circulam em determinada época.

Os planos urbanísticos realizados em Porto Alegre e na maior parte das cidades latino-americanas adotaram dois paradigmas fundamentais: o haussmaniano, na primeira metade do século XX, e o corbuseano a partir de então. Se a adoção do primeiro se dá através de continuidades morfológicas, reforçando a estrutura original de origem portuguesa da cidade, o segundo propõe rupturas drásticas. Entretanto, o modelo é algo para ser imitado e não copiado. A ferramenta intelectual capaz de realizar essa imitação -- a *mimese* --, que pressupõe a interpretação e a adequação de regras e princípios de acordo com uma realidade determinada, chama-se, justamente, projeto ou plano urbanístico.

O Plano urbanístico é uma pré-figuração de um tempo-espço de desejo sobreposto a uma cidade real, “diagrama do devir histórico de uma sociedade, forma específica de intencionalidade” (ARGAN, 2001, p. 51), que reintroduz o tema da cidade ideal e da utopia. A Utopia de Morus, 1516, vincula uma organização social perfeita a um espaço paradisíaco e novo com uma dupla dimensão: uma artística, de lugar; e uma funcional, de modelo ou protótipo:

A primeira imagem, que chamarei *retrato* porque pinta os traços espaciais que fazem de Utopia uma individualidade única, é fruto, até na particularidade de suas construções, das contingências de sua geografia, física e de sua história. A segunda imagem, que denominarei *modelo* porque retém da Utopia apenas traços espaciais mal localizados e reproduzíveis, depende, ao contrário, exclusivamente da ordem

humana e de um estrito sistema de normas culturais. Essas duas imagens permanecem distintas (...), descendo da escala do território à da cidade e da casa (CHOAY, 1985, p. 153).

Os planos urbanísticos possuem o mesmo duplo espaço da Utopia de Morus. O espaço de *modelo* correspondente às questões de teoria e método a respeito da cidade; contém regras, questões quantitativas e corresponde a uma dimensão genérica, de enunciado pretensamente universal de um problema e de sua solução: a forma urbana. O espaço de *retrato* corresponde às qualidades artísticas do plano e à sua adequação a geografias e culturas específicas.

Modelo Haussmaniano

Surge a partir da reforma de Georges-Eugène Haussmann em Paris após a Revolução Francesa, na qual a cidade é concebida como um sistema de partes independentes que deveria atender a tres requisitos fundamentais: *embelezamento*, *saneamento* e os problemas relativos à *circulação*. A sobreposição de uma malha geométrica de novas avenidas ao antigo traçado medieval se torna o embrião do urbanismo como ciência interdisciplinar: um paradigma que embasou diversos planos brasileiros (**figura 1**).

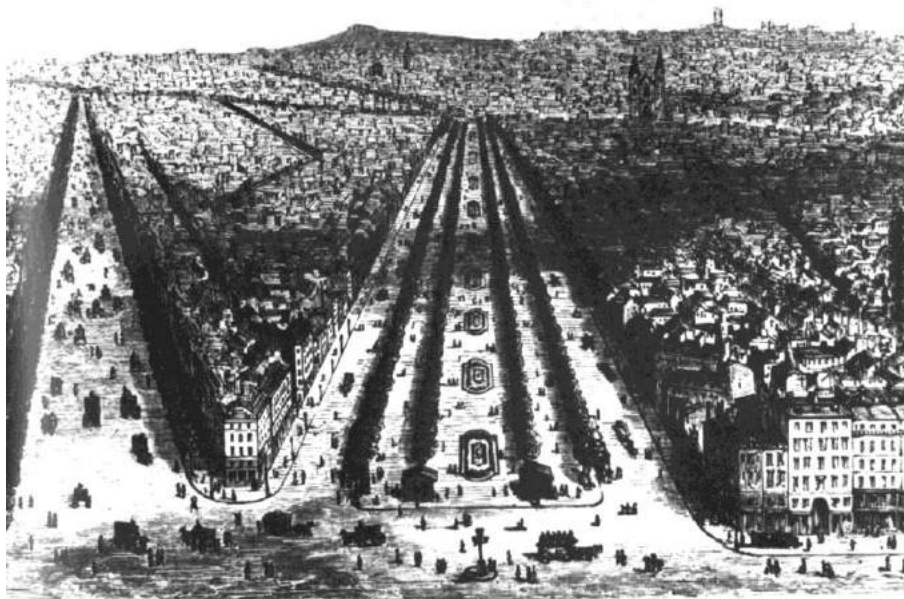


Figura 1. Modelo haussmaniano. Paris, Bulevar Richad-Lennoir, 1861-1863.
Fonte: ROWE; KOETTER, 1978, p. 59.

A partir da segunda metade do século XX, o modelo corbuseano seria adotado nos planos da maioria das cidades, incluindo o Plano Piloto de Brasília, elaborado por Lucio Costa em 1957 e o Plano de 1959 de Porto Alegre.

O modelo Corbuseano

O modelo urbanístico elaborado por Le Corbusier compreende três modelos teóricos, propostas ideais sobre terrenos hipotéticos (*Ville Contemporaine* 1922; *Ville Radieuse*, 1924 e Cidade Linear Industrial,

1945) e possui ecos de todas as suas vivências: em sua terra de origem, *La Chaux-de-Fonds*, em Paris, a partir dos 29 anos e de suas viagens.

Le Corbusier nasceu numa família calvinista que acentuava os contrastes entre o bem e o mal, o que teria originado a dualidade presente em seu pensamento e obra, entre o sólido e o vazio, a luz e a sombra, a arte e a máquina, o passado e o futuro, etc. Através dos relógios de seu pai, descobre que cada parte cumpre uma função e mais tarde, esse aprendizado se traduzirá em uma metáfora para pensar a cidade. Em Paris adota o seu pseudônimo, Le Corbusier, pseudônimo de Charles-Edouard Jeanneret-Gris e convive com artistas e intelectuais. Em sua viagem à Itália, em 1907, registra a organização espacial dos mosteiros italianos: as células monásticas dispostas em torno do pátio da Cartuxa de Emma dão início à pesquisa da célula habitacional a ser desenvolvida no esquema Dom-ino, nos *Immeubles-villas*, no Pavilhão de 1925 e no Plano Ideal. A observação das cabines dos transatlânticos contribui para a sua concepção de espaço mínimo e a redefinição dos serviços domésticos, deslocados da esfera individual para a coletiva. O átrio da arquitetura oriental e os verticais monumentos islâmicos estão presentes em várias escalas de sua obra.

Por outro lado, o desenvolvimento da ciência e da técnica que caracteriza o início do século XX, justifica a necessidade de transformar as estruturas urbanas, incompatíveis com o novo ambiente econômico e social industrial caracterizado pela presença da fábrica e dos setores de habitação operária; e oferece a possibilidade de reencontro com as leis perenes da beleza ideal e de atender em nova escala à necessidade de buscar o máximo rendimento – funcional e emocional – da cidade e da casa: a era maquinista exigia a superação da pequena construção privada. O novo desafio era pensar o habitar a escala coletiva da cidade e do território.

A metáfora mecanicista e a possibilidade de industrialização da arquitetura geram a noção de *standard*, da casa como célula da cidade máquina e da noção de zoneamento funcional em várias escalas. A ordem formal necessária para os novos tempos era o plano gerado por uma nova concepção de habitação coletiva, composta por células habitacionais dotadas dos serviços que representam o grau de civilização da era industrial, -- água potável, gás, eletricidade, coleta de lixo, etc. Assim surge a ideia dos edifícios *Immeubles-villas*, a partir do qual Le Corbusier propõe a *Ville Contemporaine*, seu primeiro modelo teórico de cidade.

Ville Contemporaine, 1922

A *Ville Contemporaine* baseia-se na cidade americana e na cidade ideal de Bruno Taut, mas possui estrutura espacial centralizada, similar à cidade ideal renascentista. O ponto central, formado pelo cruzamento de dois eixos, é ocupado pelo centro de negócios (*Cité d'Affaires*), sem possibilidade de crescimento; e cada função da cidade tem seu local determinado. Junto ao centro se encontram os terminais e estações de transporte, considerados de extrema importância por Le Corbusier: as máquinas

como marco da cidade moderna. As duas áreas residenciais se organizam em torno do centro; uma mais próxima, cuja forma e alinhamento são independentes das ruas de tráfego de veículos; e outra na periferia, de caráter mais popular. Como alternativa ao quarteirão tradicional, Le Corbusier concebe as zonas residenciais da cidade como um conjunto de Unidades de Vizinhança de 400 por 400 metros de lado, a vertente racionalista (diferente da anglo-saxônica, caracterizada pelos traçados irregulares e sinuosos das cidades jardins) do conceito criado por Clarence Arthur Perry para o plano de Nova Iorque de 1929: áreas residenciais autônomas, organizadas em torno de uma escola, delimitadas por serviços e equipamentos de uso coletivo, dotadas de áreas verdes e de um sistema hierarquizado de vias de acesso (CASTRO; BEM; GIANANTE, 2005, p. 3-4).

Apesar dessa abordagem humanista, segundo a qual a casa é o ponto de partida e fim último do urbanismo, a *Ville* se concentra mais nos aspectos relativos ao sistema de movimentos: circulação e velocidade. A separação entre veículos e pedestres é lograda pela elevação da cidade acima de um parque contínuo (MONTEYS, 1996, p. 42-48). A relação da arquitetura com a paisagem se expressa na linha de recorte das massas edificadas contra o céu e faz referência a uma unidade cósmica e ao otimismo ingênuo em relação às potencialidades do mundo industrial.

Tipologias

Os tipos com estatuto de protótipos se resumem a dois: as torres de planta cruciforme de 60 pavimentos correspondentes a *Cité d'Affaires* e as grandes barras residenciais formadas por uma célula correspondente a *Maison Citrohen*, organizados em forma de *redents* na zona residencial mais nobre e como *Immeubles-Villas* na zona mais popular (**figura 2**).

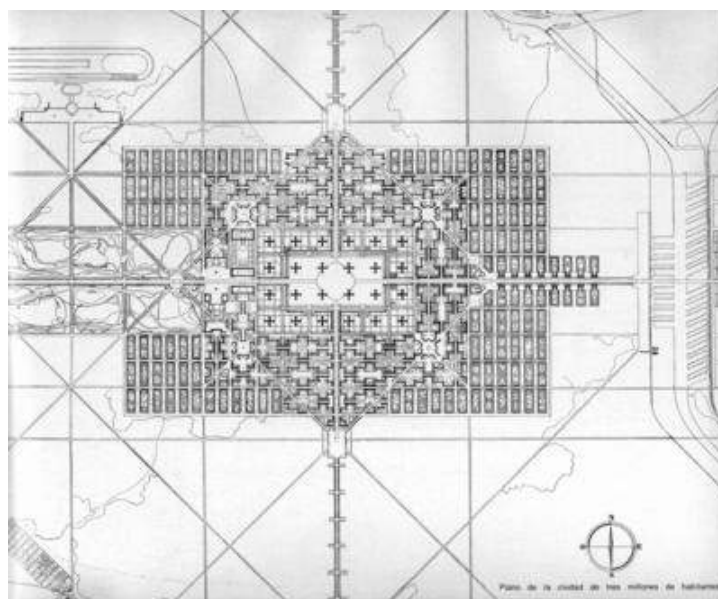


Figura 2. Le Corbusier, *Ville Contemporaine*, 1922.
Fonte: LE CORBUSIER, 2014, p. 130.

Ville Radieuse, 1924

A *Ville Radieuse* representa uma evolução em relação ao esquema anterior concêntrico de 1922 que não permitia o crescimento ilimitado da cidade. O centro se torna independente, encabeçando o seu eixo principal. O seu esquema antropomórfico, concebido a partir de duas malhas giradas a 45 graus, composto por faixas de uso paralelas, inspiradas na Cidade Linear de Nikolay Alexandrovich Milyutin, permite uma libertação das partes, tornando-as independentes umas das outras.

Tipologias

Os blocos em *redents* da *Ville Radieuse* representam uma evolução em relação ao modelo anterior. Agora, o edifício contínuo passa a ter duas seções distintas: possui corredor central quando a orientação é leste – oeste, e corredor lateral quando a sua orientação é norte – sul, de modo que não existem mais apartamentos orientados para o norte como nos *redents* da *Ville Contemporaine* (figura 3 e 4).

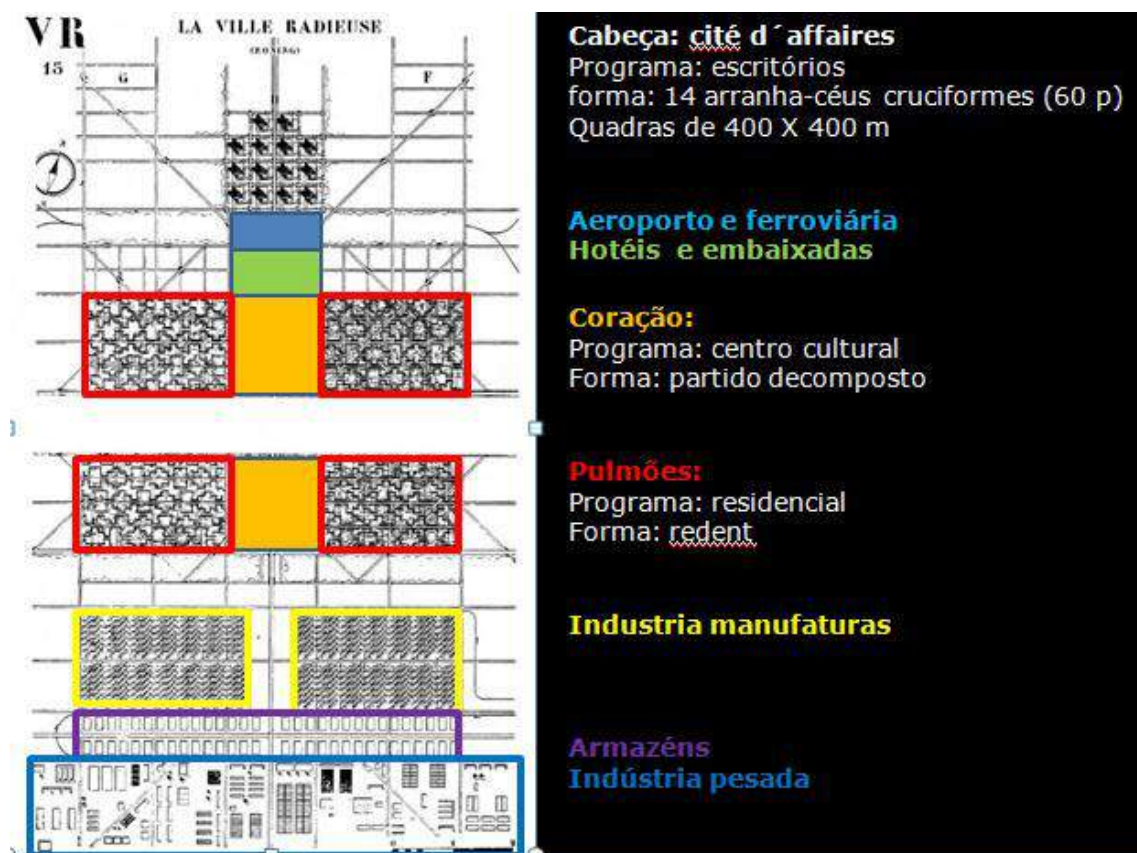


Figura 3. Ville Radieuse, Plano.

Fonte: <http://www.fondationlecorbusier.fr> e análise dos autores.

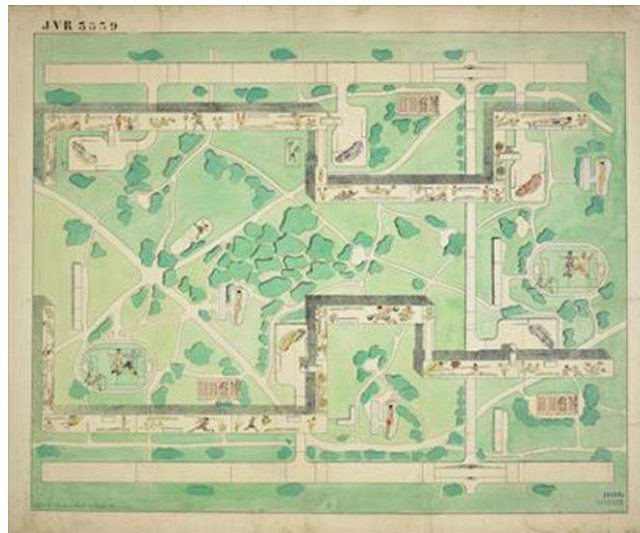


Figura 4. Unidade de vizinhança da *Ville Radieuse*.

Fonte: <http://www.fondationlecorbusier.fr>

Cidade Linear Industrial, ou da Regra das 7V, 1945.

Este modelo foi formulado em *Le Trois Etablissements Humaines*, onde Le Corbusier define três estabelecimentos humanos fundamentais, que resumem os três tipos de assentamentos essenciais do homem: a Unidade de Exploração Agrícola, a Cidade Concêntrica e Radiante de Intercâmbios e a Cidade Linear Industrial. Surge a partir dos modelos anteriores, mas estende-se ao âmbito do território: compreende a cidade, a zona agrícola e a zona industrial.

Retrato e Modelo

O espaço de *modelo* dos modelos teóricos é funcional. Expressa seus ideais de universalidade, reprodutibilidade e zoneamento de usos através de traçados reguladores diagramáticos cartesianos com referências barrocas e classicistas em uma escala monumental e numa morfologia abstrata que se opõe à tradição. A sua qualidade de *retrato* se revela a partir da aplicação de seus princípios a situações concretas: 29 propostas nas quais o modelo se transforma em função à situação geográfica cultural da região (MONTEYS, 1996, p.34).

A escolha do modelo a ser aplicado é decorrente da época em que é feito o projeto: a *Ville Contemporaine* influencia o *Plan Voisin*, 1925, e tem repercussão sobre os projetos de São Paulo e Montevidéu durante a viagem à América do Sul em 1929. A *Ville Radieuse* é o modelo a que se pode referenciar a maior parte da obra urbanística de Le Corbusier, abrangendo um período que vai de 1930 até a Segunda Guerra Mundial: Moscou, Barcelona, Genebra, Estocolmo, Antuérpia, *Nemours*, Nova York, Roma, Zlin, Hellocourt, Addis Abeba, Paris, Buenos Aires e Argel. Nessas propostas, o centro se torna cada vez mais independente e a cidade antiga é reconhecida como centro, a qual os demais componentes são anexados. Os meios de transporte também passam por modificações: as estações que estavam, simbolicamente, junto ao centro de negócios nas primeiras propostas, nas seguintes, passam a ter um papel de serviço. Em cidades situadas na costa de um lago ou mar, o centro econômico (*Cité*

d’Affaires) é posicionado sempre junto à mesma (Argel, Barcelona, Genebra, Rio de Janeiro, Buenos Aires, *Nemours*).

A Cidade Linear será a base para os projetos do pós-guerra: *Saint-Dié*, *Saint-Gaudens*, *La Rochelle-Pallice*, *Marseille Vieux-Port*, Izmir, Bogotá, *Marseille Sur*, Chandigarh, *Meaux* e Berlim Centro. A indústria, presente na periferia dos modelos anteriores, abandona a cidade e se instala nas vias de ligação. Isso não significa que o modelo anterior foi descartado. Em *Chandigarh*, foi aplicada a Regra das 7V, mas a organização formal segue o modelo da *Ville Radieuse*, com o Capitólio fazendo o papel de cabeça do eixo.

A geografia aparece de três formas no urbanismo de Le Corbusier: inexistente na *Ville Contemporaine*; é descoberta na *Ville Radieuse*; e, depois da segunda guerra mundial, comparece racionalizada, estendida ao âmbito do território e vinculada à circulação (MONTEYS, 1996, p. 16).

A viagem de pela América Latina, 1929, assinala um giro conceitual importante no pensamento corbuseano. Após se encantar com a paisagem do Rio de Janeiro, tanto do horizonte do navio quanto do alto do avião, Le Corbusier passa a buscar uma relação mais orgânica entre a cidade e o entorno natural e apresenta suas propostas de viadutos habitáveis, estrutura que dominaria a paisagem sem escondê-la. Em Montevideu e em São Paulo, os viadutos se tornam eixos e o seu cruzamento configura o centro da cidade (*Cité d’Affaires*). No Rio de Janeiro, o viaduto adota a forma dos meandros dos rios vistos de cima do avião, vencendo a topografia peculiar por meio de curvas e túneis. Essa ideia foi desenvolvida no projeto de Argel, onde a maior parte da cidade seria formada por viadutos habitáveis interligados entre si, com formas variadas, implantados sobre a cidade existente; e a *Cité d’Affaires* situada junto ao mar mediterrâneo, seguindo os princípios da *Ville Radieuse* e os esquemas típicos de situações de costa (figura 5).



Figura 5. Le Corbusier, Plano de Argel, 1942.
Fonte: MONTEYS, 1996, p. 186 e análise dos autores.

Tipologias

Os blocos em *redent* foram utilizados nos projetos das cidades de Barcelona, Genebra, Estocolmo, Antuérpia, Nova York, Buenos Aires e Berlim. Para a urbanização de Nemours, devido ao forte declive de seu terreno, não seria possível implantar os blocos contínuos, de modo que Le Corbusier opta pelo bloco laminar, que se assemelha a um braço do *redent* orientado para o sul.

A planta em “Y” foi usada na caracterização dos arranha-céus da *Cité d’Affaires* de diversas cidades baseadas no modelo da *Ville Radieuse*, como Barcelona, Antuérpia, Genebra, Paris e Buenos Aires. Essa tipologia pode ser considerada uma evolução dos edifícios com planta em cruz apresentados nos modelos teóricos (**figura 6**).

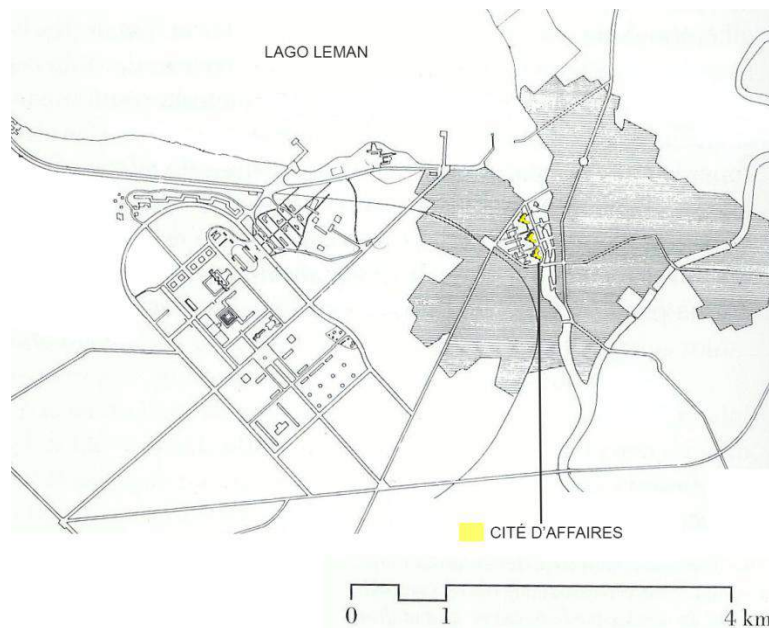


Figura 6. Le Corbusier, Plano de Genebra, 1932.
Fonte: MONTEYS, 1996, p. 210 e análise dos autores.

Edifícios residenciais também assumiram a forma em “Y” nas cidades de Roma, Addis Abbeba, *Hellocourt* e Rio de Janeiro, 1936 (**figura 7**).

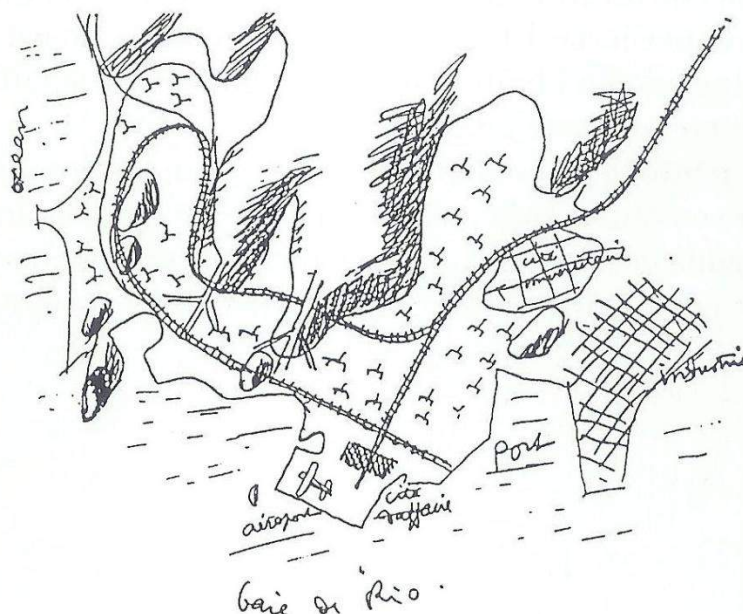


Figura 7. Le Corbusier, Plano do Rio de Janeiro, 1936.
Fonte: MONTEYS, 1996, p. 182.

Em Zlin, Le Corbusier aproveita as características do local e implanta, em uma área plana, na parte baixa do vale, faixas de habitação entre duas vias de transporte com blocos *redents*. A canalização do rio é acompanhada da indústria, de uma auto-pista e de uma linha férrea. Na margem oposta, na parte alta do vale e seguindo as dobras da encosta, é proposta uma segunda área residencial, com seis conjuntos de blocos laminares ligados por uma via que segue as curvas de nível das montanhas (**figura 8**).

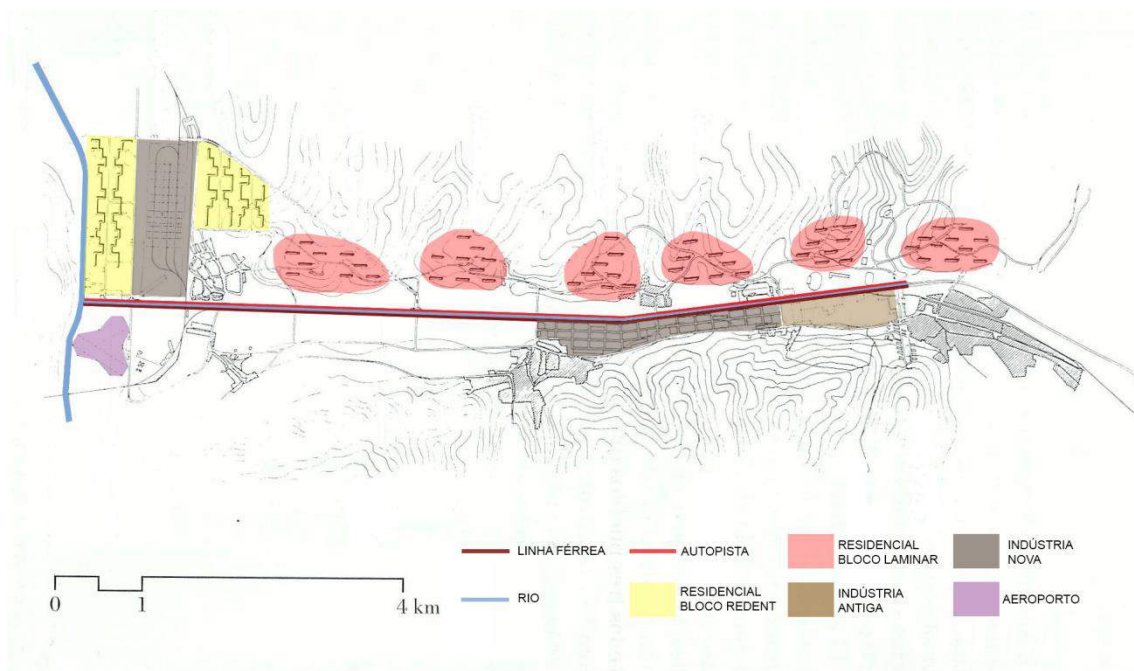


Figura 8. Le Corbusier, Plano de Zlin, 1935.
Fonte: MONTEYS, 1996, p. 238 e análise dos autores.

A *Unité d'Habitation* é a última de suas propostas para bloco residencial e sua tipologia básica está presente em todos os projetos de cidades feitos após a Segunda Guerra Mundial. Na maioria dos projetos ele adota uma disposição em fileiras com relação às vias de acesso alternadas entre si (*Saint-Dié, La*

Rochelle Pallice, Marseille Veyre, Izmir, Bogotá e Meaux (**figura 9**). Em *Marseille Sur*, cada um de seus setores residenciais abrigam de três a quatro *Unités* do tipo laminar (**figura 10**).

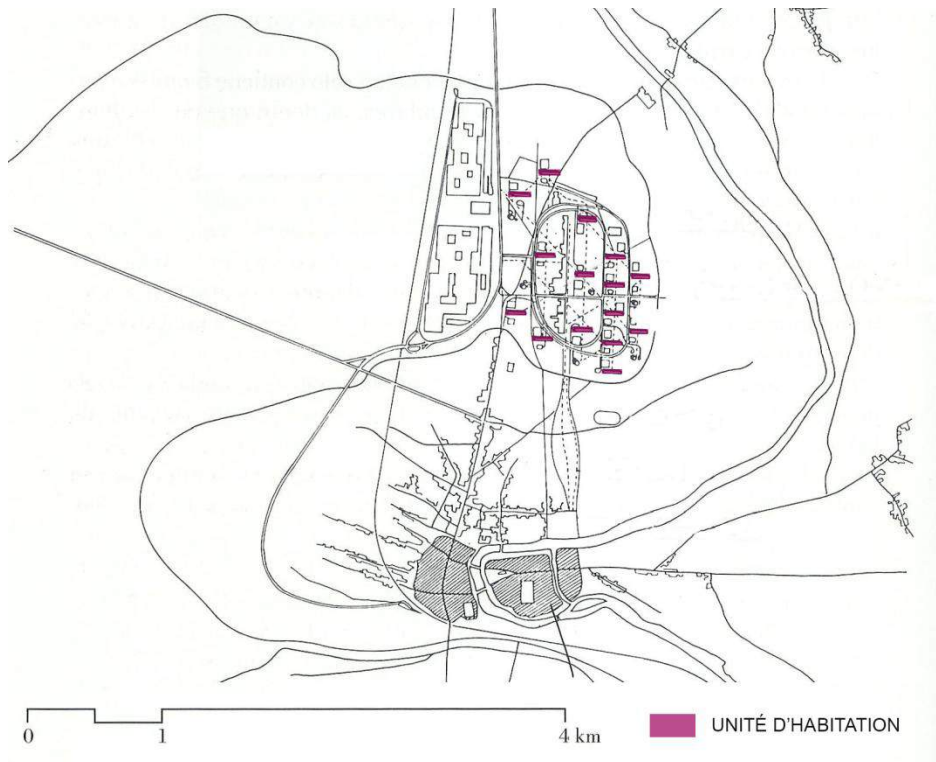


Figura 9. Le Corbusier, Plano de Meaux, 1956.
Fonte: MONTEYS, 1996, p. 298 e análise dos autores.

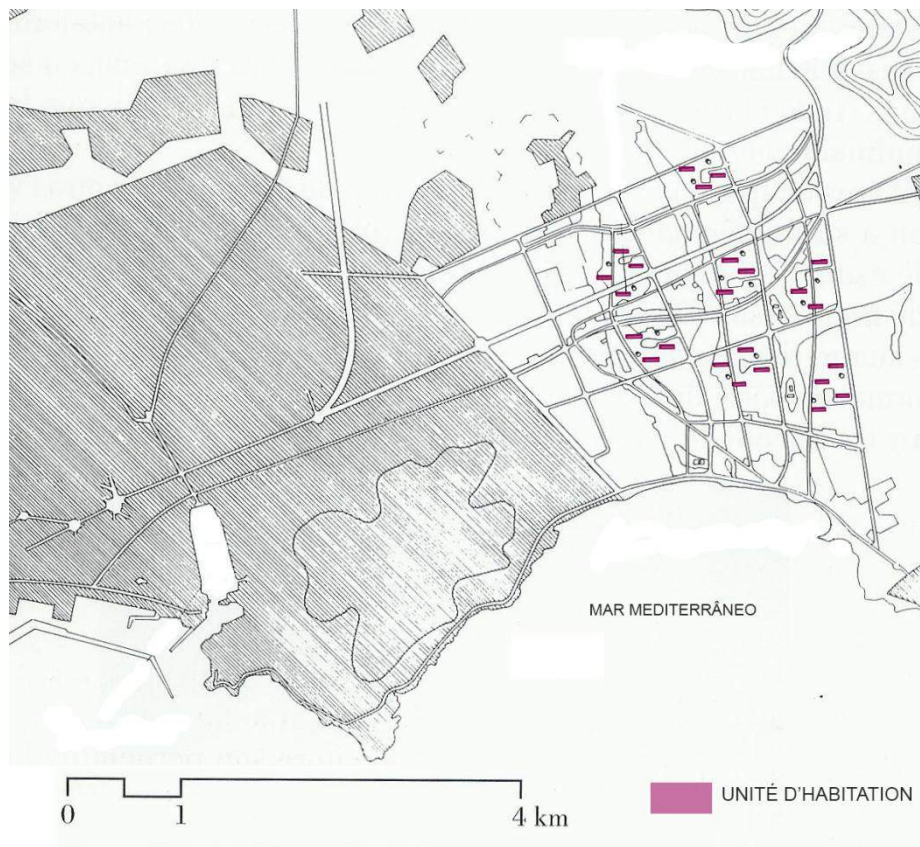


Figura 10. Le Corbusier, Plano de Marselha Sul, 1951.

Os *Immeuble-villas*, os blocos em *redents* e os últimos blocos independentes configuram uma trilogia que exemplifica a evolução da tipologia residencial em relação aos modelos teóricos.

Modelos e matrizes

Se o modelo haussmaniano afirmava a norma da cidade tradicional, o modelo corbuseano surge como sua antítese morfológica e perceptiva. O primeiro corresponde a uma matriz urbana figurativa; o segundo, a uma matriz urbana abstrata (**figura 11**):

O formato da cidade ideal moderna pode ser descrito como a acumulação de objetos construídos em um contínuo tratado como parque, basicamente indiferenciado, cortado por autopistas e caminhos. Em contraposição, o formato da cidade tradicional pode ser descrito como a acumulação de espaços vazios – ruas e praças, configuradas por fachadas contínuas alinhadas – dentro de uma massa construída predominantemente indiferenciada, perfurada por pátios e quintais privados. Desde o ponto de vista perceptivo, no formato tradicional, a figura é o espaço, o fundo é construção. No formato modernista, a figura é o edifício, o fundo é a paisagem (COMAS, 1983, p. 6).

O modelo corbuseano representa uma visão ideal, otimista e alegórica da civilização industrial da era da máquina; e uma tentativa de ruptura e superação dos padrões formais e comportamentais tradicionais. É uma representação neoplatônica do sonho de comunhão do homem com o meio ambiente corretamente ordenado e do mundo moderno como um momento de retorno à ordem. Símbolo da superação da era histórica pela era tecnológica, na qual noção de progresso confunde-se com a ideia de destino (ARGAN, 2001, p. 23), inaugura uma nova ordem formal do espaço social: um novo paradigma urbanístico com fortes traços utópicos, que influenciaria as suas propostas posteriores e o urbanismo brasileiro, sobretudo a partir da segunda metade do século XX.

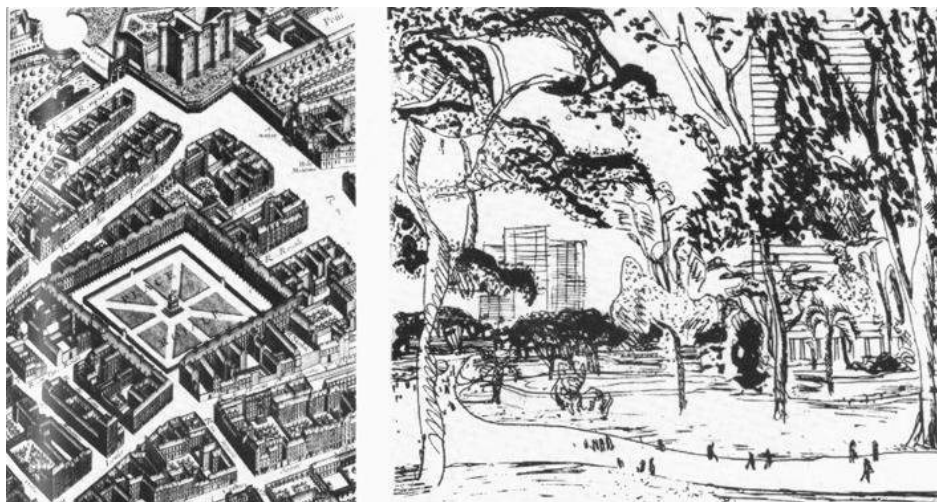


Figura 11. matriz figurativa e abstrata: Paris, *Place des Voges*, 1739
e Le Corbusier, *Ville Radieuse*, 1924.
Fonte: Rowe & Koetter, 1978, p. 55.

A adoção de princípios corbuseanos induz, portanto, ao confronto entre duas matrizes urbanas antagônicas: a matriz figurativa, correspondente à morfologia da cidade tradicional; e a matriz abstrata modernista. Por isso, a inserção da arquitetura moderna na cidade tradicional através de projetos e planos urbanos é uma questão específica e às vezes problemática dos anos 1950 na América Latina.

O Projeto do Bairro residencial da Praia de Belas, 1953

O Projeto do Bairro residencial da Praia de Belas foi pensado como um bairro-modelo, a ser implantado sobre uma extensa área de aterro hidráulico que ampliaria a enseada da Praia de Belas, na margem sul do rio Guaíba. A ideia dos aterros como forma de ampliar o exíguo espaço do núcleo fundacional peninsular de topografia acidentada de Porto Alegre, criando um caminho ao longo da orla, nasce pouco depois da fundação da cidade, em 1772; e está presente em todas as propostas urbanísticas realizadas a partir de então: Plano Moreira Maciel, 1914; *A Contribuição ao Estudo da Urbanização de Porto Alegre*, 1936; *O Expediente Urbano de Porto Alegre*, apresentado ao público na Exposição de Propaganda do Urbanismo em 1942, o seu antecedente teórico e metodológico mais importante; o Plano Gladosch, 1943; o Pré-Plano de Porto Alegre, elaborado por Edvaldo Paiva e Demétrio Ribeiro, 1951.

A versão do Projeto residencial da Praia de Belas concebida em 1953 integra o Primeiro Plano Diretor de Porto Alegre -- instituído em 1959 através da Lei nº 2046 -- proposto para toda a área compreendida pela 3ª perimetral (**figura 12**).

O modelo espacial corbuseano adotado no plano se expressa através de tres mecanismos: o zoneamento de uso do solo urbano, dividindo a cidade em áreas residenciais, comerciais, industriais e culturais, conectadas por um sistema viário radial articulado a avenidas perimetrais; normas e regimes urbanísticos que viabilizam a paulatina substituição das tipologias então vigentes pelo edifício laminar corbuseano sobre *pilotis*, afastado das divisas do lote; e Projetos especiais a serem implantados, sobretudo na área criada pelo aterro ao longo da orla.

A solução de 1953 propõe um redesenho para a orla através de 300 ha de aterro hidráulico, proposto, pela primeira vez, mediante dragagem de material do leito do rio Guaíba. O terreno artificial e plano é protegido longitudinalmente das cheias periódicas por um dique na altura de 6,00m, sobre o qual se desenvolve a Avenida Beira Rio, uma via rápida ligando a península central à Ponta do Dionísio, na zona sul da cidade. Transversalmente, o terreno é cortado pela Avenida Ipiranga, construída em ambos os lados do Riacho canalizado.

O desenho do conjunto, em forma de “L”, é análogo ao desenho da *Ville Radieuse*, mas de forma assimétrica. Estrutura-se a partir do prolongamento da Avenida Borges de Medeiros e de um eixo diagonal traçado entre a antiga Ponte de Pedras e a baía artificial criada acima da desembocadura do arroio Dilúvio, onde se localiza o centro esportivo proposto, com um estádio para 100 mil pessoas, acompanhado de um grande ginásio coberto, iate clube e cassino. Esse eixo é a diagonal de uma superquadra de 22 ha, de uso público (que lembra a *Cité d’Affaires*), na qual estão dispostos edifícios laminares de 20 pavimentos. A partir do eixo, arma-se a “asa” menor, a leste, -- a parte do aterro que alarga a península da área central da cidade --, e a “asa” maior, ao sul, correspondente ao aterro que amplia a enseada da Praia de Belas.

O traçado viário hierarquizado rejeita o xadrez tradicional e subdivide as “asas” em avenidas transversais ao rio, que delimitam Unidades de Habitação, -- reinterpretação do conceito de Unidade de Vizinhança corbuseana --, subdivididas em quadras parceladas em lotes de 15 por 30 m, resultando numa densidade de 15 a 20 ha, servidas por ruas do tipo “entra e sai” e circulação para pedestres. As ruas locais seguem a forma dos *redents* da *Ville Radieuse* e os blocos residenciais dispostos em torno de espaços verdes reinterpretem as *Unités Habitationels*.

Os 1.870 lotes abrigam 200.000 habitantes, resultando em uma densidade de 400 hab/ha. Mercados de abastecimento implantam-se na junção das diversas Unidades e cada uma é dotada de uma escola primária e uma secundária, um espaço verde público e setores para recreação infantil. Um hospital complementa o conjunto.

Tipologicamente, preconiza-se o edifício modernista isolado do lote, sobre *pilotis*, com térreo mais três pavimentos. Sobre as avenidas longitudinais paralelas ao rio, Avenida Borges de Medeiros e Avenida Beira Rio, estipulam-se lotes um pouco maiores e adota-se o edifício-lâmina com 10 pavimentos, estacionamentos próprios, recuos de 6 m de frente e fundos, e de 4 m nas laterais. Nas ruas secundárias, são previstos edifícios de 11 m de altura.

O novo desenho da enseada aproxima a cidade e a natureza. A faixa litorânea entre o Rio Guaíba e a Avenida Beira Rio é formada por três grupos de balneários em dois níveis: o da avenida, com bares e restaurantes, e o da praia, com os vestiários.

Essa versão gaúcha dos grandes bairros de habitação coletiva do Movimento Moderno, como o *Toulouse le Mirail*, não se concretizou (**figuras 13 e 14**).

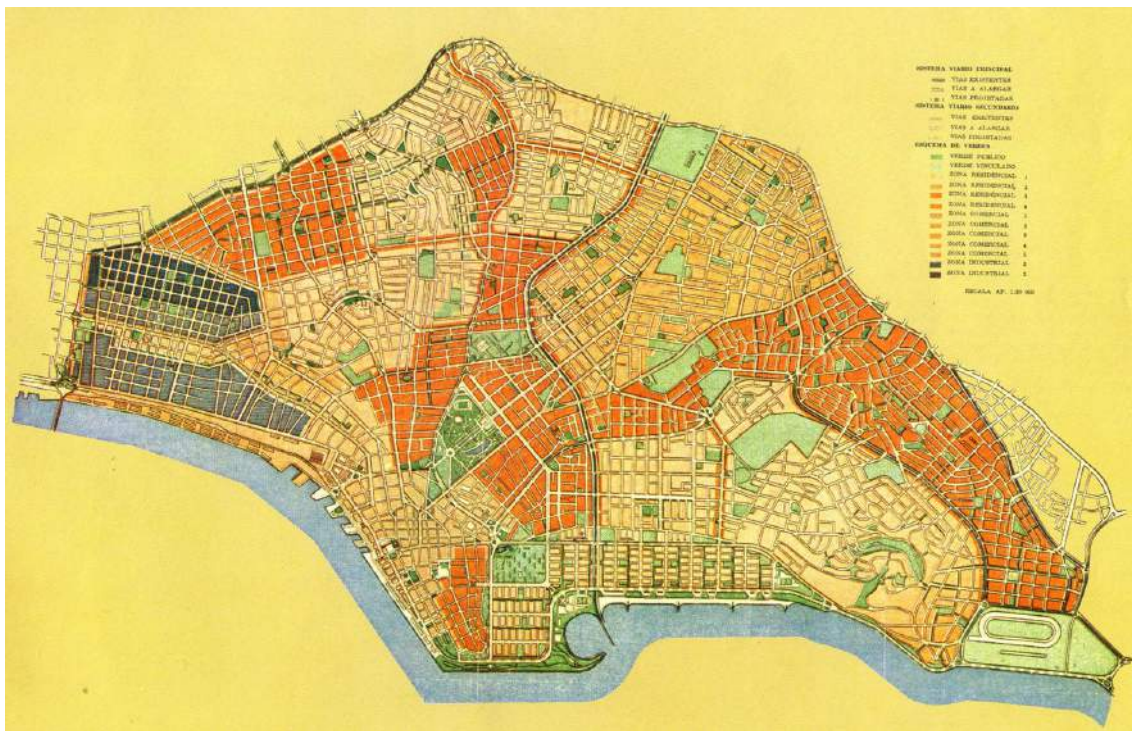


Figura 12. Plano Diretor de 1959, Porto Alegre.
Fonte: Prefeitura Municipal de Porto Alegre, 1983, p.7.

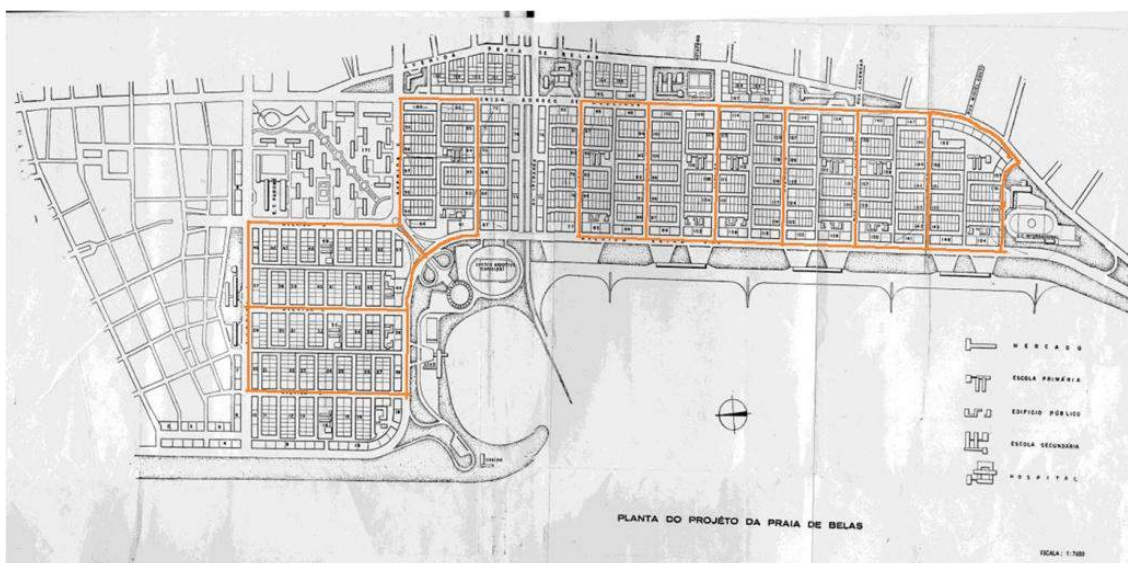


Figura 13. Projeto da Praia de Belas, 1953.
Fonte: Plano Diretor de Porto Alegre, 1964.

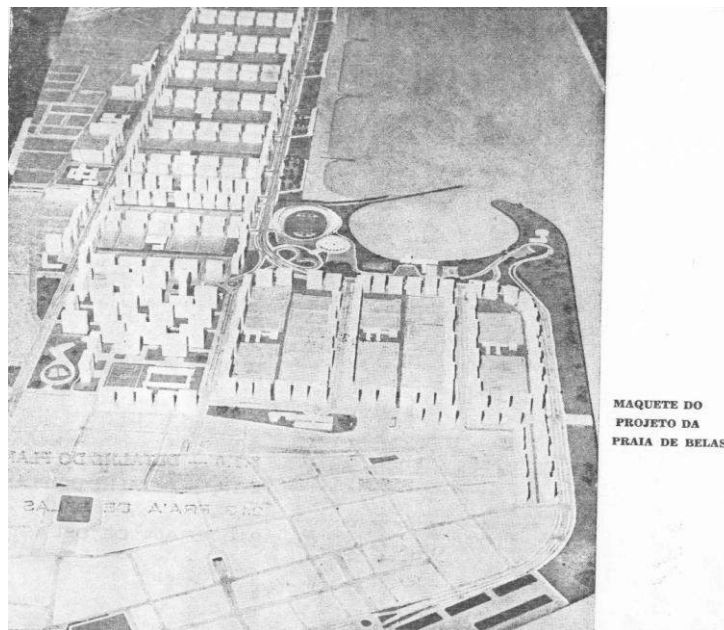


Figura 14. Idem. Fonte: Idem.

Colagem entre modelos

O Projeto do Bairro Residencial da Praia de Belas representa, por um lado, uma ruptura com o modelo da cidade tradicional em termos de escala, organização e divisão do solo, hierarquização de vias e distribuição de equipamentos. Entretanto, a autonomia endossada pelo cinturão de edifícios em altura, localizados nas avenidas principais, é amenizada pelas continuidades estabelecidas entre a malha proposta e a existente, de origem portuguesa. Essa adequação pressupõe a alteração das dimensões da Unidade de Vizinhança original corbuseana.

As grandes torres constituem barreira visual em relação ao rio, mas conferem um caráter urbano ao conjunto compatível com a escala do centro, além de protegerem a área residencial da poluição das avenidas. Contrastam talvez demasiadamente com os blocos baixos de habitação coletiva dos interiores das Unidades de Habitação que, ainda assim, constituem a escala de morar suburbana típica e aconchegante da cidade jardim. Em termos de fundo e figura, as Unidades de Habitação, conectadas ao traçado viário existente, conformam uma escala intermediária entre o tecido mais denso da cidade antiga e a paisagem do Guaíba.

Soluções como o Projeto do Bairro residencial de Praia de Belas demonstram como um projeto capaz de articular modelo e circunstância torna-se uma peça ativa na grande colagem que é a cidade. Sua dupla condição espacial de *retrato* e de *modelo* alude à Utopia de Morus: obra de arte arquitetônica total em conjunto com uma reformulação das suas questões de teoria e método. O espaço *retrato* corresponde às suas particularidades, como a proposição de uma nova orla, na qual a habitação rodeada de verde aproximaria Porto Alegre do Rio Guaíba. O espaço *modelo* se expressa através dos ideais de

universalidade, reprodutibilidade, zoneamento de usos, traçados reguladores e na nova escala morfológica de Unidade de Habitação que se opõem à tradição, o futuro desejado no tempo do projeto. O cenário de bairro jardim, assim enunciado, reinventa a relação da cidade com o rio sugerindo uma vida coletiva justa e em harmonia com a natureza.

Mas o projeto não se concretizou e talvez o modelo de paraíso dos anos 1950 não fosse viável atualmente: tempos caracterizados pela paranoia da violência que converte os *pilotis* em estacionamentos, as zonas residenciais em condomínios fechados com cercas elétricas e os espaços urbanos públicos em vazios abandonados. Entretanto, os seus ideais beneficiaram a cidade. O solo artificial criado pelos aterros possibilitou um acréscimo da área do centro histórico da cidade, a conexão entre suas margens e uma nova frente aquática saneada e embelezada. Por outro lado, o programa residencial extenso representou uma oportunidade de testar, ao menos ao nível do projeto, o polêmico modelo corbuseano que, em distintas escalas, segue sendo reinterpretado nas expansões urbanas latino-americanas.

O Projeto da Praia de Belas faz parte da memória da cidade, marcando o primeiro passo do movimento de Porto Alegre em direção à modernidade. Constitui um bom exemplo da difícil costura urbana entre a matriz tradicional e a abstrata que, de outra forma, provocaria uma ruptura formal e social no processo mais ou menos contínuo de construção da cidade. Para os autores do projeto, o antagonismo entre os dois modelos foi um desafio projetual que propiciou o desenvolvimento de estratégias capazes de promover, não um confronto, mas um encontro amigável entre conceitos e escalas tão distintas.

Referências bibliográficas

ARGAN, G. **Projeto e Destino**. São Paulo: Editora Ática, 2001.

CASTRO, L.; BEM, J.; GIASANTE, A. **Recuperação urbana na cidade de São Paulo**: uma abordagem projetual para novas áreas residenciais em antigas áreas destinadas a indústrias In: XI Seminario de Arquitectura Latinoamericana, 2005, México. p 1-23. Disponível em:
<<http://www.rafaellopezrangel.com/Reflexiones%20sobre%20la%20arquitectura%20y%20el%20urbanismo%20latinoamericano/Design/archivos%20texto/T2C01.pdf>>. Acesso em: 17 jan. 2014.

CHOAY, F. **O Urbanismo**. São Paulo: Ed. Perspectiva, 1979.

CHOAY, F. **A regra e o Modelo**: Sobre a Teoria da Arquitetura e do Urbanismo. São Paulo: Editora Perspectiva, 1985.

COMAS, C. E. O espaço da Arbitrariedade: considerações sobre o conjunto habitacional BNH e o Projeto da cidade brasileira. **Projeto**, São Paulo, v. 91, p. 127-130, 1986.

LE CORBUSIER. **Precisões sobre um estado da arquitetura e do urbanismo**. São Paulo: Cosac & Naify, 2004.

LE CORBUSIER. **Le Corbusier**, Le Grand. London: Phaidon, 2014.

MONTEYS, X. **La gran máquina**: la ciudad em Le Corbusier. Barcelona: Ediciones del Serbal, 1996.

PAIVA, E.; FAYET, C. Urbanização da Praia de Belas em Porto Alegre, R. G. S. **Revista Habitat**, Porto Alegre, v. 32, 1956.

Apoio:

Este artigo foi produzido com o apoio da FAPERGS.

Sensações de não-pertencimento nos Espaços Livres Públicos (ELP) centrais: um legado moderno na cidade desigual

Gabriela Brandão, Lucia Capanema-Alvares

Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal Fluminense

Rua Passo da Pátria 156, Niterói, RJ, 24210-240. Telefone/fax: +55 21 26295490

gabibrandao@ymail.com, luciacapanema@gmail.com

Resumo

O homem moderno abre mão dos laços coletivos para prestar fidelidade à individualidade e à universalidade abstrata (Santos, 1993), tornando-se apenas mais um a vagar no mundo globalizado. Paradoxalmente, a cidade, como fenômeno moderno, propõe e ensina o encontro com o outro, a troca de subjetividades nos espaços públicos, essência da vida urbana (Bauman, 2007). Pertencimentos a espaços e grupos cada vez mais desterritorializados e abstratos, facilitados pelo espraiamento e popularização das redes sociais digitais e dos aparatos tecnológicos que viabilizam seu acesso e provocam uma crescente individualização dos sujeitos, instigam uma reflexão com foco contrário: o sujeito como subjetividade coletiva e concreta no espaço físico da cidade. O presente trabalho concentra-se no aspecto do pertencimento. No atual cenário das dinâmicas de convívio e de elaboração dos espaços nos grandes centros urbanos, o senso de pertencimento é redefinido constantemente (CANCLINI, 1995); visa também investigar elementos que influenciam o senso de pertencimento aos espaços públicos e especula se o pertencimento aos espaços públicos está relacionado à heterogeneidade de seus usuários no que diz respeito à desigualdade social e a restrições (explícitas ou implícitas) para o uso desses espaços, bem como à forma urbana destes espaços.

Palavras-chave

Modernidade, subjetividade, pertencimento, espaços livres públicos, Rio de Janeiro.

Abstract

Modern men and women have let go of collective bonds to be loyal to individuality and to an abstract universality (Santos, 1993), turning each self into one more soul wandering in a globalized world. In a paradoxical movement, the city, as a modern phenomenon, proposes and offers the encounter with the other, through subjective interchanges in urban public spaces, the essence of life (Bauman, 2007). Mankind growing attachment to spaces and groups less and less related to the territory made easier by web networks and high-tech gadgets enhances a growing individualization of the self. This phenomenon asks for a opposite look at the self, in its collective and concrete subjectivities, in the city territory today. The present work focuses on place attachment. In the current convivial dynamics scenario, and considering the (re)elaboration of urban spaces in a number of cities, place attachment is constantly redefined (CANCLINI, 1995). This essay looks at elements that may influence place attachment and speculates if place attachment is related to their users social class heterogeneity, to implicit and explicit restrictions to their use, and to urban form.

Keywords

Urban public spaces, place attachment, space perception; Rio de Janeiro.

Introdução

Para Boaventura S. Santos (1993) a modernidade nasce com a identidade; é na tensão entre duas subjetividades que o homem moderno se funda: entre uma subjetividade individual e uma coletiva e entre uma subjetividade concreta e uma abstrata, o indivíduo num mundo abstrato se tornará hegemônico. Assim, o homem moderno abre mão dos laços coletivos anteriores (famílias, clãs, religiões etc.) e dos contextos concretos em que se inseria (por profissão, casta, moradia etc.) para prestar fidelidade à individualidade e à universalidade abstrata.

Paradoxalmente, a cidade, como fenômeno moderno, propõe e enseja o encontro com o outro, a troca de subjetividades nos espaços públicos. Para Bauman é no encontro em espaços públicos que “a vida urbana [...] alcança sua expressão mais plena”. (BAUMAN, 2007, p. 102).

Pertenças a espaços e grupos cada vez mais desterritorializados e abstratos, facilitadas pelo espraiamento e popularização das redes sociais digitais e dos aparatos tecnológicos que viabilizam seu acesso e uma crescente individualização dos sujeitos, instigam uma reflexão com foco contrário: o sujeito como subjetividade coletiva e concreta no espaço físico da cidade.

Tal como para a construção cognitiva da cidade, a percepção dos ELP também passa por processos subjetivos e é por isso diversa e individual, pois o que determina a percepção é a experiência relacional entre a cidade e o sujeito (LYNCH, 2011). O modo como a cidade e seus ELP são percebidos - seus elementos físicos, ambientais, humanos, sociais, culturais, psicológicos, afetivos, sensoriais, sua dinâmica – tem implicações para o sujeito em diversos aspectos. O presente trabalho concentra-se no aspecto do pertencimento. Na compreensão qualitativa que dá lugar à alteridade, o senso de pertencimento a um lugar parte da esfera subjetiva para realizar-se na dimensão de algo chamado público – o espaço.

Especula-se que o atual modelo capitalista de produção e gestão do espaço o faz conferindo ênfase à segregação espacial urbana, privilegiando os espaços públicos predominantemente utilizados por classes sociais favorecidas e fazendo com que grande parcela da população situada nas classes sociais menos favorecidas identifique-se e sinta-se pertencente a cada vez menos ELP. Especula-se ainda se o pertencimento aos espaços públicos está relacionado à heterogeneidade de seus usuários no que diz respeito à desigualdade social e a restrições (explícitas ou implícitas) para o uso desses espaços, bem como à sua forma urbana. Este trabalho visa também investigar elementos que influenciam a sensação de pertencimento aos espaços públicos.

Fez-se primeiramente uma breve revisão bibliográfica acerca dos conceitos de modernidade em Boaventura S. Santos, de espaço público e de pertencimento. Foi realizada uma pesquisa de opinião cujo universo são os usuários de ELP da Área de Planejamento 1 (AP1) do município do Rio de Janeiro (**figura 1**), escolhida por tratar-se de uma área importante do ponto de vista histórico e econômico do município,

além da grande confluência de pessoas e da presença de grandes projetos urbanos. A pesquisa foi realizada pelos alunos da disciplina de Metodologia e Prática de Pesquisa do Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal Fluminense.

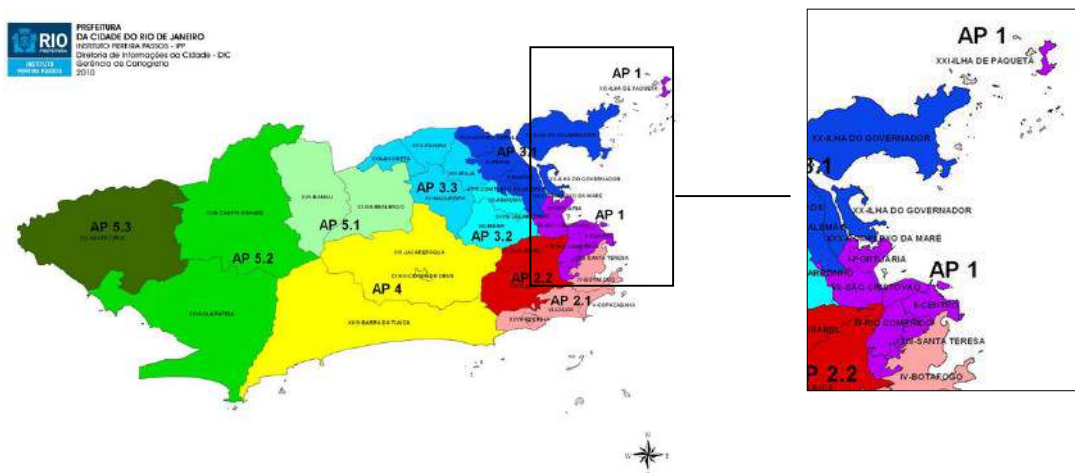


Figura 1. Delimitação das Áreas de Planejamento do Rio de Janeiro.

Fonte: Prefeitura do Rio de Janeiro [online]. *Armazém de dados*. Disponível em:

http://www.armazemdedados.rio.rj.gov.br/arquivos/2905_aps_%C3%ADndice.JPG. Acesso: 13/junho/2014.

A pesquisa quantitativa e quasi-experimental contou com amostra não probabilística e distribuição do número de formulários por bairro da AP1 proporcional ao número de espaços livres públicos presentes, totalizando 104 formulários com 28 questões aplicados em dias úteis durante horário comercial. Os dados obtidos foram inseridos e processados pelo software SPSS 20. O tamanho da amostra e a conferência com a curva normal tornaram possível a inferência estatística para as variáveis estudadas, daí permitindo a consideração do universo de usuários dos ELP da região central da cidade. Aplicou-se posteriormente, como instrumento de contextualização e esclarecimento, duas entrevistas qualitativas semiestruturadas.

Contextualização bibliográfica

A identidade e a modernidade - Para Boaventura S. Santos identidade e modernidade nascem juntas paridas por Galileu, que ao desmontar a “cosmovisão teocrática medieval”, deixa aberta a questão primeira, sobre a autoria do mundo. É aí que o homem se coloca como indivíduo fundador de si mesmo e do mundo. Este novo paradigma – moderno - vai enfrentar uma construção do sujeito-indivíduo em meio a algumas tensões, principalmente: 1) entre a subjetividade individual e a subjetividade coletiva; entre o sujeito que se coloca à parte de sua família, seu clã, sua guilda, sua gente e o sujeito que aos seus é fiel, prevalecerá historicamente o primeiro; o indivíduo que se encerra em si mesmo se tornará uma hegemonia. E 2) entre a subjetividade concreta e contextual e a subjetividade abstrata; entre o sujeito que está no mundo, no território, nas suas relações com o outro, no seu contexto de trabalhador, de escravizado, e o sujeito que se fideliza a instituições invisíveis – como o Estado, a economia, o mercado – prevalecerá também de forma hegemônica a segunda, a subjetividade abstrata.

O triunfo da subjetividade individual propulsionado pelo princípio do mercado e da propriedade individual, que se afirma de Locke a Adam Smith, acarreta consigo, pelas antinomias próprias do princípio do mercado, a exigência de um super-sujeito que regule e autorize a autoria social dos indivíduos. Esse sujeito monumental é o Estado liberal. [...] Desta polarização entre indivíduo e Estado quem sai perdedor é o princípio da comunidade propugnado por Rousseau. (SANTOS, 1993, p.34)

O crescimento da sensação de pertencimento e, em consequência, de uma coletividade entre os cidadãos nos ELP seria, sob esta perspectiva, uma contestação da individualidade abstrata, como foram em maior grau as contestações romântica e marxista em busca de uma alternativa concreta nos planos político e/ou sociocultural (Santos, 1993).

A Cidade plural - Enquanto constroem a cidade, os seres urbanos modificam-na, procuram entendê-la e, simultaneamente, são construídos e transformados por ela.

A cidade é algo mais do que um amontoado de homens individuais e de conveniências sociais, ruas, edifícios, luz elétrica, linhas de bonde, telefones, etc, (...) não é meramente um mecanismo físico e uma construção artificial (...) é um produto da natureza, e particularmente da natureza humana (PARK, 1973, p. 26).

Ultimamente, a emergência do vínculo com a natureza e, com ele, o despertar de uma identidade ecológica transnacional parecem conferir a este vínculo um potencial promissor. Mesmo assim, o vínculo natural defronta-se com duas aporias de peso. A sua difusão global, em vez de vincar o caráter antagônico da relação social ecológica, dissolve-o na subjetividade abstrata, o inimigo perde contornos e parece estar em toda a parte e muito especificamente dentro de nós. E o problema é que, se está em toda a parte, não está em parte alguma. Em segundo lugar, é difícil pensar um modelo não produtivista de sociedade quando o sistema mundial cada vez mais se polariza entre o centro hegemônico pós-produtivista e hiperconsumista e uma imensa periferia pré-produtivista e subconsumista.

A cidade existe enquanto um estado de espírito cuja vida e funcionamento dependem e estão enraizadas nas ações e relações humanas, das quais é sua expressão. Podem ser definidas, portanto, como um mosaico: unidade composta de partes heterogêneas, já que cada sujeito que a habita contribui particularmente para sua construção. Assim, a “diferença” é característica essencial da cidade, que é, portanto, o lugar do encontro com o diferente.

O encontro nos ELP - Tal como para a construção cognitiva da cidade, a percepção dos ELP também passa por processos subjetivos e individuais e é por isso diversa e individual, pois o que determina a percepção é a experiência relacional entre a cidade e o sujeito (LYNCH, 1960). O modo como a cidade é percebida -

seus elementos físicos, ambientais, humanos, sociais, culturais, psicológicos, afetivos, sensoriais, seus espaços públicos, sua dinâmica – tem implicações para o sujeito em diversos aspectos.

Para Milton Santos (1996), o espaço é uma totalidade determinada pela e determinante da história; é sociedade, é mediação entre os homens.

Bauman (2007) descreve os espaços livres públicos a partir da dicotomia gerada pelo medo e seu contraponto, as possibilidades sociais de encontro com o outro. Enquanto a ambição modernista propunha o aniquilamento e o nivelamento das diferenças, sem jamais realizar tal façanha, a tendência pós-moderna aprofunda e as “calcifica”, através da separação e estranhamento mútuos. Se por um lado os espaços livres públicos conduzem a sensações de repulsa, por outro, a atração que exercem sobre os indivíduos tem chance de superar ou neutralizar tal repulsão:

Sem suprimir as diferenças, de fato [o espaço público] as celebra. O medo e a insegurança são aliviados pela preservação da diferença juntamente com a capacidade de se movimentar livremente pela cidade. [...] É a exposição à diferença que com o tempo se torna o principal fator da coabitação feliz, fazendo com que as raízes urbanas do medo venham a definhir e desaparecer. (Bauman, 2007, p. 103).

Exposição ao outro fundamental para o desenvolvimento das relações interpessoais: “é nos espaços públicos que a vida urbana, com tudo que a separa de outras formas de convívio humano, alcança sua expressão mais plena, em conjunto com suas alegrias e tristezas, premonições e esperanças mais características. (BAUMAN, 2007, p. 102).

“O espaço é ‘público’ na medida em que os homens e mulheres com entrada permitida e dispostos a entrar não sejam pré-selecionados” (BAUMAN, 2007, p. 102). Atualmente, espaços ditos públicos acabam por segregar de algum modo, deixando de proporcionar livre acesso. De acordo com Fabiano Junior, funcionam de modo que o “termo espaço público perde significado nestas condições, passando talvez a ser mais adequado falar-se em espaço coletivo” (FABIANO JUNIOR, 2007, p. 14). Enquanto os ELP dos bairros de elite “têm sido premeditadamente esvaziados como parte de estratégias segregacionistas engendradas pelo mercado imobiliário” (GONÇALVES, 2002, p.20) os ELP populares não são de interesse do Estado. Dentro deste processo, a cidade deixa de ser construída para todos e passa a ser destinada ao público que pode pagar por ela em espaços privados, isto é, a um público consumidor específico e solvente. É a cidade mercadoria (VAINER, 2004).

Mas os ELP persistem vivos e em constante adaptação, refletindo mudanças culturais e sociais; ao exercerem sua função, agregam seus habitantes e a eles muitas vezes pertencem sem segregação. Afinal, o público pertence a todos, não a ninguém. A fim de cumprir tal propósito, os espaços públicos devem

suscitar em seus usuários o sentido de pertencimento. Identificar-se com o lugar e a ele sentir-se pertencente implica em responsabilizar-se por ele.

Pertencimento - A identificação de elementos que despertam a noção de inclusão em determinado espaço e de reconhecer-se nele, cria identidade e vínculo e o espaço passa a ter significado para o sujeito, nascendo o sentido de pertencimento. Ao efetivar a noção de pertencimento entre sujeito e espaço, este passa a ser para aquele um lugar. O espaço apropriado torna-se lugar.

No que toca mais especificamente o pertencimento, a diferença entre espaço e lugar está na fenomenologia da vivência, revelando o potencial dos espaços públicos para tornarem-se lugares:

o 'lugar' está ligado a vivências individuais e coletivas a partir do contato do ser com seu entorno; enquanto o 'espaço' é uma racionalização abstrata, uma construção mental, que busca uniformizar e homogeneizar o 'suporte físico'. (HOLZER, 2012, p.291)

Conforme implicam Santos e Holzer, a identidade com o comum, com o que pertence a mais de um sujeito, é construída no tempo e no espaço. Na compreensão qualitativa que dá lugar à alteridade e ao implícito, o senso de pertencimento a um lugar parte da esfera subjetiva para realizar-se na dimensão de algo chamado público – o espaço -, na “sintonia das práticas vividas no cotidiano e sua relação no social e cultural mais amplos” (SOUZA, 1999, p.19). O uso de espaços públicos pela vivência cotidiana cria vínculos que reforçam o sentimento de pertencimento (HOLSTEIN, 1998 apud RODRIGUES, 2007).

O pertencimento a um espaço público parece ser influenciado pelo pertencimento a determinado grupo ou classe social, o que ocorre por meio do compartilhamento de condutas sociais, costumes, valores, posição social, vivências cotidianas, anseios, poder aquisitivo ou o conjunto destes e outros fatores.

Concordando com Bourdieu e seu *habitus* (2010), para Souza, “o pertencimento se reforça como estratégia simbólica de busca de inclusão ante contextos de fragmentação derivados de processos de desigualdade cada vez mais intensos” (SOUZA, 1999, p.15). Não pertencer a determinado grupo relaciona-se com não se identificar com o espaço por ele frequentado predominantemente.

Simmel discute o fato de os estranhos a um grupo social serem vistos como estrangeiros de certo tipo socialmente definido, como não pertencentes (SIMMEL, 1908):

a sua posição [no espaço] é determinada largamente pelo fato de não pertencer imediatamente a ele, e suas qualidades não podem originar-se e vir dele, nem nele adentrar-se [...] as relações concernentes ao espaço são, por um lado, apenas, a condição e, por outro, o símbolo das relações entre os seres humanos. (SIMMEL, 1908, p.265)

A tarefa aqui será então a de compreender as relações de pertencimento do cidadão moderno aos ELP, a partir as sensações declaradas pelos seus usuários, e consideradas a base teórica e os dados qualitativos.

Resultados e análises

Primeiramente, delineamos o perfil predominante dos usuários de ELP do centro do Rio de Janeiro, conforme a **Tabela 1**.

Característica	Perfil predominante	Porcentagem
Idade	30 a 59 anos	51,9%
Local de residência	Fora da área pesquisada	76%
Grau de instrução	Não possui ensino superior	73,1%
Renda	Até três salários mínimos (R\$ 2.172,00)	59,8%
O que faz no local	Está de passagem	56,7%

Tabela 1. Perfil predominante dos usuários de ELP do centro do Rio de Janeiro.

Fonte: Disciplina Métodos de Pesquisa 2014, PPGAU-UFF.

Nota-se a configuração de uma população que utiliza tais espaços predominantemente para passagem enquanto desloca-se para seu destino final. Esta utilização correlaciona-se diretamente com a variável “idade”, podendo configurar situação de população economicamente ativa a caminho do trabalho – a maioria dos que estão de passagem têm de 30 a 59 anos. Tal modalidade de utilização não favorece a construção de vínculos significativos com o espaço em questão; torna-se mais difícil que o sujeito se reconheça nele, já que a apropriação e a identificação com seus elementos são momentâneas e não se estreitam.

Reforçando esta análise está o fato de que quando perguntados se estariam dispostos a participar em reuniões ou encontros acerca dos ELP próximos de sua residência, 58,7% responderam positivamente e 32,7% responderam negativamente, em contraposição ao interesse e disposição relativos aos ELP próximos do trabalho, quando as respostas positivas alcançaram 40% e as negativas 46%. Isto demonstra como os espaços centrais da cidade, onde a principal função é o ir-e-vir, não se dão facilmente à construção de pertencimento.

A respeito da origem dos usuários desses espaços, 76% afirmam que é bastante heterogênea, sugerindo que o senso de pertencimento das pessoas àquele espaço não é acentuado, afirmação que se consolida quando analisamos os apontamentos das entrevistas qualitativas: a apropriação do espaço e o reconhecimento de igualdade social importam para perceber-se pertencente a um dado espaço. Nas entrevistas, o pertencimento a ELP foi relacionado com a frequência de pessoas da mesma classe social, revelando uma subjetividade mais contextualizada e coletiva, como quer Santos (1993). Nas palavras de um dos entrevistados, “se sentir bem e se sentir pertencendo tem a ver com a identidade com o grupo social”.

O resultado da avaliação quantitativa de satisfação com a segurança nos ELP revelou que 53,8% dos usuários a classificam como menor ou igual a 5 em uma escala crescente de 1 a 10. Apenas 7,7% afirmaram estar totalmente satisfeitos com a segurança nos espaços públicos, com 95% de certeza. Esta se constitui variável importante, visto que a questão da segurança revelou-se nas entrevistas como fundamental para a definição do senso de pertencimento. Vemos aí que no contraponto percebido por Bauman (2007) o medo urbano vence as possibilidades sociais de encontro com o outro no caso estudado. Quando perguntados sobre o bem-estar no local onde foram entrevistados, 37,5% atribuíram nota igual ou menor a 5 em uma escala crescente de um a dez. A nota mais frequente foi 7. Classificaram como 10 seu bem-estar 14,4% dos entrevistados; e como 1 (menor), 5,8%, resultados acima do que indicariam as entrevistas qualitativas, em que foi verificado que bem-estar e pertencimento relacionam-se direta e intimamente. Admite-se, então, que o caráter subjetivo da variável 'sensação de bem-estar' impossibilitou resultados mais elucidativos na pesquisa quantitativa.

Avaliações positivas para bem-estar e para satisfação com a segurança correlacionam-se com 99% de certeza, evidenciando a importância da sensação de segurança para o bem-estar e para a superação do medo (Bauman) para que se realize o encontro com o outro. Sobre a satisfação com os ELP que utilizam cotidianamente, 55,8% classificam sua satisfação como menor ou igual a 6 (em uma escala de satisfação crescente de 1 a 10) e 25% classificam com nota 5 (moda). A maior nota atribuída foi 7. Elevados índices de satisfação com os ELP correlacionam-se positivamente, com 99% de certeza, a uma maior satisfação com os serviços públicos de iluminação, transporte e abastecimento de água e esgoto da cidade.

Estes resultados foram corroborados pelas entrevistas qualitativas, nas quais a satisfação com os espaços públicos e com os investimentos a eles destinados emergiram como influenciadores do senso de pertencimento. Nelas destaca-se também a participação política como fundamental para a percepção de pertencimento no sentido de co-construção dos espaços públicos a partir da escolha dos agentes políticos, que deveriam traduzir anseios e interesses coletivos, inclusive no modo de empregar o arrecadado pelos impostos pagos: a satisfação com tais resultados gera envolvimento do cidadão e desejo de responsabilizar-se pela manutenção de espaços públicos bem cuidados e eficientes em sua função. Mais uma vez, o cidadão parece querer se aproximar da subjetividade concreta e contextualizada em relação aos ELP que frequenta.

Quando a gente está se sentindo bem naquele local a gente se apropria, quer cuidar, preservar esse bem. [...] quando os espaços públicos não estão sendo bem cuidados a gente não se sente pertencendo. [...] a gente sente que não é nosso, que a gente não colocou aquele político para cuidar. E aí ficamos indiferentes aos problemas. (Márcio, entrevistado 1)

O desenho urbano e a conformação dos espaços também foram citados como potenciais geradores de bem-estar, não implicando, porém, relação direta com o senso de pertencimento nos casos analisados. Como restrições para utilização dos ELP, foram apresentadas: insegurança (ou o medo, como já afirmamos acima), degradação dos espaços, (i)mobilidade urbana, privatizações informais, inacessibilidade a portadores de necessidades especiais e segregação social, incluídas aí questões econômicas, educacionais e culturais, todas relacionadas ao senso de pertencimento.

A frequência das pessoas em áreas verdes está positivamente relacionada, com 95% de certeza, com a pré-disposição para participar em projetos e atividades de manutenção da flora urbana, o que indica grande senso de pertencimento, enquanto a sensação de bem-estar nos ELP é inversamente proporcional à pré-disposição para participar, ou seja, quanto menos bem-estar o usuário tem no ELP, menos sente pertencimento e, conseqüentemente, menos se dispõe ao voluntariado em prol do espaço público. O contato com a natureza foi bastante citado nas duas entrevistas como muito positivo para o bem-estar nos espaços livres públicos. Já a poluição, o trânsito intenso de veículos e a aglomeração de pessoas foram citados como negativos para o bem-estar e também para o senso de pertencimento:

nas grandes cidades, com os problemas de transporte, limpeza, mobilidade, me sinto fora de lugar. [...] faz sentir não-pertencimento. (Márcio, Entrevistado 1)

Na segunda entrevista qualitativa, o entrevistado reforçou seu pertencimento a um coletivo de pessoas e não aos espaços públicos. Condicionou seu senso de pertencimento à sua função temporária no espaço, e apesar de afirmar que não se identifica com os espaços livres públicos do Centro do Rio, declarou que

não há como dizer que não [se sente pertencente]. Estou muito mais pertencente a eles do que à Floresta da Tijuca, que é o lugar que mais gosto. Por mais que tenham as dificuldades, se estou fazendo esse trajeto todo dia, faço parte. [...] Sou pertencente porque estou inserido. [...] Milhares de pessoas vestidas iguais a mim, fazendo esse caminho. (Gabriel, Entrevistado 2)

Além de não se identificar com tais espaços, relata sentir-se excluído no aspecto da mobilidade, da “dificuldade em se locomover”, remetendo esse fato à prioridade dada aos carros em detrimento dos pedestres.

Por se tratar de conceito fenomenológico e intangível, o pertencimento é variável difícil de ser inferida e necessita aproximações, conforme na pesquisa quantitativa. Questionamentos diretos a respeito, como “sente-se pertencente a esse espaço? Porque?”, na fase qualitativa revelaram interpretações diversas sobre o conceito e distintas daquela firmada no marco conceitual aqui adotado – de significado pessoal, de relações simbólicas, afetivas e representativas do lugar para o sujeito.

De modo geral, os resultados da pesquisa qualitativa corroboraram as hipóteses da relação do senso de pertencimento com as diferenças sociais, com o desenho urbano e com as restrições explícitas ou implícitas para a utilização desses espaços. O envolvimento e a responsabilidade pelos espaços públicos referidos no início deste artigo também foram confirmados, tanto como consequência do pertencimento como geradores deste.

Emergiram outros aspectos importantes: a forte influência da presença da natureza para o bem-estar nos espaços públicos – com especial importância nos grandes centros urbanos; o papel da representatividade política satisfatória condicionando o envolvimento das pessoas na manutenção dos espaços públicos; e a questão da segurança. O modelo capitalista de produção e gestão do espaço não foi diretamente referido, entretanto pode ser lido indiretamente em questões como o alto grau de insatisfação com os serviços públicos e a sensação de insegurança na região central da cidade, onde o modelo estratégico tem sistematicamente implantado a estratégia de criação de um sentimento de crise para operar no território desvalorizado seus grandes projetos e ofertá-lo ao mercado oportunamente.

A sensação de bem-estar, dada em grande parte pela qualidade dos ELP (áreas verdes, com menos poluição e trânsito e com melhor manutenção) proporciona a disposição para uma subjetividade mais coletiva, concreta, através do engajamento em atividades participativas. Ainda, se a qualidade dos ELP está intimamente ligada aos investimentos neles aplicados e, portanto, ao modo de produção capitalista da cidade neoliberal, pode-se dizer que onde há menos interesse do capital, há menos engajamento numa subjetividade coletiva e contextualizada – a falta de investimentos nos ELP ajuda a manter o sujeito individualista e fiel às instituições invisíveis (como o mercado e o capital), como querem exatamente as forças hegemônicas. Neste ciclo vicioso, percebe-se que será sempre interesse dos Estados neoliberais a má qualidade dos ELP de uso popular.

Conclusão

A relação estabelecida entre a maioria dos usuários de ELP da região central do Rio de Janeiro com esses espaços não se revelou de pertencimento. Espaços cujo caráter predominante é de passagem, heterogeneamente frequentados, de pouca identificação com os grupos sociais e sua construção, pouco seguros, degradados, dificultam a construção da relação de pertencimento com o sujeito.

Os usuários estariam dispostos a participar do planejamento de espaços mais próximos às suas residências, mas não de espaços próximos aos seus locais de trabalho, caso da região estudada para a maioria dos entrevistados. Ainda, os frequentadores de áreas verdes e espaços públicos mais qualificados são mais propensos a participar da sua manutenção, revelando maior senso de pertencimento. A sensação

de bem-estar nos ELP é inversamente proporcional à pré-disposição para participar, ou seja, quanto menos bem-estar o usuário tem, menos se dispõe ao voluntariado em prol do espaço público.

Se o pertencimento desenvolve-se mais facilmente em espaços frequentados por iguais do ponto de vista socioeconômico, duas recomendações fazem-se relevantes. A primeira propõe que haja mais investimentos públicos, diretrizes e iniciativas que valorizem os espaços públicos significativos para a parcela da população segregada daqueles destinados à minoria economicamente favorecida. A segunda, resgatando o caráter de encontro do espaço público, propõe pensar espaços capazes de hospedar a diversidade. Espaços que não sejam “ilhas de mesmice”, conforme Bauman (2007). Aí, porém, se situa o ‘nó’ da produção capitalista do espaço: se os ELP de caráter mais popular (onde menos se investe) inibem a superação do medo urbano, dificultam o encontro com o outro, e não proporcionam o desejo de abraçar uma subjetividade mais coletiva e mais concreta através da participação, por contraponto reforçam uma subjetividade individual e abstrata, como querem as instituições invisíveis (Estado, capital e mercado). Assim, não será jamais interesse dos Estados neoliberais neles investir.

Por fim, recomenda-se estudos empíricos mais aprofundados, pois o senso de pertencimento do sujeito ao espaço público apresenta-se diluído em diversas variáveis. Aspectos simbólicos, afetivos e representativos não puderam ser aqui abarcados, requerendo análises mais específicas e extensas do ponto de vista temporal, como, por exemplo, uma etnografia da população em estudo.

Referências bibliográficas

BAUMAN, Z. **Vida líquida**, Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2007.

BOURDIEU, P. **O poder simbólico**. Tradução de Fernando Tomaz. 14. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2010.

CANCLINI, N. G. **Consumidores e cidadãos: conflitos multiculturais da globalização**. Tradução de Maurício Santana Dias e Javier Rapp. Rio de Janeiro: Ed. UFRJ, 1995.

FABIANO JUNIOR, A. A. Museu: um olhar sobre o espaço público, o espaço arte, o espaço arquitetura. **Revista CPC**, São Paulo, n. 4, p. 7-22, mai-out 2007.

GONÇALVES, F. M. Discussões sobre o Papel dos Espaços Livres Públicos nos Bairros de Elite Contemporânea. **Revista Paisagem e Ambiente – Ensaios**, São Paulo, n. 15, p.9-33, dez. 2002.

HOLZER, W. Mundo e lugar: ensaio de geografia fenomenológica. In: MARANDOLA JR., E.; HOLZER, W.; OLIVEIRA, L. (Org.). **“Qual o espaço do lugar?”**. São Paulo: Perspectiva, 2012. p. 281-304.

LYNCH, K. **A imagem da cidade**. 2. ed. São Paulo: Martins Fontes, 2011.

PARK, R. E. A cidade: sugestões para a investigação do comportamento humano no meio urbano. In: VELHO, O. G. (Org.). **O fenômeno urbano**. 2. ed. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1973. p. 26-67.

RODRIGUES, C. I. Sociabilidade e construção de identidades em espaço urbano em Belém-Pará. In: XII ENCONTRO DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL. **Anais...** Belém: 2007. 19 p.

SANTOS, B. S. Modernidade, identidade e a cultura de fronteira. **Tempo Social: Revista de Sociologia da USP**, São Paulo, v. 5, n. 1, p. 31-52, 1993.

SANTOS, M. **A natureza do espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção**. São Paulo: Hucitec, 1996.

SARTRE, J.P. **The Family Idiot: Gustave Flaubert, 1821-1857**. Chicago: University of Chicago Press, 1981.

SIMMEL, G. Soziologie. Untersuchungen über die Formen der Vergesellschaftung (**Sociologia. Estudos sobre as formas de socição**). Berlim: Duncker e Humblot Editores, 1908, p. 509-512. Tradução de Mauro Guilherme Pinheiro Koury. v. 4, n. 12. RBSE, dez. 2005, p. 265-271.

SOUZA, M. W. de. Recepção mediática: linguagem de pertencimento. Baseado no artigo "Práticas de recepção mediática como práticas de pertencimento público". **Novos Olhares**: Departamento de Cinema, Rádio e TV, Universidade de São Paulo, São Paulo, n. 3, p.12-30, 1999.

VAINER, C. B. Pátria, Empresa e Mercadoria. Notas sobre a estratégia discursiva do Planejamento Estratégico Urbano. In: ARANTES, O.; VAINER, C. B.; MARICATO, E. **A cidade do pensamento único. Desmanchando consensos**. 3. ed. Petrópolis: Vozes, 2004.

O Lugar do Pedestre no Espaço Universitário Moderno

Juliana Vasconcelos, Carolina Pescatori

Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília

Telefone: 55 61 9177 8840; 55 61 8646 6790

julianalopesvasconcelos@gmail.com, pescatori@unb.br

Resumo

A configuração espacial do *campus* universitário e os caminhos traçados a partir da distribuição e da morfologia dos edifícios são características fundamentais para o entendimento da circulação do pedestre na universidade. Ele vai ser, ou pelo menos deveria ser, o objeto de maior importância no cenário urbanístico caracteristicamente moderno desta universidade, cujo projeto foi gestado por Lucio Costa e posteriormente desenvolvido por Oscar Niemeyer. Primeiramente, delinea-se o contexto histórico de criação do campus universitário da Universidade de Brasília, para então elaborar as diretrizes, definidas por quatro dimensões, para avaliar as condições em que esse espaço se apresenta no *campus*. São elas as dimensões da (1) acessibilidade, (2) segurança e proteção, (3) conforto ambiental e (4) atratividade. Cria-se, então, um eixo longitudinal onde são determinados pontos estratégicos, nomeados como estações, para realizar a análise com mais detalhe. Para cada estação, tem-se a análise das dimensões dentro do espaço destinado ao pedestre. A partir disso, foi possível elaborar uma tabela-resumo com o diagnóstico desse percurso em que são apresentados, detalhadamente, os aspectos positivos e negativos de cada estação estudada. Os resultados obtidos, nesse estudo de caso, são importantes para ilustrar a situação frágil do pedestre dentro do seu sistema e a sua importância dentro da universidade.

Palavras-chave

Mobilidade, pedestre, *campus* universitário.

Abstract

The space configuration and the paths drawn from the distribution and morphology of the buildings are fundamental features for understanding the pedestrian circulation at the university campus. It will be, or at least should be, the most important object of the modern urban landscape set of this university, whose project was initially conceived by Lucio Costa, and later developed by Oscar Niemeyer. First, the study characterizes the historical context of the creation of the campus of the University of Brasilia, and then develop guidelines defined by four dimensions, to assess the conditions in which this space is presented on campus. These dimensions are (1) accessibility, (2) safety and security, (3) environmental comfort and (4) attractiveness. After that, it is created a longitudinal axis, which are determined strategic points, named as stations, to perform the analysis in more detail. For each station has the analysis of the dimensions for the pedestrians. From this, it was possible to prepare a table summarizing the situation of the stations by resuming in detail the positive and negative aspects of each one. The results obtained in this study are important to illustrate the fragile situation of the pedestrian in his system and his importance to the university.

Keywords

Mobility, pedestrian, university campus.

A ideia de Campus universitário: da concepção norte-americana ao campus modernista de Brasília

A ideia da formação de um *campus* universitário surgiu no Brasil no século XX, a partir do modelo de estruturação e organização do espaço acadêmico criado nas universidades americanas, no séc. XIX. O modelo americano, diferentemente do europeu, vai se afastar do meio urbano para promover suas atividades acadêmicas fora da cidade, surgindo assim a ideia de “cidade universitária” como comunidades independentes com equipamentos comunitários, serviços gerais e atividades próprios (PINTO e BUFFA, 2009).

No período que precede a existência do *campus* universitário no Brasil, as faculdades brasileiras apresentavam uma estrutura acadêmica de espaços físicos isolados, sem que houvesse uma proximidade ou interação entre faculdades da mesma cidade. (PINTO e BUFFA, 2009). É assim que, visando à concentração de um pólo acadêmico único, propõe-se a aproximação dessas instituições, e sua organização em um espaço unificado. Surge assim, em 1920, a Universidade do Rio de Janeiro como o primeiro *campus* universitário brasileiro. O desejo inicial na formação desses primeiros campi universitários brasileiros era que configurassem verdadeiras cidades universitárias independentes. É dentro desse contexto que é criada a Universidade de Brasília, em 1961, que se constituiria como um modelo de referência para as demais que passariam por reformas modernizadoras.

Os fundamentos da configuração do *campus* universitário de Brasília são bastante próximos àqueles da concepção urbanística da nova cidade-capital. Em relação à mobilidade urbana, aspecto fundamental a este trabalho, a proposta modernista de Lúcio Costa apresentava importantes soluções viárias, que priorizavam a fluidez dos veículos na cidade como um todo, com amplas avenidas sem cruzamentos. As quadras residenciais foram definidas como o espaço de circulação dos pedestres, abundantemente arborizadas e com edifícios elevados em pilotis, criando espaços de livre circulação e apropriação. No entanto, enquanto os veículos circulam em eixos que percorrem a cidade tanto longitudinalmente quanto transversalmente, o pedestre tem enormes dificuldades para transpor o espaço das superquadras, separadas entre si por vias de fluxo rápido.

Estas relações se reproduzem também no espaço do campus universitário, cuja existência e localização haviam sido previstas por Lucio Costa desde o texto original do Plano Piloto no atual Setor de Embaixadas Norte, entre os Ministérios e a Asa Norte, e, portanto, na área central urbana. A ideia seria que o Ministério de Educação tivesse ligação direta com o campus universitário para que houvesse relação próxima entre o poder e a instituição. Entretanto, esta ideia sofreu fortes objeções políticas dada a força dos movimentos estudantis que poderiam trazer ameaças ao governo (PINTO e BUFFA, 2009). Sendo assim, o campus se distanciou dos ministérios, e o setor de embaixadas acabou por separar o setor de cultura da cidade universitária, isolando-a tanto da área central quanto das quadras residenciais, dificultando o acesso do pedestre (FLÓSCULO, FARIA, *et al.*, 1998, p. 12).

Mesmo com esta alteração locacional, a implantação da universidade trouxe importantes contribuições à discussão sobre o ensino superior no Brasil. O Plano Orientador da Universidade, elaborado com a contribuição de diversos intelectuais, dentre eles Darcy Ribeiro e Anísio Teixeira, propôs uma reforma universitária no sistema de ensino superior brasileiro, com o fim das cátedras e a maior integração entre os cursos, com a criação de Institutos para ministrar cursos introdutórios nos dois primeiros anos de universidade, a fim de dar preparo intelectual e científico básico para depois seguir para os cursos profissionais nas Faculdades (RIBEIRO, 2012).

Concomitantemente ao plano pedagógico, Lucio Costa elaborou um primeiro projeto urbanístico para o *campus*, cujo centro seria a “Praça Maior”, onde se localizavam a Reitoria e a Biblioteca Central, enquanto os demais edifícios distribuídos entre grandes espaços abertos (FLÓSCULO, FARIA, *et al.*, 1998), características projetuais que retomam modelo das universidades americanas e também das premissas do movimento urbanístico moderno (**figura 1**).

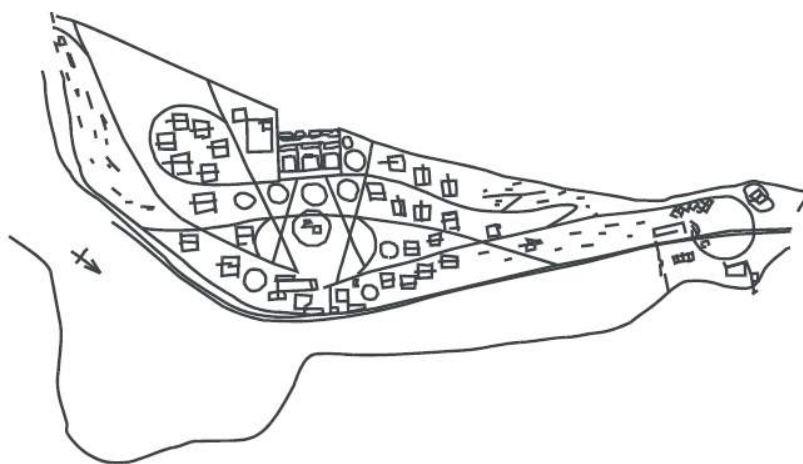


Figura 1. Plano Urbanístico para o campus por Lucio Costa. Fonte: FLÓSCULO et al., 1998.

Posteriormente, Oscar Niemeyer vai desenvolver o projeto de Costa com uma importante alteração em relação aos Institutos Centrais, que foram reunidos em uma única edificação de 696 metros de extensão: o Instituto Central de Ciências (ICC), também conhecido como “minhocão” (**figura 2**). Com essa decisão, o arquiteto atribuiu ao ICC um caráter simbólico de forte identidade e centralidade no *campus*, materializando espacialmente a interdisciplinaridade almejada pelo plano pedagógico (**figura 3**).

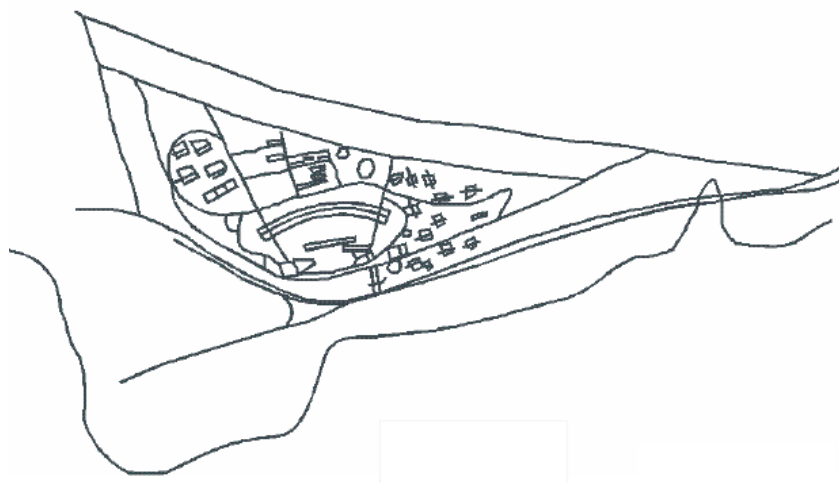


Figura 2. Plano Urbanístico para o campus por Oscar Niemeyer. Fonte: FLÓSCULO et al., 1998.



Figura 3. ICC em construção. Fonte: UNB AGÊNCIA, 2012.

A ocupação do campus iniciou-se bastante concentrada na sua porção central, tendo se expandido lentamente até os anos 2000, quando programas federais de ampliação das universidades demandaram a construção de diversas edificações, tanto na parte sul quanto na parte norte do campus. A configuração geral se dá por edifícios entremeados por avantajados espaços verdes livres, com uma organização bastante coesa e integrada na parte central do campus, e com a marcante estruturação urbana longitudinal proporcionada pelo ICC. No entanto, esta coesão tem se perdido na medida em que os novos edifícios construídos na direção sul e norte, foram implantados muito distantes uns dos outros e sem nenhum trabalho paisagístico que construísse a necessária costura urbanística com as partes mais antigas e consolidadas do campus. A proposta de análise do espaço do pedestre no campus procura elucidar medidas que contribuam para a requalificação dos novos espaços públicos do campus, buscando restabelecer a coesão imaginada pelos projetos iniciais.

Diretrizes para análise do espaço do pedestre em Brasília

O pedestre é muito importante para qualquer espaço urbano, pois a forma como ele se relaciona com esse espaço é um indicador da qualidade desse ambiente. A área central de Brasília, conhecida como Plano Piloto, é comumente interpretada por meio de uma potente (e massificante) crítica urbanística que a reconhece como completamente rodoviarista, alienada das necessidades – e potencialidades – das pessoas e de seus modos de uso e apropriação do espaço. Esta crítica desconsidera, ou desconhece, outros meandros de como os moradores da cidade a vivenciam no cotidiano, não apenas de dentro de seus veículos motorizados, mas também de bicicleta e à pé, e como estes modos de circular se apresentam na cidade. Além disso, parte da crítica a Brasília desconsidera que o “drama” da cidade tomada pelos carros não é exclusividade desta cidade. Reconhecendo que o espaço moderno permite um caminhar tão rico e estimulante quanto o da cidade “tradicional”, este trabalho parte de leituras que estabelecem diretrizes para a análise do espaço do pedestre para interpretar o espaço do pedestre no campus modernista da Universidade de Brasília.

Incluímos autores que discutem aspectos que influenciam no conforto e na qualidade urbana da microescala, discorrendo sobre a importância das calçadas e da dimensão humana dentro de uma cidade, reforçando indicadores que são fundamentais para atingir tal conforto e qualidade. Estes indicadores foram organizados segundo a proposta de Echavarri, Daudén, Schettino (2013) em 4 dimensões: **(1) Acessibilidade, (2) Segurança e Proteção, (3) Conforto Ambiental e (4) Atratividade.**

Aspecto da acessibilidade

A primeira dimensão a ser tratada é a acessibilidade. Essa dimensão se concentra principalmente nas condições da pavimentação que o indivíduo vai percorrer ao longo do seu caminho, atentando-se sempre se esse caminho favorece a circulação para todos que o utilizam, incluindo pessoas com mobilidade reduzida. A falta de uma pavimentação adequada e bem instalada ou a falta de um espaço delimitado de calçadas para o pedestre já configura uma grande deficiência do percurso para o pedestre, pois reduz e dificulta a sua mobilidade no espaço.

O tipo de piso, como salienta Gehl (2013), é fundamental para favorecer a caminhada confortável do pedestre; além disso, a preocupação com os nivelamentos das calçadas é a característica primordial para garantir a total acessibilidade do sistema. Dentro do aspecto do nivelamento de calçadas, também deve ser avaliada a existência de rampas em lugares em que o acesso se dá por meio de escadas ou degraus.

O espaço destinado apenas ao pedestre é determinante para o caminhar livre de barreiras e obstáculos, sem que haja a dificuldade de locomoção. Porém, muitas vezes não é o que acontece, “... sinais de tráfego, postes de iluminação, parquímetros, todos os tipos de aparelhos de controle são colocados na calçada. Bicicletas, anúncios, placas.” (GEHL, 2013, p. 123). Além de promover o passeio de pedestres,

essa calçada pode ser dimensionada de forma mais generosa para proporcionar ao usuário a permanência no local, a partir da disposição de cadeiras ou de um ponto de parada que permita ao pedestre conversar sentado, admirar as pessoas ou somente descansar da caminhada.

Outro aspecto que é importante é a continuidade do percurso do usuário, a partir do ponto de encontro entre o sistema viário e o das calçadas e se a mudança do tipo de piso entre diferentes calçadas também pode ser evidenciada como outro impedimento para o pedestre. Portanto, esses possíveis desencontros entre o sistema viário e as calçadas, ou entre duas calçadas diversas, vão ser denominados como **“pontos de desconexão”**.

Com isso, elaboram-se de maneira geral os aspectos a serem analisados no que diz respeito à acessibilidade. (1) Tipo de piso, (2) nivelamento de piso, (3) conservação do piso, (3) dimensão da calçada, (4) existência de barreiras e (5) existência de “pontos de desconexão”.

Aspectos da segurança e proteção

Ao se tratar do aspecto da segurança, pretende-se observar se o pedestre vai ter ou não a sensação de segurança ao usar o seu espaço. O primeiro indicador seria a questão da movimentação das ruas e das calçadas em que o usuário vai promover sua caminhada. Segundo Jane Jacobs, uma rua movimentada com “fachadas vivas” consegue garantir a segurança de um lugar enquanto uma rua deserta, não; em sua consagrada metáfora dos “olhos na rua” (JACOBS, 2011, p.35 e 36)

Edifícios que geralmente se caracterizam por fachadas sem janelas e portas ou com poucas janelas ou nenhuma porta que, conseqüentemente, são definidas como fachadas sem função social, não promovem a agradabilidade e a segurança para o espaço público. O percurso escolhido pelo pedestre geralmente é o mais agradável e seguro e não necessariamente o mais curto (GEHL, 2013). Outro indicador está no tratamento de passarelas e passagens subterrâneas ao longo do percurso do pedestre. Segundo Gehl (2013), essa construção, além de colocar o pedestre de frente com novos obstáculos, como escadas, ela parte de uma solução em que não prioriza o pedestre e apenas mantém a cultura do carro em primeiro plano e do pedestre em segundo.

Além disso, a iluminação do espaço e a frequência do seu uso pode influenciar seu potencial de utilização em determinadas partes do dia, principalmente à noite. Uma boa iluminação noturna contribui para o bem-estar e confiança do usuário para percorrer o espaço interno das edificações e seu entorno.

Coloca-se como um aspecto incorporado à segurança, o tópico da proteção, estando relacionada ao cuidado e cautela com o pedestre no sistema viário. Para isso, é preciso analisar se durante o percurso do pedestre, quando do encontro entre pedestre e ciclistas ou pedestres e automóveis, existe uma situação de perigo, aqui denominado “ponto de conflito viário”.

Resumidamente, têm-se a análise: (1) passagens subterrâneas e passarelas, se existirem; (2) tratamento das fachadas, (3) iluminação das calçadas e (4) dos “pontos de conflito viário”.

Aspecto Ambiental

A condição climática em que as calçadas estão inseridas pode definir se o pedestre vai optar por caminhar ali ou não. Echavarri, Daudén e Schettino (2013) apontam quatro aspectos: sombreamento, vento, radiação solar e intempéries. Romero (2000) relembra que para fatores de clima e conforto, devem ser levadas em consideração as estações do ano e a localização geográfica, considerando não apenas a necessidade sombreamento e ventilação, mas também as condições de ofuscamento por superfícies e materiais por demais reflexivos (ROMERO, 2000, p. 50).

Além da busca pelo conforto térmico, o conforto sonoro é outro fator que influencia no bem-estar de um usuário. Dependendo da intensidade de uma atividade ou do tipo de atividade desenvolvida em um determinado espaço, isso vai ser importante para a pessoa escolher caminhar por aquele espaço ou não. Gehl (2013) ainda acrescenta que deve-se estar atento para áreas em que o intenso tráfego urbano caracteriza um desconforto ao pedestre.

A partir desses indicadores, é possível elaborar critérios para avaliar a condição climática: **(1) radiação solar, (2) sombreamento, (3) vento, (4) chuvas e (5) ruído.**

Aspecto da Atratividade

A atração por um lugar, apesar de ser um aspecto subjetivo e ter um caráter psicológico individual, pode ser atribuída à qualidade de um determinado espaço traçado a partir de alguns critérios, que podem estimular ou até mesmo intensificar o uso de calçadas e do espaço público do pedestre. Segundo Gehl (2013), esses critérios vão desde a qualidade visual do espaço projetado, e do mobiliário urbano, às atividades que um determinado local oferece; dependendo da sua configuração esses elementos são determinantes para que o pedestre se sinta confortável a percorrer um determinado espaço.

A qualidade visual de um determinado espaço é o primeiro aspecto que traz atratividade a um local. Porém, devido aos inúmeros critérios que definem uma arquitetura como bela ou não, observar-se-á a qualidade daquela que se preocupa com a interação da edificação e a conexão com o espaço público. Outros critérios, relativos à qualidade visual, como cor, escala, proporção, por exemplo, serão reconhecidos no estudo como elementos fundamentais para a atratividade de um local, porém não serão avaliados, para que não se desvie da principal temática do estudo.

Nada fala mais alto sobre a “vida entre edifícios” como um atrativo do que as perspectivas dos arquitetos. Não importa se a dimensão humana, nos projetos, é tratada com cuidado ou completamente negligenciada; os desenhos estão cheios de pessoas alegres e animadas. As pessoas ali retratadas emprestam aos projetos uma

aura de felicidade e atratividade, enviando um sinal de que ali são encontradas boas qualidades humanas em abundância, seja esse o caso ou não. É evidente que as pessoas constituem a maior satisfação das pessoas- pelo menos nos desenhos! (GEHL, 2013, p. 25).

Tendo isso dito, retoma-se a ideia das “fachadas vivas” definidas, previamente, como elemento de segurança para o espaço público e, agora, também como elemento de atratividade a um local. A forma como as edificações são implantadas é fundamental para estabelecer uma conexão entre o espaço público e o privado, garantindo assim uma permeabilidade do espaço. Com isso, procura-se analisar se os acessos e aberturas a ela são bem definidos e bem localizados para que possa promover a interação do edifício com seu meio.

Sabendo, ainda, que a noção de distância de um caminho percorrido vai ser relativa, e vai entrar em correspondência com todos os indicadores que atribuem qualidade e atratividade de um determinado local e a demais aspectos já citados, principalmente ao ambiental. Além disso, a existência de um mobiliário urbano de qualidade vai ser fundamental para definir pontos de encontro entre pedestres e conferir qualidade para esse espaço que é usado diariamente.

Para resumir e adotar como quesitos de análise da atratividade de um espaço vão ser considerados os tópicos da (1) permeabilidade do edifício, (2) qualidade do mobiliário urbano, (3) “pontos de encontro” (4) distâncias relativas percebidas.

Síntese das diretrizes a serem analisadas

A partir disso, pode-se elaborar uma tabela-resumo que irá compor os aspectos abordados e os respectivos indicadores a serem analisados (**figura 4**).

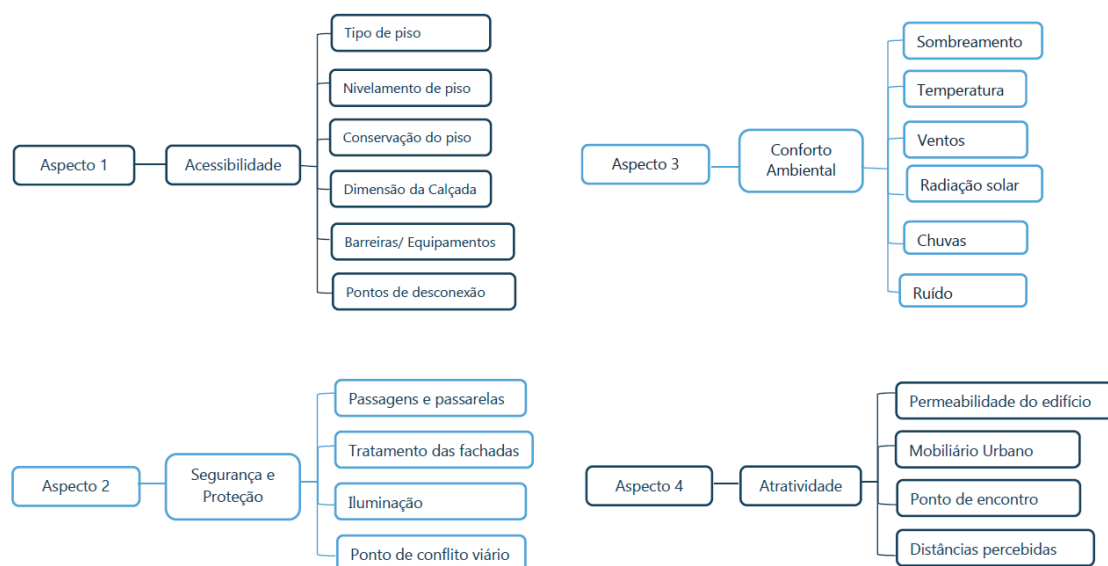


Figura 4. Tabela-resumo dos aspectos analisados. Fonte: Autoras.

Estudo de Caso: o *Campus Darcy Ribeiro* - UnB

Para diagnosticar a situação do pedestre em seu espaço utiliza-se o campus universitário Darcy Ribeiro. Com isso, aplica-se o método descrito, anteriormente, a partir de um percurso longitudinal dentro do campus Darcy Ribeiro. Para melhor compreensão do percurso traçado, utilizam-se pontos de parada estratégicos, denominados “estações”, e nomeadas de A à H. O percurso começa no Instituto de Biologia (IB), passando pelo Instituto Central de Ciências (ICC), seguindo para as novas edificações implantadas a partir dos anos 2000, na parte norte do campus (**figura 5**).

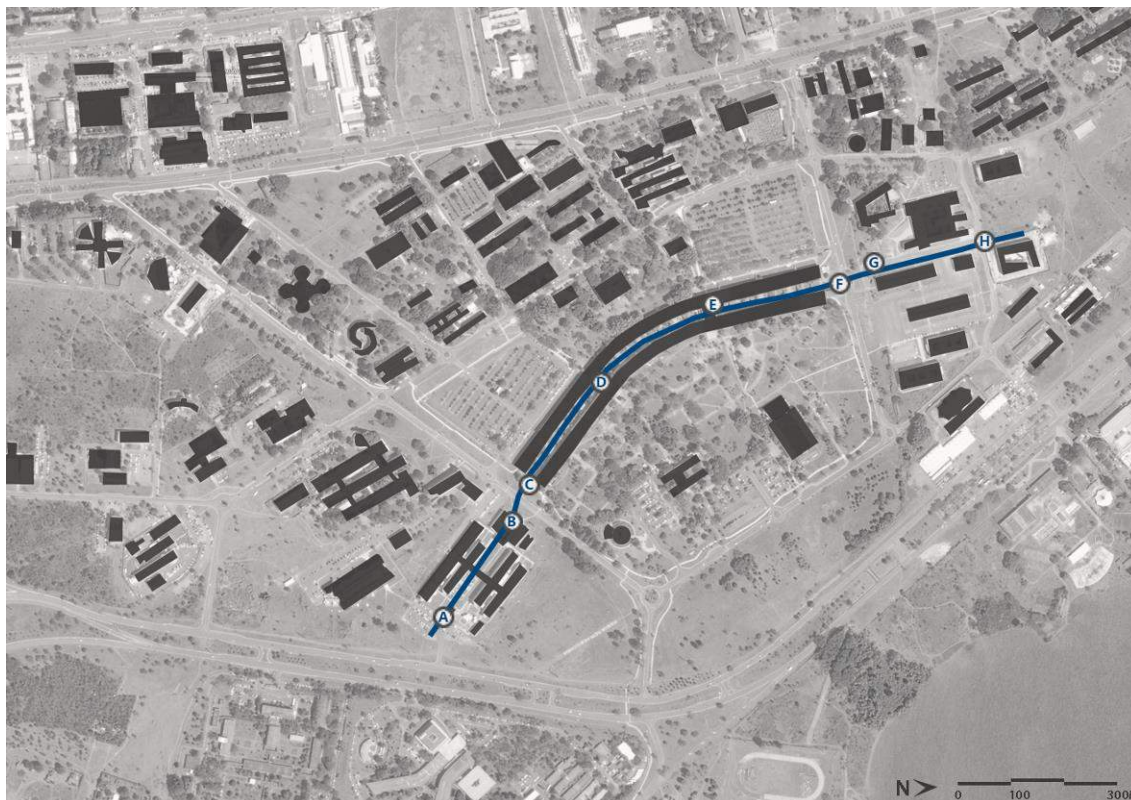


Figura 5. Percurso realizado no campus Darcy Ribeiro. Fonte: Autoras sobre base do Google Earth.

Estação “A”

O início desse percurso é o extremo sul do *campus* universitário, e a primeira estação está localizada ao lado da via L4 Norte, no estacionamento que dá acesso à parte posterior do Instituto de Biologia e à lateral do Instituto de Química. Esse estacionamento possui apenas esse acesso, e por se localizar na parte posterior do IB, preserva a fachada frontal do edifício para os pedestres, valorizando a escala humana e reforçando a relação do Instituto com o ICC (**figura 6**). No interior do Instituto de Biologia, é possível observar a preocupação com o tratamento do piso, do nivelamento e da conservação do piso para o pedestre. Esse percurso nos leva até o outro lado da edificação de forma planejada e livre de barreiras. A permeabilidade da edificação, o tratamento das fachadas e arborização existente são outros

pontos que acrescentam atratividade ao local, trazendo conforto ao pedestre. A acessibilidade às edificações é garantida por meio de uma pavimentação que direciona o pedestre ao interior dos dois pavilhões dentro do Instituto de Biologia.

Apesar de ter o acesso bem resolvido a partir da entrada da edificação, a grade ao redor do Instituto de Biologia delimita o espaço físico do complexo de edifícios, dificultando o acesso ao Instituto de Química e impedindo a circulação transversal. Sendo assim, o pedestre que deseja passar de um instituto ao outro tem que usar o estacionamento como espaço de locomoção, pois não existem calçadas que conectem completamente o pedestre de uma entrada a outra. Isso reflete na questão da segurança e proteção do pedestre.



Figura 6. Vista geral da Estação A.

Estação “B”

A estação B está na entrada principal do Instituto de Biologia. Após ter percorrido todo o complexo do IB longitudinalmente, depara-se com a região central do *campus* Darcy Ribeiro. Nesse momento, o pedestre consegue alcançar uma grande amplitude visual e percebe diversas edificações ao logo do seu horizonte, entre eles o ICC (**figura 7**).

Porém ao chegar neste ponto, o caminho do pedestre se ramifica em vários percursos de pequenas dimensões. Evidencia-se a má conservação dessa pavimentação, e a dimensão insuficiente para acolher a quantidade de pessoas que passam por ali no dia a dia das atividades acadêmicas. Além disso, todos os percursos estão expostos à intensa radiação solar sem sombreamento.

Outro ponto de conflito viário que se nota é na travessia do pedestre para chegar ao Instituto Central. Para isso o usuário é forçado a interromper a sua ação natural de prosseguir em linha reta para acessar o edifício do outro lado da rua. Ao invés disso, o pedestre deve percorrer uma calçada implantada diagonalmente ao seu destino para poder passar na faixa de pedestre em relativa segurança.



Figura 7. Vista geral da Estação B.

Estação “C”

Ao atravessar a faixa de pedestres e se aproximar do Instituto Central de Ciências, a questão do sombreamento e da radiação solar já se inverte, e com isso existe um maior conforto do usuário em relação aos aspectos ambientais. Porém, há um conflito viário entre ciclistas e pedestres. Antes da entrada do ICC, onde existe uma ciclovia que substitui abruptamente a calçada que não existe mais, obrigando o pedestre a utilizá-la para caminhar. Esse conflito entre ciclovia e percurso do pedestre existe em alguns pontos da área central do *campus*, onde há descontinuidade entre calçadas, ou onde não existem calçadas. Devido à falta de calçada para o caminhante, o usuário opta pela ciclovia para percorrer os espaços.

Apesar desse conflito, esse mesmo ponto constitui um lugar de encontro no espaço universitário. A ampla área sombreada por árvores e algumas “barracas” de alimentação contribuem para dinamizar e atrair pessoas para esse espaço. Além disso, a permanência é viabilizada por um mobiliário urbano improvisado, mas que propicia bem estar. Percebe-se que mesmo não existindo uma estrutura de qualidade arquitetônica e conforto, esse espaço se configura como um ponto de encontro do *campus* Darcy Ribeiro. O verde na fachada do ICC, a própria configuração do edifício e do espaço público lateral contribui para conferir agradabilidade ao local.

O Instituto Central de Ciências, como já dito anteriormente, é o principal edifício que caracteriza e identifica o *campus* na cidade de Brasília. Pela sua relativa dimensão, a edificação é uma verdadeira rua de pedestres, que abriga diversas faculdades e serviços, se estabelecendo como uma centralidade chave e, consequentemente, como um ponto de encontro para todo o *campus*.

Iniciando-se pela Ala Sul do ICC, o trajeto do pedestre pelo edifício é feito através de pórticos estruturais que proporcionam o sombreamento, a proteção a radiação solar e às chuvas. Além disso, os jardins dentro do edifício, que se concentram ao lado do percurso do pedestre, e o mobiliário urbano contribuem para o bem-estar do pedestre que pode se sentar e permanecer, conferindo uma atratividade do local.



Figura 8. Vista geral da Estação C.

Estação “D”

Ao longo do ICC existem duas entradas transversais, os chamados de “Udefinho” e o “Ceubinho”, assim nomeados pelos estudantes. A estação “D”, ponto relativo ao espaço do “Udefinho”, é o principal acesso à Ala Sul do ICC, também servindo como passagem de acesso aos edifícios localizados na Praça Maior, como a Reitoria e Biblioteca.

Esse espaço configura um verdadeiro nó entre o eixo transversal e longitudinal do *campus*. A quantidade de pessoas que fazem o uso desse espaço é fundamental para render a ele um grande potencial de atratividade e de permanência. Estas características acabaram por atrair uma concentração de atividades comerciais informais nesse espaço, que se estabelecem para proporcionar ao estudante ou ao trabalhador uma opção de alimentação e de serviços ligados à atividade estudantil, como copiadoras, papelaria, alimentação entre outros. Com essa variedade de atividades, o usuário fica convidado a permanecer ali e a utilizar esses serviços. Porém, ao mesmo tempo em que isso amplia a atratividade do espaço, compromete sua acessibilidade plena, pois estes estabelecimentos configuram barreiras físicas e visuais que dificultam o caminhar do pedestre dentro desse espaço.



Figura 9. Vista interna do ICC.



Figura 10. Vista geral da Estação D – Entrada da Ala Sul - “Udefininho”.

Estação “E”

O mesmo acontece caminhando mais a frente, com o “Ceubinho”, que é o ponto de conexão e acesso ao espaço da Ala Norte no Instituto Central. A permeabilidade da edificação permite atravessar transversalmente a edificação de um lado a outro, assim como no “Udefininho”. Entretanto, existem também pontos de barreiras e equipamentos localizados no percurso desse pedestre. É evidente que esses serviços são importantes e fundamentais para o usuário que permanece no edifício durante as suas atividades acadêmicas, porém em termos de acessibilidade, compõem um aspecto não desejável ao espaço. Além disso, a maneira improvisada como são instalados esses equipamentos, acaba por denegrir a imagem visual dessa edificação que é tão importante ao *campus* universitário.

Ainda percorrendo o ICC, pode-se dizer que o edifício proporciona segurança e proteção ao usuário, configurando-se como uma via essencialmente destinada para os pedestres. Assim, a dimensão humana, ponto de grande atenção e importância para este estudo, se apresenta dentro do *campus* na forma de uma única e grande edificação, onde que o pedestre é o personagem mais importante para o seu espaço.



Figura 11. Vista interna da rua de pedestres do ICC.

Estação “F”

Ao fim de todo o percurso do ICC, chega-se à parte norte do campus, onde o pedestre novamente se encontra em um espaço público amplo e aberto, com várias possibilidades de percurso. Essa variedade de percursos, porém, não se reflete por meio de calçadas bem definidas que conduzam os fluxos, isto é,

os percursos sofrem rompimentos em suas conexões e o piso não é uniforme e nivelado. A falta de sinalização informando onde estão localizadas as edificações dessa região causam desorientação (figura 12).

Ao prosseguir para as edificações à sua frente, o pedestre se depara com um conflito viário fruto da estrutura viária que privilegia os automóveis, onde a passagem é feita por meio de uma faixa de pedestres, mal sinalizada e pouco iluminada. Entretanto, na lateral do ICC, ainda se preserva o mesmo aspecto de ponto de encontro observado na outra extremidade do ICC. O espaço com a presença de algumas árvores e um ponto de alimentação é ideal para promover o encontro e a permanência de pessoas nesse lugar.



Figura 12. Vista geral da Estação F.

Estação “G”

A estação “G” foi colocada no mapa, como um ponto disperso e fora do percurso longitudinal do estudo de caso em análise. A explicação para isso é que o pedestre, ao chegar nesse ponto, se depara com uma grande barreira formada pelos estacionamentos destinados às faculdades desta zona. Esta situação se caracteriza como um grande conflito viário que gera, inevitavelmente, uma dificuldade de acesso a essas edificações. Portanto, ao estabelecer esse estacionamento como principal elemento de conformação desse espaço, o pedestre não compreende, de imediato, qual o espaço é dedicado a ele, nem qual caminho percorrer para acessar as edificações dessa área.

É importante salientar que todas as edificações possuem um acesso com calçadas e uma delimitação do espaço do pedestre. Porém, todos esses acessos são alcançados a partir desse conflito viário. O estacionamento se transforma, então, no principal lugar de locomoção do pedestre. Apesar desse conflito, o Pavilhão Anísio Teixeira busca se conectar ao ICC, por meio da continuação do eixo da edificação consolidada. Em relação à acessibilidade e permeabilidade do edifício, ele permite a continuação do percurso do pedestre de forma coerente e integradora, mas suas condições externas de conservação da pavimentação não são adequadas para o pedestre.

Ao atravessar o Pavilhão Anísio Teixeira para o MASC, Módulo de Apoio e Serviços Comunitários, encontra-se, novamente, o estacionamento como um conflito viário para o pedestre alcançar a outra edificação. O MASC tem como objetivo de abrigar e centralizar em pontos estratégicos no *campus* as funções relacionadas às atividades de serviço e comércio da UnB, (Schlee et al. 2014, pg 142). Para isso, o edifício apresenta boa acessibilidade e uma permeabilidade do espaço que permite o contato visual com faculdades ao redor do edifício. Porém, a edificação está implantada em uma área rodeada pelo sistema viário e com isso, o pedestre acaba por se concentrar em uma área “ilhada” e sem a existência de um percurso definido e dimensionado para o pedestre continuar o seu caminhar nesse eixo.



Figura 13. Vista geral da Estação G.

Estação “H”

Ao chegar à estação “H”, observa-se que, ao se deparar com as últimas edificações na parte norte do *campus*, conseqüentemente, o pedestre também se depara com o fim do seu percurso por meio da inexistência de qualquer calçada depois do sistema viário. A edificação que está sendo construída à sua frente ainda não possui uma indicação de seu acesso, e as edificações recentemente inauguradas - o BAES - Bloco de Salas de Aula Eudoro de Sousa, à direita, e o Instituto de Ciências Sociais – ICS, à esquerda; não possuem acesso a partir dessa estação. A circulação do pedestre nesse espaço, então, é feita apenas pela faixa de rolamento dedicada aos carros, pois não há outro lugar para se caminhar.

Esta implantação infeliz é sintomática do privilégio que o automóvel possui em nossas cidades e, infelizmente, também no *campus* universitário. O acolhimento experimentado até então no percurso escolhido se dissolve completamente na parte norte do *campus*, uma área projetada e construída recentemente, e onde fica clara a perda de qualidade espacial das áreas públicas/abertas do *campus*, e o completo abandono do homem como referência projetual do espaço urbano.



Figura 14. Vista geral da Estação H.

No sentido de sintetizar todas as informações coletadas, criou-se uma tabela-resumo onde todos os itens foram avaliados segundo três critérios: ótimo/bom; regular/satisfatório; ruim/insatisfatório (**figura 15**).

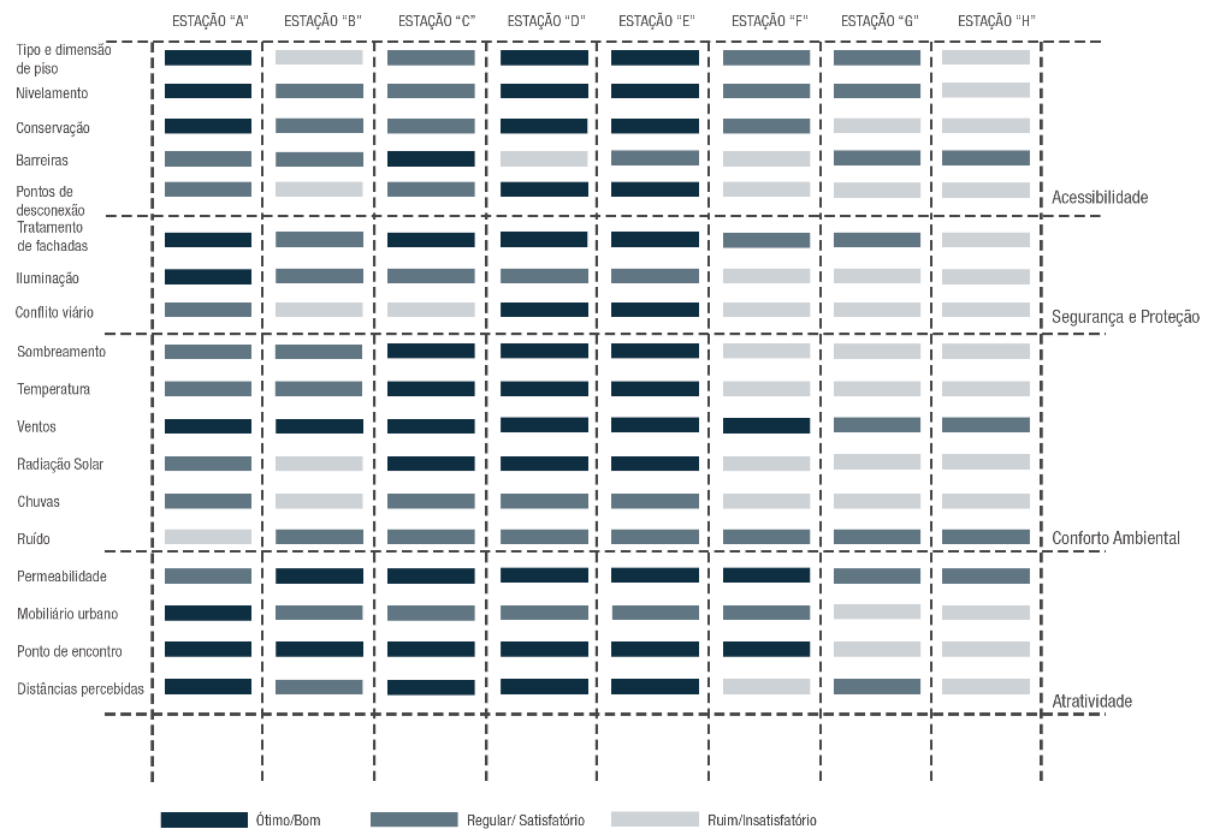


Figura 15. Tabela-resumo dos resultados.

Considerações Finais

A análise do campus Darcy Ribeiro permitiu perceber que o lugar do pedestre na universidade apresenta diferentes qualidades que dependem da sua localização no espaço. As primeiras edificações construídas no campus, localizadas na área central do campus, mostram uma relação maior com o espaço público por meio da busca por uma acessibilidade coerente e uma maior permeabilidade e conexão do seu edifício com o entorno. Além disso, frequentemente o espaço do pedestre existe como um lugar confortável, atraente e dimensionado para ele. Enquanto que, atualmente, pela necessidade da construção de novas áreas para atender às demandas institucionais do campus, a maioria das novas edificações perderam o caráter de ser parte da composição do espaço público do campus, para compor um sistema de prédios onde cada faculdade tem a sua edificação, sem necessariamente se relacionar com as demais.

Os percursos, de forma geral, devem ser mapeados e fiscalizados para que haja a constante renovação, atualização e troca de piso para promover a sua conservação. Os espaços públicos, que conectam essas edificações, ainda devem ser aprimorados para garantir segurança ao pedestre minimizando o conflito viário e atribuindo à dimensão humana como a escala de maior importância dessa hierarquia. Além disso, a arborização e a delimitação do percurso a partir de calçadas que definam o espaço do pedestre, especialmente em regiões menos consolidadas do campus, devem ser projetadas para a permanência da boa qualidade do espaço em todo o campus.

Diante disso, deve-se atribuir mais valor à universidade, não só como um ensino acadêmico, mas também como um ensino à sociedade, a partir da composição de um espaço urbano de excelente qualidade e bons parâmetros, para que assim possam ser levados à sociedade e às cidades. Logo, a universidade possui uma responsabilidade social por ser uma ferramenta de disseminação de ideias e de mudança de paradigmas, que são definidas a partir das soluções encontradas no espaço acadêmico.

Referências bibliográficas

COSTA, L. Concursos de Projeto. **Relatório do Plano Piloto de Brasília**, Brasília, 1956. Disponível em: <<http://concursosdeprojeto.org/2010/04/21/concurso-brasil-ia/>>. Acesso em: 05 Setembro 2014.

COSTA, L. Brasília Revisitada 1985/1987, Complementação, preservação, adensamento e expansão urbana. **Revista Projeto nº 100**, São Paulo. 115-122.

ECHAVARRI, J. P.; DAUDÉN, F. J. L.; SCHETTINO, M. P. **Architecture & Pedestrians**. Madrid: Gobierno de España, 2013.

FLÓSCULO, F. F. P. B. et al. Material Didático Prof Frederico Flósculo. **Plano Diretor Físico do Campus Universitário Darcy Ribeiro**, 1998. Disponível em: <<https://sites.google.com/site/flosculo/anexos-avaliacao-de-pos-ocupacao>>. Acesso em: 28 Setembro 2014.

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

JACOBS, J. **Morte e vida de grandes cidades**. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2000.

PINTO, G. D. A.; BUFFA, E. **Arquitetura e educação: câmpus universitários brasileiros**. São Carlos: EdUFSCar, 2009.

RIBEIRO, D. **Universidade de Brasília**. Brasília: UnB, 2012.

ROMERO, M. B. **Princípios Bioclimáticos para o Desenho Urbano**. Brasília: [s.n.], 2000.

TACO, P. W. G.; DAFICO, C. C. F.; SEABRA, L. O. Transporte e circulação dos usuários do campus Darcy Ribeiro da Universidade de Brasília: elementos para uma política da mobilidade sustentável. In: CATALÃO, V.; LAYRARGUES, P.; ZANETI, I. **Universidade para o século XXI**. Brasília: UnB, 2011. p. 211-227.

UNB AGÊNCIA. Universidade de Brasília. **Traço do arquiteto no campus Darcy Ribeiro**, 2012. Disponível em: <www.unb.br>. Acesso em: 26 Setembro 2014.

Da integração ao isolamento: gênese e desenvolvimento do Campus da UFPE

Luiz Amorim, Cristiano Nascimento

Departamento de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal de Pernambuco

Avenida dos Reitores, s/n, Cidade Universitária, Recife/PE + 50741-530, Telefone/fax: 00 55 81 21268311 / 00 55 81 21268772

Divisão de Planejamento Físico, Fundação Joaquim Nabuco

Avenida Dezanete de Agosto, 2187, Casa Forte, Recife/PE + 52061-540, Telefone: 00 55 81 3073 6398

amorim@ufpe.br, Cristiano.borba@fundaj.gov.br

Resumo

Este artigo apresenta os resultados de um estudo configuracional do Campus Universitário Reitor Joaquim Amazonas da Universidade Federal de Pernambuco (UFPE), Recife, Brasil. Tem por objetivo demonstrar, por meio da análise morfológica dos diversos projetos urbanos e os registros documentais de momentos distintos de sua construção, as distintas concepções urbanísticas e suas consequências na configuração espacial do campus.

Palavras-chave

Campus universitário, urbanismo moderno, morfologia urbana, sintaxe espacial

Abstract

This paper presents the results of a configurational study on the Joaquim Amazonas Academic Campus of the Federal University of Pernambuco (UFPE), in Recife, Brazil. It is accomplished through a morphological analysis of the diverse urban projects and documental registers of the distinct moments of the building of the campus. In the end the paper aims to demonstrate the different urban conceptions and their consequences on the spatial configuration of it.

Keywords

University campus, modern urbanism, urban morphology, space syntax

Introdução

A Universidade Federal de Pernambuco (UFPE) foi criada em 1946, como Universidade do Recife (UR), de acordo com o Decreto-Lei da Presidência da República nº 9.388, de 20 de junho de 1946. Foi formada pela aglutinação de instituições de ensino superior, como a Faculdade de Direito (1827), a Escola de Engenharia (1895), a Faculdade de Medicina (1920), a Escola de Belas Artes (1932) e a Faculdade de Filosofia (1941).

Em 1947 foram iniciados os esforços para o planejamento e construção do seu campus universitário. Após o estudo de viabilidade de implantação nos bairros de Santo Amaro e Joana Bezerra, no centro expandido do Recife; Ibura, na zona sul; e Várzea, na zona oeste, a escolha recaiu na última opção, em terras do antigo Engenho do Meio.

O primeiro projeto foi desenvolvido pelo arquiteto italiano Mario Russo (Cabral, 2006), em 1949, segundo preceitos modernistas, como a distribuição de atividades em setores funcionais classificados segundo os campos do conhecimento científico, a concepção de edificações sobre pilotis dispostas em um amplo e contínuo espaço público e a separação entre vias de trânsito de veículos e vias para movimento exclusivo de pedestres. Estas características destoavam dos bairros circunvizinhos da Várzea e do Engenho do Meio. No entanto, o traço marcante desta primeira versão residia em eixos viários que conectariam o Campus ao entorno já consolidado, procurando uma integração entre a cidade das ciências e a cidade suburbana.



Figura 1. Campus Reitor Joaquim Amazonas: dentro do contexto urbano
(Fonte: Google Maps)

Os primeiros traços foram revisados em 1951 e 1955 (UFPE, 1985; CABRAL, 2006). Os princípios estruturadores são mantidos, apesar de significativas alterações na relação do conjunto com a estrutura urbana circundante. O afastamento de Russo da coordenação dos trabalhos, em 1956, e a reestruturação da equipe e das estratégias de implantação do Campus, promove a revisão dos primeiros planos, resultando no Plano Urbanístico de 1957, que define, na sua maior parte, sua configuração atual. A nova equipe técnica fica responsável pelo desenvolvimento e implantação do plano urbanístico e das subsequentes modificações nos traçados iniciais, bem como na formulação de estratégias e políticas de implementação.

Os registros documentais do seu desenvolvimento posterior (UFPE, 1985; PROPLAN-UFPE, 2004) revelam apenas as situações temporais da estrutura urbana, pois não existiram novos planos urbanos. As evidências demonstram uma política institucional de consolidar o isolamento e posterior fechamento do campus, motivado pelos crescentes índices de violência urbana e o sentimento de insegurança, e, paradoxalmente, uma ocupação desordenada dos espaços livres no seu interior. Esta, no entanto, não reflete uma intenção de um corpo técnico de planejadores, mas sim decorre do atendimento pontual das necessidades de cada uma das unidades pedagógicas da UFPE.

Desta forma, o campus, que inicialmente se conformava como uma exceção em meio ao contexto urbano pré-existente quanto aos aspectos morfológicos, passa, paulatinamente, a absorver os características do seu exterior, ao mesmo tempo em que, negando os princípios de permeabilidade contidas no plano urbanístico original, passa a ser uma exceção, agora pelo isolamento físico. Em outras palavras, ao assumir uma fisionomia mais urbana intramuros perde contato com a vida urbana extramuros (Amorim et al, 2005). As seções subsequentes descrevem com este processo se deu,

Procedimentos analíticos

O modelo analítico utilizado está circunscrito aos fundamentos da teoria da lógica social do espaço (Hillier & Hanson, 1984), que observa o assentamento urbano como um sistema bipolar, estruturado entre os acessos para as edificações e a área externa ao assentamento. O sistema espacial entre estes dois polos medeia a interface entre os habitantes do lugar e aquela entre estes e visitantes (Hillier, Hanson & Peponis, 1987a; Hillier, Hanson & Peponis, 1987b).

A estrutura urbana pode ser objetivamente medida por meio das propriedades sintáticas do tecido urbano, representada por seu mapa axial – a representação dos espaços abertos e contínuos do tecido urbano, segundo o conjunto do menor número de maiores linhas de acessibilidade e visibilidade (Hillier & Hanson, 1984). Sua descrição numérica é de ordem relacional, portanto, topológica.

A medida de integração está diretamente relacionada à noção de profundidade. Na representação axial, a profundidade entre duas linhas é dada pelo número de passos que intervêm na passagem da primeira para a segunda. Uma linha "rasa", ou seja, de fácil acessibilidade integra o conjunto. Por sua vez, uma linha profunda situa-se em posição mais remota, topologicamente falando, em relação às demais.

O valor de integração é a expressão da profundidade média desta linha para as demais do sistema urbano. Os sistemas mais rasos, ou de maior integração, apresentam fácil acessibilidade, pois os deslocamentos de cada espaço para todos outros é feito por meio de um pequeno número de espaços intervenientes. Já os sistemas mais profundos, ou mais segregados, apresentam um grande número de espaços intervenientes. Nos mapas, os valores mais altos são representados pelas cores mais quentes; os baixos pelas cores mais frias, gradativamente (Ver figuras 2 a 9).

O núcleo de integração, representado por 10% (ou 25% em sistemas espaciais menores do que 100 linhas) das linhas mais integradas, é de particular interesse para compreender os efeitos da configuração nos padrões de movimento de pedestres e veículos, como também na distribuição de usos e ocupações no tecido urbano. Estudos sistemáticos vem demonstrando uma correlação positiva entre os valores de integração e os padrões de movimento (Hillier et al, 1993; Hillier, 1996). As atividades dependentes de movimento e de relações espaciais localizam-se nas áreas mais integradas, enquanto que as áreas mais segregadas seriam primariamente residenciais (Hillier, 1989; Peponis et al., 1989).

A força do núcleo de integração de desempenhar este papel de local destinação coletiva pode ser descrito pela relação entre a integração média da área como um todo e a integração média dos espaços que o compõem. Quanto maior a diferença, maior a centralidade do núcleo. Nos mapas, as linhas que compõem o núcleo de integração são destacadas pela maior espessura.

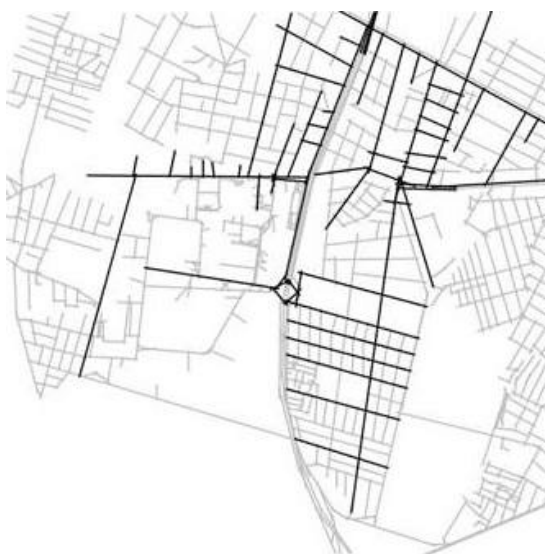


Figura 2. Núcleo de integração, Campus João Amazonas, 2004

Os Planos Urbanísticos do Campus da UFPE

Os diversos planos urbanísticos e a cartografia disponível foram tratados para possibilitar a análise configuracional. Além do material gráfico cedido pela Pró-Reitoria de Planejamento da UFPE (PROPLAN – UFPE), tomou-se por base o documento intitulado *Campus Joaquim Amazonas: Plano Diretor Físico* (UFPE, 1985), que reúne plantas dos diversos projetos urbanísticos. O resultado das análises é sintetizado abaixo.

Ano	Conjunto urbano						Núcleo de Integração		
	Número de linhas	Conectividade	Comprimento da linha	Integração global (Rn)	Integração local (R3)	Integração de raio médio (RR)	Integração global (Rn)	Número de linhas	Força do Núcleo
1949	164	2,598	0,110	1,398	1,580	1,580	2,084	17,000	1,491
1951	146	2,890	0,134	1,218	1,567	1,567	1,833	15,000	1,505
1955	125	3,184	0,133	1,483	1,798	2,019	2,240	13,000	1,511
1957	191	3,058	0,104	1,087	1,621	1,450	1,506	19,000	1,385
1985	130	2,923	0,133	0,988	1,483	1,330	1,385	13,000	1,401
2005	244	2,910	0,093	0,899	1,426	1,275	1,318	24,000	1,467

Tabela 1. Resumo das medidas sintáticas.

O Plano Urbanístico de 1949

A primeira versão do plano urbanístico carece de maior precisão técnica, talvez por resultar das primeiras reflexões do arquiteto e equipe acerca do problema em tela. No entanto, já denuncia sua afiliação aos princípios do urbanismo moderno de inspiração corbusieriana, notadamente quanto à setorização por campo de conhecimento, disposição de edificações sobre pilotis em espaço verde contínuo de usufruto da população universitária e da própria vizinhança.

O Campus seria acessado por vias conectadas aos principais logradouros existentes na circunvizinhança, principalmente por meio do chamado Eixo Monumental (sentido Leste-Oeste), servindo de ligação entre os bairros de Engenho do Meio (Leste) e Várzea (Oeste). Complementarmente, o acesso aos edifícios educacionais se daria por vias de circulação local. No centro do conjunto estaria situada a Praça Magna, circundada pelas edificações que abrigariam a administração central – a Reitoria, as atividades culturais – o Teatro; e cerimoniais – a Sala Magna.

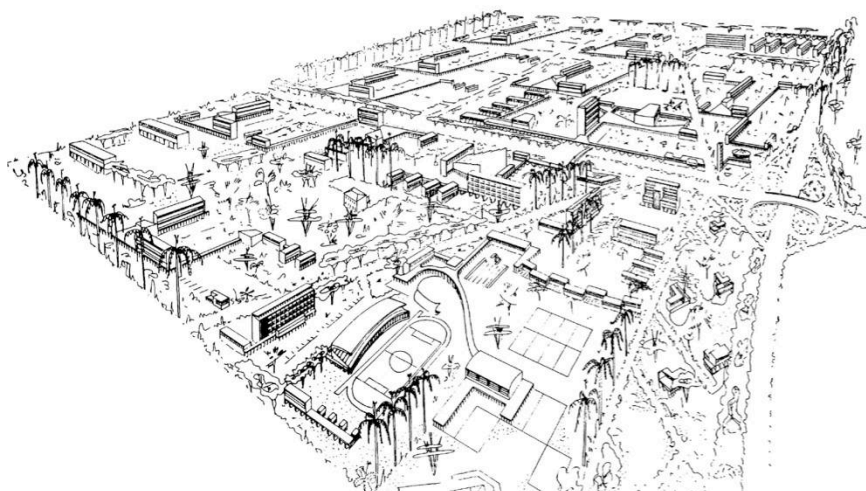


Figura 3. Campus Reitor Joaquim Amazonas: perspectiva de 1949 (CABRAL, 2006).

O mapa de acessibilidade revela o efeito das várias ligações entre o Campus e as vias do entorno. As linhas de maior integração delimitam o entorno do Campus e penetram em seu interior, o que permitiria fácil acesso de sua vizinhança imediata. O Eixo Monumental é a linha de maior acessibilidade do sistema projetado, confirmando, do ponto de vista configuracional, seu papel articulador e integrador de todo o conjunto. Deve-se ressaltar que a praça magna estaria na confluência das linhas mais integradas do sistema (as secantes e as vias de contorno), configurando-se como uma importante centralidade local. Nessa circunstância, as dimensões sintáticas e semânticas estariam em perfeita confluência.

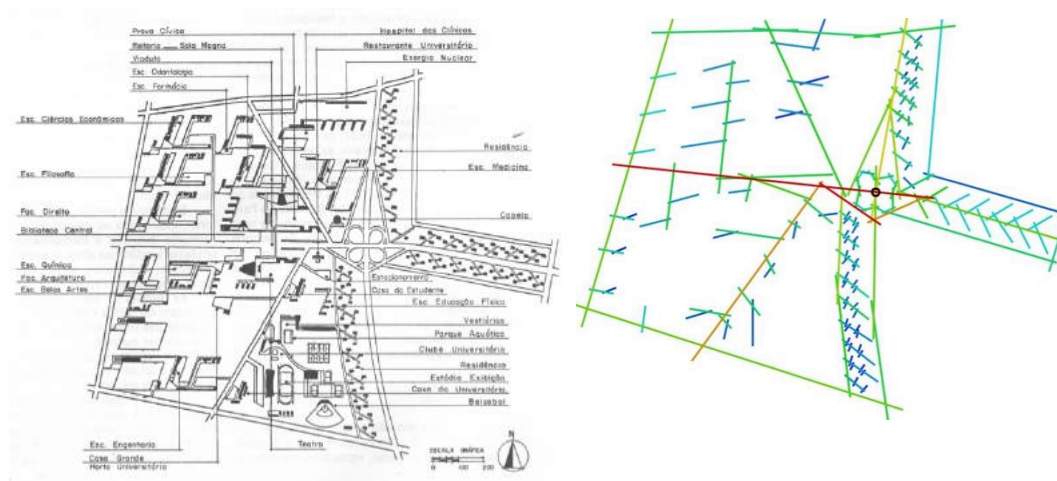


Figura 4. Campus Reitor Joaquim Amazonas: plano urbano de 1949 (UFPE, 1985) e mapa de integração (Amorim, Loureiro, Nascimento, 2005)

As vias de acesso aos conjuntos de ensino e pesquisa e de moradia, estas situadas em três grandes setores, se afastam sistematicamente dos grandes eixos de destinação coletiva, estabelecendo os padrões de segregação para os distintos setores de formação universitária. As vias locais de pequena dimensão são responsáveis pela redução da dimensão média das linhas do sistema (110,0 metros). Este sistema hierárquico de vias e as grandes visuais permitidas pela distribuição rarefeita de edificações

sobre pilotis são as principais características deste plano. Características estas que contribuem para estabelecer um sistema que apresenta uma média de acessibilidade global alta (1,58).

O Plano Urbanístico de 1951

O plano de 1951 é uma adequação do plano inicial às condições objetivas de construção do conjunto universitário. Neste já estão incluídos os projetos da Faculdade de Medicina (1949) e do Hospital das Clínicas (1950-51), de Russo, situados no setor nordeste do Campus. As mudanças mais significativas encontram-se no acesso ao bairro da Várzea, com a introdução de rotatória redutora de velocidade e a duplicação do Eixo Monumental, a partir da Praça Magna.

O mapa axial mostra o efeito destas mudanças na acessibilidade global do conjunto. A linha de penetração leste, de acesso direto à Praça Magna, feita por meio de viaduto sobre rodovia federal (BR 101), fragmento do Eixo Monumental proposto no Plano de 1949, passa a ser a linha mais integrada do sistema. O novo arranjo espacial evidencia a centralidade da Praça Magna, com a manutenção das secantes e sua baixa profundidade com relação ao sistema.

O plano precisa os sistemas de acesso às diversas unidades de ensino. Surgem acessos diretos das vias periféricas para o campus, evitando-se o Eixo Monumental, e aparece o anel viário interno norte, articulando a secante noroeste aos conjuntos previstos para abrigar as áreas de engenharia, energia nuclear, química e filosofia. Este anel interno será desenvolvido nos planos subsequentes, configurando a estrutura urbana necessária para o seu progressivo enclausuramento, como será visto adiante.

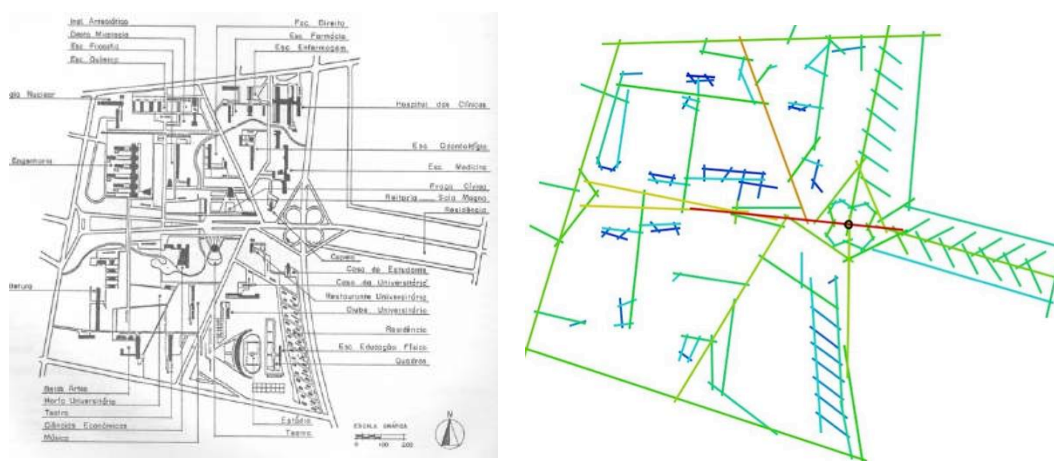


Figura 5. Campus Reitor Joaquim Amazonas: plano urbano de 1951 (UFPE, 1985) e mapa de integração (Amorim, Loureiro, Nascimento, 2005).

O Plano Urbanístico de 1955

No Plano Urbanístico de 1955 é consolidado o isolamento do campus em relação ao bairro da Várzea, com a interrupção do eixo monumental na confluência com via interna norte-sul. As secantes, no entanto, permanecem como forma de valorização urbanística da Praça Cívica e garantia de acesso aos setores norte e sul do campus.

O plano deixa de apresentar soluções precisas, sugerindo se constituir de uma proposta ainda em desenvolvimento. Esta imprecisão do plano é mais evidente na gleba oeste, previamente ocupada pelo conjunto das engenharias e o acesso ao bairro da Várzea pelo Eixo Monumental. O arranjo dos conjuntos pedagógicos segundo campos do conhecimento fica mais evidenciado, com o deslocamento dos cursos de engenharia para o setor central e o de artes para a face sudoeste do Campus. Este zoneamento será revisto posteriormente. Por outro lado, a área destinada aos cursos e serviços da saúde já se encontra consolidada e o setor desportivo permanece no sítio previsto. Poucas serão as alterações sofridas nesse setor nos anos subseqüentes.

Estas modificações geram consequências significativas no sistema de acessibilidade: a) a obstrução do fluxo de veículos para oeste, promovendo o isolamento do Campus do histórico bairro da Várzea, aumentando, portanto, a profundidade do conjunto; b) o conjunto Eixo Monumental – Praça Magna tem sua centralidade mantida, principalmente quanto ao conjunto universitário, mas torna-se mais profundo com relação ao exterior.

Estas propriedades estão expressas nos valores médios de integração global (1,483), média (2,019) e local (1,798), que são as mais altas do conjunto de planos e situações estudadas. Ou seja, a decisão por reduzir a acessibilidade para as áreas de circulação externa teve como consequência a simplificação do tecido proposto e redução de profundidade.

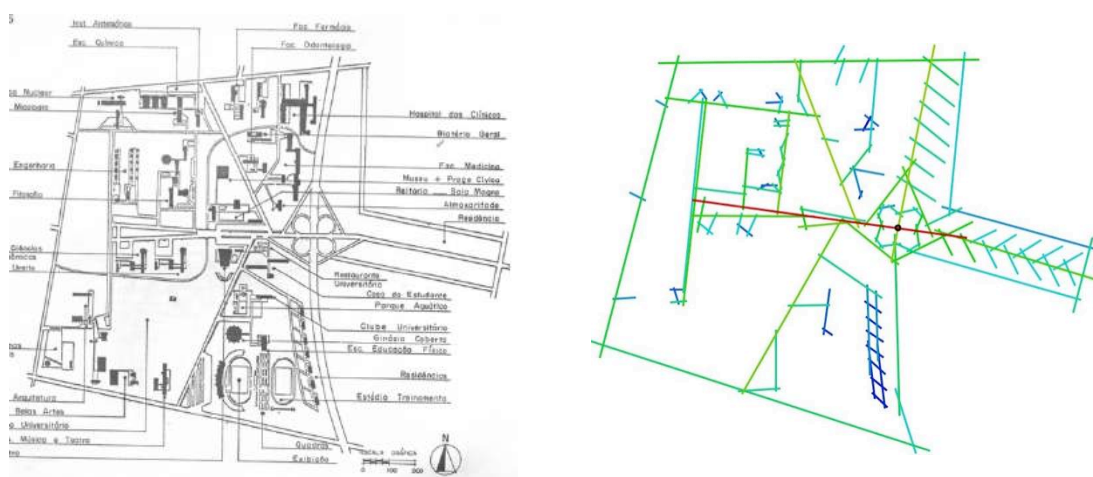


Figura 6. Campus Reitor Joaquim Amazonas: plano urbano de 1955 (UFPE, 1985) e mapa axial (Amorim, Loureiro, Nascimento, 2005).

O Plano Urbanístico de 1957

O afastamento de Russo da coordenação dos trabalhos, em 1956, leva à reestruturação da equipe e das estratégias de concepção do Campus, sintetizadas no Plano Urbanístico de 1957, que definiu, na sua maior parte, sua configuração atual. Sua principal característica é o isolamento do Campus, já anunciado no plano anterior, por meio da interrupção das secantes, da introdução de anel interno de circulação e da simplificação do acesso ao conjunto universitário, com inclusão de rotatória no lugar do viaduto e trevo presentes desde os primeiros planos. Os setores educacionais são definidos com maior precisão e a Praça Cívica é deslocada para o interior do campus, ainda definida pelo Eixo Monumental e encerrada pela Sala Magna.

O anel interno em pista dupla é o responsável, juntamente com a interrupção das secantes, pela redução nos valores de integração, estabelecendo o início de uma curva descendente no padrão de acessibilidade do conjunto. Este é o plano com núcleo de integração com menor força (1,385).

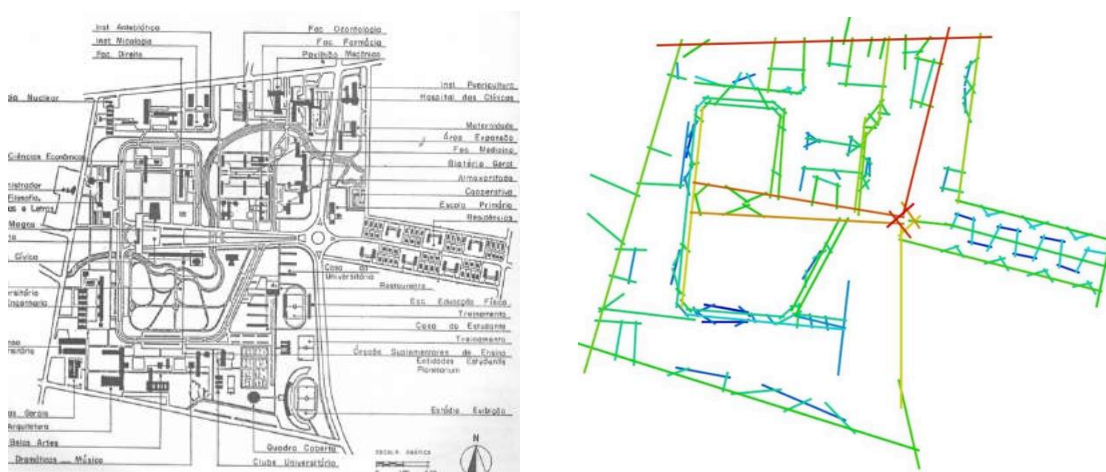


Figura 7. Campus Reitor Joaquim Amazonas: plano urbano de 1957 (UFPE, 1985) e mapa axial (Amorim, Loureiro, Nascimento, 2005).

O Campus da UFPE em 1985

O levantamento físico de 1985, data de elaboração do último plano diretor urbanístico realizado pela equipe técnica da Pró-Reitoria de Planejamento (UFPE, 1985) mostra a consolidação dos setores dedicados às Ciências da Saúde e Ciências Biológicas, a Nordeste e Norte do Eixo Monumental; o das Ciências Humanas, das Ciências Linguísticas, Letras e Artes, na face Oeste; o de Ciências Sociais Aplicadas, ao centro; o núcleo esportivo, localizado a Sudeste; o das Engenharias a Oeste; e o de Ciências Exatas e da Terra (hoje da Natureza) a Sul. O setor de serviços gerais e de administração física do campus é instalado no extremo Sudoeste do sítio, segregado em relação ao conjunto.

Algumas unidades-chave propostas nos planos anteriores não foram implementadas e outras foram abandonadas. As unidades residenciais previstas, por exemplo, foram suprimidas, pelo próprio adensamento das áreas circunvizinhas e a oferta de moradia pelo mercado privado. A cessão de terreno para a construção da Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste (SUDENE) e, nos anos subsequentes, de suas unidades complementares – Clube dos Funcionários e Centro de Treinamento, inviabilizou a implantação dos usos previstos para os terrenos contíguos à BR 101 e ao longo da vida de acesso ao bairro de Engenho do Meio. Além destas modificações, deve-se ressaltar a construção de apenas uma das residências universitárias incluídas no Plano de 1957 e do Restaurante Universitário, com pequenas modificações de suas implantações.

A Praça Magna, elemento estruturador de todos os planos urbanísticos, não foi implementada. Apenas a Biblioteca Central foi construída, constituindo a única edificação de destinação coletiva a ter sido construída no centro geométrico e configuracional do Campus até o momento. A Reitoria foi deslocada para o terreno situado a leste da rodovia federal BR 101, na área prevista para a construção de residência para professores e funcionários. Esta decisão teve por consequência a desestruturação definitiva do conceito de Praça Magna.

Do ponto de vista de acessibilidade, o eixo monumental continuava reunindo as linhas de maior acessibilidade do conjunto, revelando o equívoco da decisão de deslocar a Reitoria e inviabilizar a construção da Praça Magna. O espaço de destinação coletiva, por ser o mais raso e, no caso, mais próximo de todos os setores pedagógicos, revela-se vazio de usos e destituído do valor simbólico que a ele teria sido atribuído.

Outro aspecto importante ressaltado pela análise de acessibilidade é a importância dos vazios urbanos centrais na construção de um sistema urbano fragmentado. A área prevista para abrigar o Horto Universitário não foi ocupada, transformando-se em uma barreira para a integração entre o Eixo Monumental e o setor Sul. Como consequência, os valores de integração em suas diversas escalas caem ($R_n=0,988$; $R_3=1,483$; $R_r=1,330$)

Fica evidente neste momento de implantação do Campus da UFPE uma estrutura morfológica caracterizada pelos seguintes elementos: um sistema espacial centrado no eixo monumental, com setores isolados ao sul e falta de conexão entre setores ao norte, além da consolidação da lógica de limitação de acesso entre o campus e o território circundante.

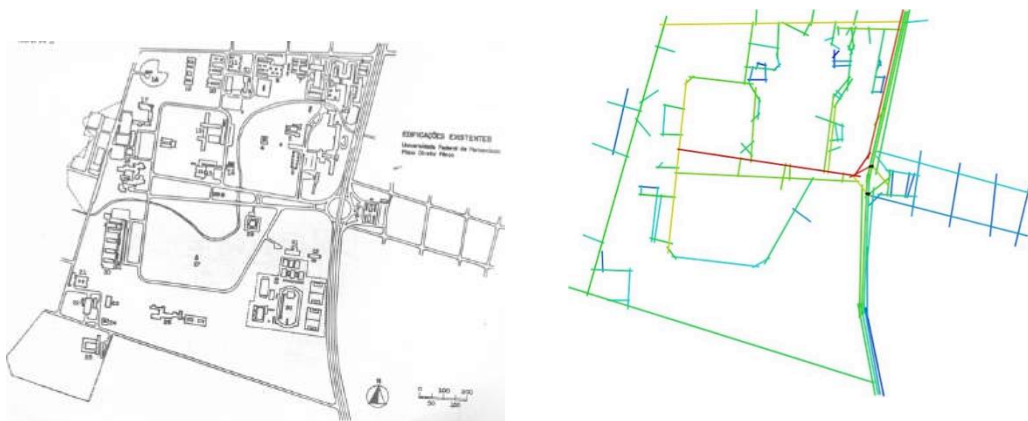


Figura 8. Campus Reitor Joaquim Amazonas: situação em 1985 (UFPE, 1985) e mapa axial (Amorim, Loureiro, Nascimento, 2005).

O Campus da UFPE em 2005

A situação mais recente do Campus, representada em planta cartográfica datada de 2005, apresenta um quadro de expansão significativa da área edificada. Novas unidades foram construídas, como por exemplo, o Centro de Ciências Biológicas (CCB), o LIKA e outras unidades de pesquisa nos setores ligados à saúde e pesquisas biológicas; o Centro de Informática (CIn), a Área II, o Departamento de Oceanografia e unidades de investigação vinculados ao Centro de Tecnologia e Geociências (CTG); bem como as unidades de Fisioterapia e Terapia Ocupacional. Outros centros são ampliados segundo parâmetros de ampliação contidos nos respectivos projetos originais, como o Centro de Ciências Sociais Aplicadas (CCSA), o Centro de Artes e Comunicação (CAC), o Centro de Educação (CE) e o Centro de Ciências Exatas e da Natureza (CCEN). Como consequência, a densidade construída aumentou consideravelmente.

A construção da Concha Acústica e do Centro de Convenções retoma a ideia do centro cívico. No entanto, a solução arquitetônica encontrada para os dois conjuntos consolidou a forte segregação e isolamento entre as partes norte e sul do campus. Com isso, a ideia de um centro cívico de direta e fácil acessibilidade de todas as partes do conjunto urbano universitário tornou-se remota. Além disso, a concepção arquitetônica dos dois conjuntos favorece o isolamento do espaço público, pouco contribuindo para a melhoria dos níveis de ocupação.

Importantes investimentos são feitos nas áreas de convívio, lazer e desporto, com a criação de parque para lazer contemplativo ao redor de lago no setor noroeste e de pista de Cooper e equipamentos para ginástica ao longo do Riacho Cavouco. Estes espaços são intensamente utilizados pela população residente na vizinhança, principalmente no início e no final do dia e nos finais de semana.

Alguns espaços, no entanto, continuam vazios, particularmente os interstícios entre as edificações cujo tratamento urbanístico é inexistente ou ineficiente, como por exemplo entre os departamentos de Farmácia, Odontologia e Reabilitação. Outros são as grandes áreas ainda não ocupadas e sem definição de uso, como a previamente planejada para ser ocupada pelo Horto Universitário, onde se encontram os vestígios arqueológicos do Engenho do Meio, e as áreas previstas em 1985 para ampliação do Núcleo de Educação Física e Desporto tanto na direção do CCEN, quanto do Eixo Monumental.

Apesar do espaço disponível para futuras ampliações, o campus teve sua área ainda mais reduzida com cessão de parte do terreno destinada à expansão do núcleo esportivo para a construção do Centro Regional de Ciências Nucleares. Estas importantes reduções estabelecem maiores limitações para a expansão da universidade tanto no que se refere à configuração dos espaços públicos, quanto às restrições impostas às novas edificações.

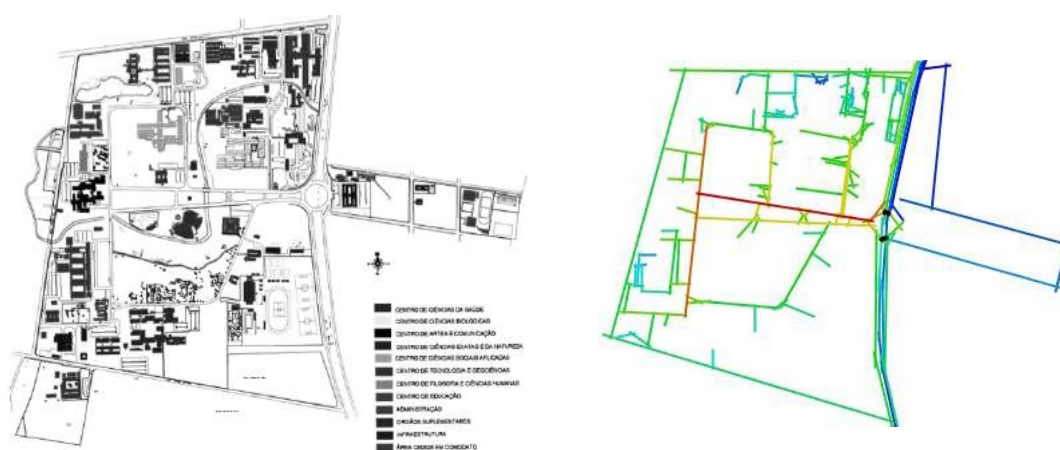


Figura 9. Campus Reitor Joaquim Amazonas: situação em 2004 (UFPE, 1985) e mapa axial (Amorim, Loureiro, Nascimento, 2005).

As medidas sintáticas revelam algumas destas modificações, mas também reforçam a tendência apontada anteriormente de contínua interiorização. O 'efeito T', expresso pela maior integração das vias componentes do Eixo Monumental e da Avenida Arquitetura, é reforçado pelo conjunto de vias periféricas de pequena dimensão e alta densidade, particularmente no conjunto formado pelo CCB e CCS, pela maior densidade ocupacional na Área II, e pela redução de acessos ao Campus, agora restrito ao Eixo Monumental. Ficam estabelecidas, portanto, as seguintes condições:

- Núcleo de maior acessibilidade no eixo central e no anel de circulação interno, com maior evidência para as vias de penetração Norte-Sul;
- Consolidação da segregação dos setores educacionais ao Sul e Sudeste, correspondentes ao CCEN, CIn, Área II e Núcleo de Educação Física, como resultado das barreiras urbanas e dos projetos arquitetônicos que interiorizam as atividades coletivas;
- Definição de espaços públicos com baixo nível de constituição;
- Aumento do número de linhas axiais (244) e diminuição do comprimento médio das linhas (0,093Km);

- Diminuição dos valores médios de integração em todos os raios, demonstrando como o sistema tornou-se mais profundo;
- Como consequência, o núcleo de integração tem valores de integração média reduzidos, mas a Força do Núcleo aumenta, pela existência de um número significativo de vias de baixa integração.

As propriedades urbanas mais marcantes do Campus desde os primeiros planos são a baixa densidade edificada e o afastamento das edificações das vias públicas. No entanto, a construção de novas edificações para atendimento das demandas de ampliação de unidades existentes e criação de novos departamentos, núcleos, centros e institutos, vem modificando estas propriedades. A inexistência de um plano ordenador de sua ampliação promoveu a introdução agregação de novas unidades ao sabor das demandas e das áreas disponíveis para a construção. Esta solução revela uma mudança quanto aos critérios de zoneamento utilizado pelos técnicos da PROPLAN, fugindo do princípio de ordenamento por setores segundo campos do conhecimento.

Se por um lado a maior densidade construtiva apresentada favorece a formação de espaços urbanos mais vivos, o fenômeno recente de redução do número de acessos, ou constituições, das edificações para aumentar o controle e a fiscalização sobre a circulação de pessoas e objetos, tem tido efeitos significativos no uso e ocupação das áreas limítrofes aos edifícios e das áreas de circulação e lazer. Os acessos aos edifícios são importantes na malha urbana porque estabelecem a relação entre o sistema de espaços contínuos e públicos e o sistema de espaços privados. A localização de tais acessos pode ser preponderante para gerar fluxos e atividades a eles relacionados. A ausência de constituições em espaços públicos pode ter efeitos danosos. Vias não constituídas, também chamadas de vias cegas (HOLANDA, 2002), são evitadas por pedestres porque, intuitivamente, percebem serem perigosas

No Campus Reitor Joaquim Amazonas esta redução foi drástica. O Centro de Artes e Comunicação, por exemplo, foi projetado com diversos acessos, permitindo o ingresso pelo Eixo Monumental, por suas faces Norte, Sul e Oeste. Destes, apenas um acesso foi mantido, aquele voltado para Centro de Filosofia e Ciências Humanas. Da mesma forma, o acesso para o bloco original do Centro de Ciências Sociais Aplicadas foi fechado, e todo o movimento direcionado para as extensões posteriores. Como resultado, uma via com alto valor de integração e significativo de movimento de pedestres, utilizado diariamente por usuários que circulam entre o Eixo Monumental e o setor Norte do campus, tornou-se menos segura.

As áreas de maior acessibilidade são pouco constituídas e não apresentam atividades que possam usufruir destas condições de acessibilidade. No Eixo Monumental, a Biblioteca Central é o edifício que melhor se articula com o espaço urbano pela localização do acesso principal e pela proximidade da via pública. Esta mesma relação não é percebida no Centro de Convenções, onde as atividades previstas são desenvolvidas em nível superior ao da via pública. O NTI, pelo afastamento da via e pela ausência de área de transição protegida das intempéries entre o interior e o exterior e a inexistência aberturas que

integrem os ambientes de trabalho com o exterior, também não favorece uma interação com o espaço público. Em termos sintéticos, pode-se afirmar que o Eixo Monumental tem um grau de formalidade alto, ou seja, alta integração e baixa constituição (HOLANDA, 2002).

Uma síntese: o Campus da UFPE e sua relação com o entorno

A Figura 10 apresenta uma simulação da relação de acessibilidade dos diversos planos e situações com o cenário urbano em 2005. As linhas axiais em destaque representam o núcleo de integração, composto por 10% das linhas mais acessíveis.

Nesta simulação, o núcleo de integração revela o progressivo isolamento do campus do conjunto urbano vizinho. Se nos planos de 1949 e 1951 os principais eixos de circulação (secantes e monumental) buscavam uma relação direta com o entorno imediato, o plano de 1955 interrompe o eixo monumental, reduzindo a conectividade com os bairros ocidentais. Mesmo assim, o conjunto é bem integrado ao entorno. O plano de 1957 estabelece o princípio morfológico de isolamento, mantido nos anos seguintes, e seu efeito é claro.

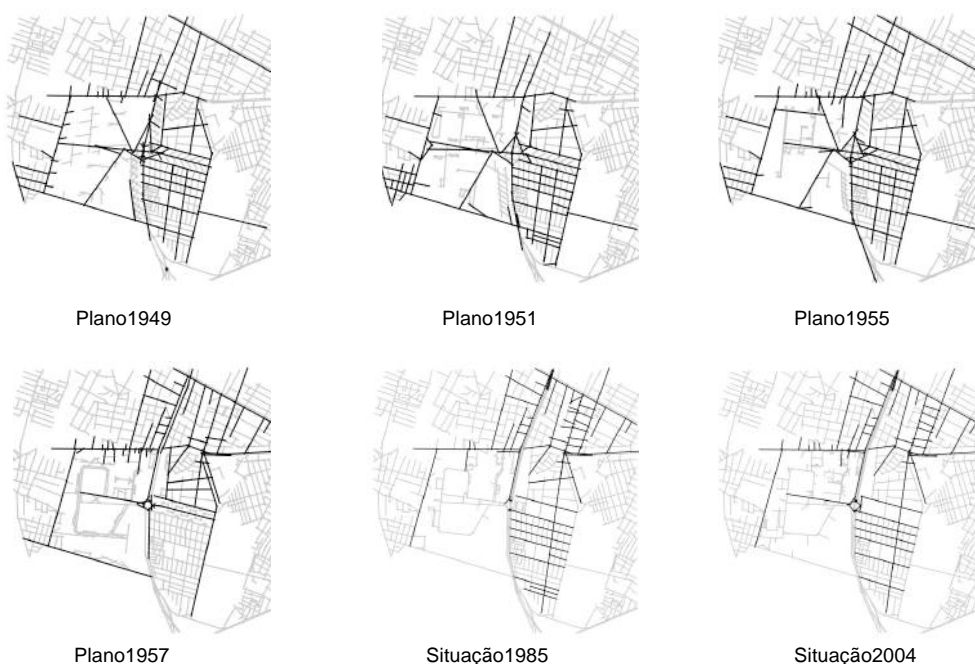


Figura 10. Campus Reitor Joaquim Amazonas: núcleo de integração – planos urbanísticos e fato urbano (Amorim, Loureiro, Nascimento, 2005)

O eixo monumental é o único espaço público do campus a integrar o núcleo de integração em 2005, demonstrando como o campus e sua vizinhança evoluíram distintamente, apesar de manterem laços profundos de interdependência.

O Futuro

Algumas propriedades presentes no conceito original do plano de Russo foram mantidos. Os amplos espaços livres predominam no cenário urbano, mas são forçados a conviver com o progressivo fechamento de pátios e áreas livres. As evidências revelam uma política de isolamento do entorno imediato por meio de controle de acesso de veículos, agora restrito ao eixo monumental, motivado pelos crescentes índices de violência urbana e sentimento de insegurança.

Curiosamente, o Campus adquire maior urbanidade promovida pelo adensamento e de ausência de um plano urbano regulador, o que promoveu a construção de novas edificações ao sabor das demandas departamentais, espelhando a realidade urbana circundante – ausência de planejamento, adensamento irregular, etc.

Pode-se afirmar, em síntese, que a concepção inicial do Campus Universitário Joaquim Amazonas se conformava como uma exceção em meio ao contexto urbano pré-existente quanto aos aspectos morfológicos e pela própria existência de um desígnio. Entretanto, mantinha contato físico com esse entorno. Paulatinamente, passa a absorver os hábitos deste exterior para si (maior densidade, grau de aleatoriedade, oferta de serviços, comércio ambulante, etc.), ao mesmo tempo em que, negando os princípios de permeabilidade contidas no plano urbanístico original, passa a ser uma exceção, agora pelo isolamento físico.

Os últimos anos viram o aumento da densidade construtiva do Campus como resultado dos recursos provenientes do Programa de Apoio a Planos de Reestruturação e Expansão das Universidades Federais (Reuni). Algumas unidades (Centros, Institutos e Núcleos) foram ampliadas e outras criadas.

A abertura de novos acessos nas faces Oeste e Norte tornaram o sistema espacial mais acessível, porém as constituições permanecem limitadas, portanto, conferindo baixo valor de urbanidade (HOLANDA, 2002) nos espaços universitários. A perspectiva futura é a manutenção das características construídas nos últimos 50 anos, ou seja, afastando-se do sonho inicial de Mario Russo.

Referências bibliográficas

AMORIM, L.; LOUREIRO, C.; NASCIMENTO, C. **Estudo de Uso e Ocupação do Campus Joaquim Amazonas** – UFPE, Relatório de trabalho. Laboratório de Estudos Avançados em Arquitetura, Recife, 2005.

CABRAL, R. **Mario Russo: um arquiteto racionalista italiano em Recife**. Recife: Editora Universitária da UFPE, 2006.

HILLIER, B. The architecture of urban object. **EKISTICS**, vol. 56, nº 334/335, jan-feb/mar-abr, p.5 –21, 1989.

HILLIER, B. **Space is the Machine: a configurational theory of architecture**. Cambridge: Cambridge University Press, 1996.

HILLIER, B., HANSON, J. **The Social Logic of Space**. Cambridge: Cambridge University Press, 1984.

HILLIER, B.; HANSON, J.; PEONIS, J. Creating life: or, does architecture determine anything? **Architecture & Comportement / Architecture & Behavior**, Lausanne, v. 3, n. 3, p. 233-250, 1987a.

HILLIER, B.; HANSON, J.; PEONIS, J. Syntactic analysis of settlements. **Architecture & Comportement / Architecture & Behavior**, Lausanne, v. 3, n. 3, p. 217-231, 1987b.

HILLIER, B. et al. Natural movement: or, configuration and attraction in urban pedestrian movement. **Environment and Planning B: planning and design**, Londres, v. 20, p. 29-66, 1993.

HOLANDA, F. **O espaço de exceção**. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2002.

LOUREIRO, C., AMORIM, L. O mascate, o juiz, o bispo e os outros: sobre a gênese morfológica do Recife. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, Recife, v. 1, n. 3, 2000.

PEONIS, J. et al. The spatial core of urban culture. **EKISTICS**, v. 56, n. 334/335, jan-feb/mar-abr, p. 43-55, 1989.

PROPLAN-UFPE. **Plano diretor – versão preliminar** Recife: Universidade Federal de Pernambuco, 2004. Mimeografado.

UFPE. **Campus Joaquim Amazonas: Plano Diretor Físico**. Recife: UFPE, 1985. Mimeografado.

Conjuntos Habitacionais promovidos pelo Banco Nacional de Habitação como legado da cidade moderna

Maria L. A. Sanvitto

Faculdade de Arquitetura da Universidade Federal do Rio Grande do Sul

Av. Iguazu, 206 apto 702, Porto Alegre, Rio Grande do Sul. Telefone: 55 51 33385203 – 55 51 99683015

isa-sanvitto@uol.com.br

Resumo

Uma das primeiras iniciativas de Castelo Branco, logo após sua condução à Presidência da República, foi a criação do **Plano Nacional de Habitação**, que contava com o **Banco Nacional de Habitação** como centralizador das operações financeiras. Já nos primeiros anos de atuação, no entanto, a instituição apresentou descompasso entre a capitalização e a capacidade de pagamento de seus mutuários. A dificuldade no equilíbrio financeiro não foi o único problema enfrentado pelo Banco. Ainda na década de 70, os conjuntos habitacionais promovidos pelo sistema BNH passaram a ser alvo de críticas generalizadas. As deficiências arquitetônicas apresentadas foram, muitas vezes, atribuídas a prerrogativas orçamentárias ou contingências impostas pelo Banco. O trabalho propõe como foco o pressuposto de que falta de qualidade arquitetônica dos conjuntos habitacionais promovidos pelo BNH não se deve somente a restrições financeiras ou normativas do banco. Paradigmas arquitetônicos e urbanísticos podem ter relação com a definição do que ficou conhecido, pejorativamente, como “padrão BNH”. Este trabalho propõe verificar a relação entre as diretrizes da cidade moderna e os projetos dos conjuntos habitacionais financiados pelo BNH.

Palavras-chave

Cidade moderna; arquitetura moderna; habitação coletiva; habitação social.

Abstract

*One of the first Castelo Branco initiatives, shortly after his driving to the presidency, was the establishment of the **Plano Nacional de Habitação**, which had the **Banco Nacional de Habitação** as financial manager. In the early years of operation, however, the institution presented gap between the capitalization and the ability to pay of their borrowers. The difficulty in the financial balance was not the only problem faced by the BNH. Even in the 70s, the housing developments promoted by BNH suffered a widespread criticism. Budget prerogatives or contingencies imposed by the bank were supposed to be the cause of the problems. The paper proposes to focus the assumption that lack of architectural quality of housing projects promoted by BNH is due not only to financial or regulatory restrictions of the bank. Architectural and urban paradigms may be related to the pejorative definition as "BNH standard". This paper proposes to investigate the relationship between the guidelines of the modern city and the housing developments financed by BNH.*

Keywords

Modern city; modern architecture; housing development; social housing.

Introdução

O atendimento às demandas de habitação social no Brasil pode ser dividido em três fases, de acordo com os órgãos financiadores: a partir dos anos 30, as Carteiras Imobiliárias dos Institutos de Aposentadorias e Pensões – os IAPs¹; a Fundação da Casa Popular – FCP, criada em 1946, como uma iniciativa de âmbito nacional²; e, do mesmo ano, o Departamento de Habitação Popular – DHP³, iniciativa da Prefeitura do então Distrito Federal. A segunda fase, com a implantação do Banco Nacional de Habitação – o BNH, uma das primeiras ações do regime militar recém instalado em 1964. E a terceira, o período pós-BNH, com a extinção do Banco em 1986, desarticulando o programa habitacional no país, restando aos estados e municípios a busca de alternativas para tratar desta carência.

Durante o período de atuação, entre 1964 e 1986, o BNH concedeu financiamentos habitacionais em escala sem precedentes no Brasil. Os chamados *conjuntos habitacionais*, financiados pelo Banco, ocuparam vazios urbanos e expandiram a periferia das grandes e médias cidades. Tais conjuntos eram formados por pequenas casas em lotes privatizados ou blocos de apartamentos implantados numa área coletivizada, em sua maioria sem elevador e com apartamentos térreos sem privacidade. Esta produção gerou críticas que muitas vezes confundiram o BNH, como agente financeiro, com os conjuntos habitacionais por ele financiados. Eram apontados problemas como qualidade da execução, falta de infra-estrutura, afastamento em relação aos centros urbanos, excessiva uniformidade, repetição de modelos, desconsideração com peculiaridades como localização urbana, topografia e características socioculturais. Estas críticas levaram à atribuição pejorativa “padrão BNH” a esta produção.

O trabalho propõe como foco o pressuposto de que falta de qualidade arquitetônica no período BNH não se deve somente a restrições financeiras ou normativas do banco. Uma forte influência de paradigmas arquitetônicos e urbanísticos teve importante papel na definição do que ficou conhecido como “padrão BNH”. Neste quadro, parece plausível considerar que as diretrizes da cidade moderna, definidas a partir dos Congressos Internacionais de Arquitetura Moderna - os CIAMs, tenham influenciado os projetos dos conjuntos habitacionais financiados pelo BNH. Especialmente o IV CIAM, com o tema da Cidade Funcional, que deu origem à Carta de Atenas, publicada em 1943 com redação de Le Corbusier. Este texto define as diretrizes da cidade moderna caracterizada pelo zoneamento funcional, segregação entre circulações viária e pedestre, dissolução do quarteirão periférico e da configuração morfológica urbana.

¹ **IAPs** – criados pelo Governo de Getúlio Vargas em 1937, como um setor previdenciário, propiciando ao mesmo tempo recursos para a iniciativa estatal no provimento a habitação social, através das Carteiras Prediais, extintas em 1964 com a criação do BNH.

² **FCP** – órgão federal destinado à produção habitacional de interesse social criado, em 1946 por iniciativa do governo de Eurico Gaspar Dutra e extinto com a criação do BNH em 1964.

³ **DHP** – criado em 1946 pela Prefeitura do Distrito Federal, na época a cidade do Rio de Janeiro, com o objetivo de prover habitações para seus funcionários. Foi extinto no início da década de 60 pelo governo de Carlos Lacerda.

Antecedentes (1937-1964)

O ocaso da Escola Carioca e a ascensão da Escola Paulista

Os anos 40 e 50 do século passado constituíram um período de destaque da Escola Carioca, com arquitetura de raiz corbusiana, caracterizada nacionalmente pela leveza, sinuosidade, consideração pelo conforto ambiental e integração das artes que encantou o mundo. No início da década seguinte, a inauguração de Brasília, projetada de acordo com os ideais urbanísticos modernos, corroborou este destaque no âmbito da cidade. Ainda no começo dos anos 60, com o concreto aparente, a proeza dos grandes vãos e a audácia dos balanços, a estrutura passou a contribuir para a geração formal, com vanguarda da arquitetura deslocando-se do Rio de Janeiro para São Paulo. A arquitetura paulista, marcada pelo idealismo extremado de João Batista Vilanova Artigas, passou a ambicionar a posição de agente transformador da sociedade. Os projetos de uma série de residências, onde o concreto aparente e a expressão estrutural eram protagonistas, foram projetadas e construídas. A especulação de espaços internos destas casas era justificada por uma nova ordem política e social. Buscando a verdade construtiva, a continuidade espacial, e baseados em princípios compositivos comuns que caracterizaram o Brutalismo como estilo, constituíram, à semelhança da Escola Carioca, a Escola Paulista.

A consolidação da habitação moderna através das superquadras de Brasília

A transferência da capital brasileira para a região do Planalto Central havia sido proposta por José Bonifácio em 1823, por motivos econômicos e políticos. Tão logo empossado Presidente da República, Juscelino Kubitschek tomou providências para concretizar a construção da nova capital, uma de suas promessas de campanha.

O concurso para o plano urbanístico de Brasília foi lançado em 30 de setembro de 1956. Seu regulamento exigia apenas dois documentos de cada participante: um sistema básico de ordenação da cidade, indicando suas principais estruturas de organização espacial, e uma exposição de motivos. Enfatizava questões formais e a capacidade de atribuir caráter adequado à cidade como Capital Federal. Vinte e seis equipes compareceram com propostas, sendo que a de Lúcio Costa foi considerada pelo júri como a que melhor respondeu a representatividade que uma cidade-capital em 16 de março de 1957.

Brasília foi a concretização da cidade moderna, proposta no IV Congresso Internacional de Arquitetura Moderna em 1933. Organizada em setores monofuncionais, a proposta previu uma cidade desenvolvida ao longo de dois grandes eixos perpendiculares. O primeiro deles, o Eixo Monumental, obedecia a uma geometria retilínea, no sentido leste/oeste, abrigando as funções públicas e representativas do poder nacional através da Esplanada dos Ministérios, coroada pela Praça dos Três Poderes, com sua importância

destacada pela centralidade. O segundo, o Eixo Rodoviário-Residencial, seguia o desenho de uma curva na direção norte/sul, ao longo do qual se dispunham as superquadras em ambos os lados.

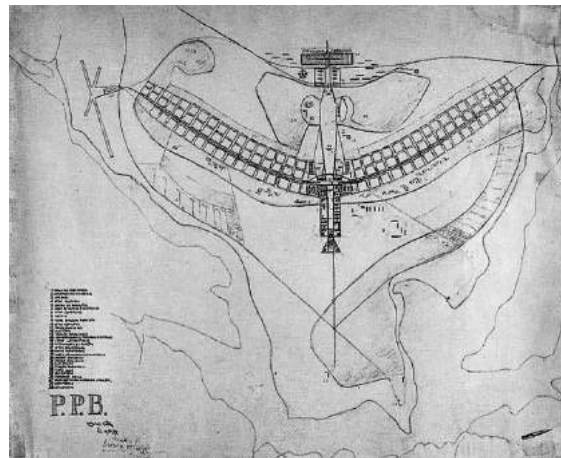


Figura 1. Plano Piloto para Brasília de Lúcio Costa, vencedor do concurso. Fonte: COSTA, 1995, p. 295.

A implantação dos blocos residenciais nas superquadras não foi motivo de normativa do Plano Piloto (**figura 1**). Embora um dos desenhos (**figura 2**) que acompanha o documento sugira uma ordem de implantação baseada em princípios geométricos de paralelismo e ortogonalidade, o texto considera a variabilidade como possibilidade de implantação. Estabelece, no entanto, dois princípios gerais para as edificações das superquadras: altura máxima de seis pavimentos sobre pilotis obrigatórios no térreo; e a segregação de circulações entre pedestres e veículos.



Figura 2. Superquadra proposta pelo Plano Piloto de Lúcio Costa. Fonte: COSTA, 1995, p. 287.

Ao instituir o pavimento térreo em pilotis, Lúcio adota um dos cinco pontos da nova arquitetura enunciados por Le Corbusier em 1926, permitindo que as áreas dos pavimentos térreos dos edifícios de habitação coletiva das superquadras fossem de domínio público, em continuidade com os espaços abertos. Conforme afirmou Maria Elisa Costa: “O chão é público – os moradores pertencem à quadra, mas a quadra não lhes

perence”⁴. As dimensões e localizações dos blocos residenciais foram definidas por projeções, enquanto que as escolas e outros equipamentos por lotes.

O Banco Nacional de Habitação

A criação do BNH – década de 60

A carta de Sandra Cavalcanti, de 18 de abril de 1964 ao então Presidente Castelo Branco, sugerindo a criação de um plano de habitação como forma de legitimar o novo regime ilustra bem este momento:

Prezado amigo Presidente Castelo,
Aqui vai o trabalho sobre o qual estivemos conversando. Estava destinado à campanha presidencial do Carlos (*Lacerda, observação da autora*), mas nós achamos que a Revolução vai necessitar de agir vigorosamente junto às massas. Elas estão órfãs e magoadas, de modo que vamos ter de nos esforçar para devolver a elas uma certa alegria. Penso que a solução dos problemas de moradia, pelo menos nos grandes centros, atuará de forma amenizadora e balsâmica sobre suas feridas civis.⁵

Como um esboço, onde procura passar os conceitos básicos do plano, Sandra Cavalcanti seguia com recomendações como: “... que o Plano de Habitação repouse sobre um Sistema Financeiro”; “o órgão central deverá ser mesmo um Banco”; “o Plano prevê a atuação do Banco até nas áreas de saneamento básico e transporte de massa, quando se fala genericamente em infra-estrutura urbana”; finaliza com as sugestões de “não abandonar a população favelada” e da criação de “um Serviço para pesquisas e estudos de urbanismo e habitação”. Acolhendo a sugestão, em menos de trinta dias, através da mensagem de número um, Castelo Branco encaminhou ao Congresso Nacional o **Plano Nacional de Habitação – PNH**, com o **Banco Nacional de Habitação – BNH** como centralizador das operações financeiras, através da Lei Federal nº 4.380, de 21 de agosto de 1964. Ao BNH foi atribuída, entre outras, as tarefas de: incentivar a formação de poupanças e sua canalização para o Sistema Financeiro da Habitação, encarregando-se de disciplinar e controlar a captação destes recursos, assim como direcioná-los às sociedades de crédito imobiliário para a aquisição da casa própria.

Criado em 1964, com atuação mais efetiva a partir de 1967 e extinto em 1986, o BNH teve atividade mais intensa na década de 70. Período que corresponde no Brasil ao predomínio na Escola Paulista, com a variante do Brutalismo e a forte influência da concretização da cidade moderna em Brasília.

⁴ COSTA, 1995, p. 326.

⁵ Esta carta é citada em publicações como:

SILVA, Maria Ozanira da Silva e. **Política Habitacional Brasileira: verso e reverso**. São Paulo, Cortez Editora, 1989, p.49.

AZEVEDO, Sérgio de; ANDRADE, Luis Aureliano Gama de. **Habitação e poder, da Fundação da Casa Popular ao Banco Nacional de Habitação**. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1981, p. 57.

Apesar das críticas negativas que caracterizaram o “padrão BNH”, não se pode afirmar que a totalidade dos conjuntos financiados pelo Banco sejam desprovidos de qualidade arquitetônica. Houve exceções, como o Conjunto Habitacional Zezinho Magalhães Prado (**figura 3**), projeto de 1967 dos arquitetos João Batista Vilanova Artigas, Paulo Mendes da Rocha e Fabio Penteadado, localizado em Guarulhos, Estado de São Paulo. Este projeto aponta para uma solução racionalista de barras paralelas, interligadas em pares por circulações verticais a cada quatro apartamentos por andar. Os prédios têm três pavimentos sobre pilotis, sem ocupação, seguindo a cartilha moderna. Estão organizados em conjuntos de 32 blocos, numa justaposição que Artigas denominou *freguesias*.

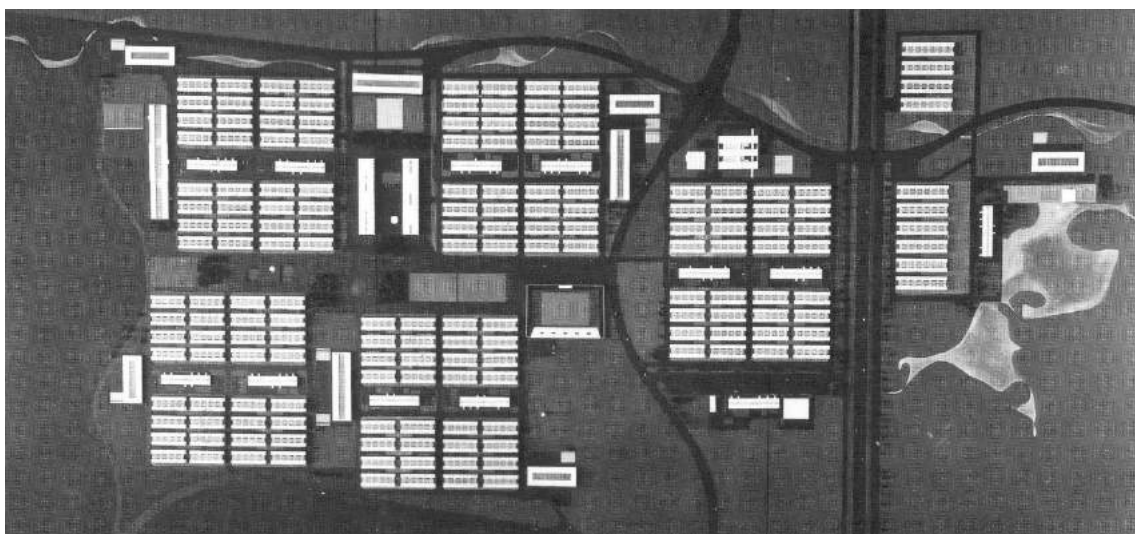


Figura 3. Foto da maquete do Conjunto Habitacional Zezinho Magalhães Prado. Fonte: ARTIGAS, 2000, p. 184.

Outro exemplar digno de menção é o conjunto Habitacional do Cafundá (**figura 4**), projeto vencedor de concurso em 1977 por equipe liderada pelo arquiteto Sérgio Ferraz Magalhães, para uma área situada em borda urbanizada junto a encostas de morros de Jacarepaguá, no Rio de Janeiro. O relevo era formado por importante aclave a partir dos três lados que demarcavam o terreno, em direção a uma área deslocada do centro onde havia um platô, reservado para uma praça central. A partir desta, distribuíam-se barras articuladas pelas circulações verticais, mantendo a altura máxima com o aumento do número de pavimentos conforme a declividade do solo.

Em muitos conjuntos promovidos pelo BNH, no entanto, questões econômicas descartaram os *pilotis* de Le Corbusier, onde a ocupação do térreo com habitação não se deteve na busca de uma solução para a falta de privacidade dos apartamentos junto ao solo. A relação entre o público e o privado desconsiderou a possibilidade de espaços abertos privatizados ou situações intermediárias como semiprivado ou semipúblico (**figura 5**). *Redent* e blocos serpenteados ou curvos deixaram de ser modelos. Quarteirões periféricos foram descartados. Sem preocupação com a configuração urbana, barras paralelas isoladas ou unidas por circulações verticais e seccionadas em edifícios com forma de “H” tornaram-se modelos

consagrados. A difusão destes modelos teve como consequência conjuntos de edifícios iguais, onde a falta de diversidade confunde a identificação e aborrece pela falta da excepcionalidade.



Figura 4. Conjunto Habitacional do Cafundá. Fonte: Revista Projeto, n° 117, dez. 1988, D40/D41.



Figura 5. Conjunto Habitacional da Ponta da Praia, Santos, SP, Arq. Oswaldo Corrêa Gonçalves, Paulo Buccolo Ballario e José Wagner Leite Ferreira, 1967. Fonte: Projeto e Construção, n° 7, p. 40-42.

Anos 70, a década do BNH e o “milagre brasileiro”⁶

Mesmo que o país estivesse vivendo os chamados “anos de chumbo”, os brasileiros começaram a década de 70 torcendo pelo Brasil na copa dos “noventa milhões em ação”, como dizia o hino, com a seleção que levou o Brasil ao tricampeonato na Cidade do México. O bordão *Brasil, ame-o ou deixe-o* reforçava o ufanismo nacional. O “milagre brasileiro” contribuiu para a euforia pelo consumo de bens produzidos pelo parque industrial instalado. A televisão e a rede de retransmissão assumiram a maioria sob o controle e a censura do regime político estabelecido. A década de 70 foi um período de grande repressão política em que, se por um lado havia arquitetos radicais envolvidos com a vanguarda na luta pela sobrevivência de seus ideais, existiam outros vinculados a projetos desenvolvimentistas, através de equipes organizadas por grandes empresas de engenharia. Os anos 70 foram marcados pela realização de obras de porte: em transportes com estradas, metrô, terminais rodoviários e aeroportos; em energia com hidrelétricas; em equipamentos de ensino e abastecimento; assim como em habitação com grandes conjuntos financiados pelo BNH. Foi um período de grande desenvolvimento no setor da construção civil no Brasil e de muitas oportunidades para os profissionais desta área.

Assim como o regime político, a arquitetura dos anos 70 foi marcada por uma ditadura, a do concreto armado aparente. A geração formal teve como mote a expressão da estrutura, num período onde a crítica arquitetônica assim como a política esteve ausente. Além disso, a década de 70 foi o período de consolidação do BNH, talvez com qualidade arquitetônica menor que o período anterior de atuação dos IAPs, mas numa escala de produção bem maior. Os projetos dos *conjuntos habitacionais* “padrão BNH” demonstraram características próprias, exacerbando uma padronização que *conjuntos residenciais* do período não chegaram a atingir.

Por outro lado, a primeira crise mundial do petróleo, a partir de 1973, fez com que a elevação do preço deste insumo retraísse a economia mundial, diminuindo as exportações brasileiras e estimulando o retorno da inflação. A economia nacional passou a se defrontar com uma crise, em que os problemas internos se somaram às dificuldades econômicas internacionais. Isto significou uma mudança na conjuntura econômica com a desmistificação do “milagre brasileiro”, elevação da inflação, declínio do crescimento interno e progressivo incremento da dívida externa. Por volta de 1974 a euforia econômica começou a declinar no Brasil. Internacionalmente assiste-se à crise do petróleo e internamente o “milagre” cede à elevação da inflação, ao declínio do índice de crescimento econômico e ao progressivo crescimento da dívida externa.

Ainda na década de 70, os conjuntos habitacionais promovidos pelo sistema BNH passaram a ser alvo de críticas generalizadas que abrangiam seu afastamento em relação aos centros urbanos, falta de transporte

⁶ Entre 1968 e 1974 a economia brasileira passou por um processo de expansão que ficou conhecido como “milagre econômico”, período em que o produto brasileiro teve taxas de crescimento superiores com relativa estabilidade de preços.

adequado e de equipamentos, além de apontar a falta de qualidade das edificações. A constatação de problemas derivados de determinadas soluções arquitetônicas na maior parte dos conjuntos habitacionais financiados pelo BNH é senso comum. A designação pejorativa “padrão BNH”, associada a esta produção, se tornou corrente. O resultado da participação de arquitetos no desenvolvimento destes projetos esteve presente em material bibliográfico potencializando sua divulgação. Por outro lado, e como sempre acontece, esta participação não foi destituída de carga conceitual. A utilização de determinados paradigmas arquitetônicos deixou registros que podem ter gerado influências.

Um dos primeiros textos que tratou dos conjuntos habitacionais do BNH sob o ponto de vista da arquitetura foi **O espaço da arbitrariedade**, de Carlos Eduardo Dias Comas. Neste artigo, Comas destaca duas fórmulas de projeto usadas no conjuntos habitacionais, promovidos pelo BNH, simultaneamente ou não: casas unifamiliares isoladas em quarteirões estreitos e compridos compostos por lotes privatizados; e blocos repetitivos, usualmente sem elevador, de quatro pavimentos e com solo coletivizado. Estabelecendo um paralelo, o autor compara a segunda solução com as superquadras residenciais de Brasília. Neste confronto os conjuntos formados pela reprodução de blocos-modelo são vistos como uma versão redutora do precedente, numa versão abastardada da solução de Brasília. A área de *pilotis* no térreo foi ocupada por apartamentos sem privacidade, o estacionamento em subsolo foi eliminado e as áreas abertas se mantiveram coletivizadas. A redução orçamentária, tanto na execução como na manutenção, transformou os jardins coletivos em áreas residuais sem tratamento e, pior do que isto, muitas vezes sem controle.

O que Comas questiona é se “seriam o elevador, os estacionamentos em subsolo, os *pilotis* e o jardim indispensáveis ou prioritários para qualificar a moradia”⁷. Argumenta que apartamentos térreos não são inabitáveis, envolvem apenas uma questão de privacidade a resolver, citando como exemplo a privatização dos espaços abertos adjacentes. Levanta a hipótese de desconsideração com soluções que poderiam contrariar normativas modernistas. O problema estaria vinculado ao marco ideológico de seus projetistas.

Conclusão

Ao contrário do que se propaga, os arquitetos estiveram sim envolvidos nos projetos de conjuntos habitacionais financiados pelo BNH. Esta participação foi renegada por uma construção mitológica, com base na crítica que esta classe profissional vinha desenvolvendo em relação ao programa habitacional proposto pelo governo militar. Mito este que, por outro lado, poderia isentar não só os arquitetos, mas a própria arquitetura moderna, inocentada ou desculpada pela construção do que passou a ser conhecido como “padrão BNH”, uma caricatura incômoda da cidade moderna. Desta forma, diferentemente de períodos anteriores, os conjuntos habitacionais do BNH estariam fora do campo disciplinar que merecesse ser verificado. Contraditoriamente, arquitetos de renome, ou seja, ligados a instituições acadêmicas ou

⁷ COMAS, 1986, p. 128.

autores de obras destacadas por publicações especializadas, foram autores de projetos para conjuntos habitacionais promovidos pelo Banco Nacional da Habitação. Por outro lado, a atuação de profissionais conceituados não é garantia de projetos isentos de problemas, da mesma forma, que reconhecimento profissional não é garantia de excelência.

Barras paralelas, ligadas por circulações verticais múltiplas, formadas pela justaposição de edifícios em “H”, podem ser soluções aceitáveis, dependendo do afastamento e dos compartimentos internos que se voltam a este espaço aberto, quando o térreo se mantém livre, em pilotis, como no conjunto Zezinho Magalhães Prado, o CECAP-Cumbica em Guarulhos. Especialmente neste caso, o afastamento das barras contribui para a privacidade, melhor insolação e ventilação. Permanece nesta obra, no entanto, o problema da identificação das unidades, fruto da repetição seriada do edifício-modelo. O projeto apresentou como paliativo o uso de diferentes cores, um sistema de numeração nas empenas cegas das barras, e indicação com letras nos acessos às circulações verticais (**figura 6**). Esta proposta, que poderia facilitar a localização das edificações mais próximas à periferia das *freguesias*, não parece ter igual efeito nas barras mais internalizadas.



Figura 6. Conjunto Habitacional Zezinho Magalhães Prado. Fonte: ARTIGAS, 2000, p. 185.

A doutrina da Carta de Atenas previa o uso coletivo do solo vinculado à adoção de pilotis no pavimento térreo, como uma interface entre o espaço público e privado. O projeto de Vilanova Artigas, Paulo Mendes da Rocha e Fábio Penteadó para o CECAP de Guarulhos foi um modelo seguido que, quando passou a ocupar o térreo, repetindo o pavimento tipo sem uma efetiva adaptação, se tornou questionável. Neste caso, as barreiras geradas pela ocupação neste nível romperam a continuidade espacial e compartimentaram o espaço aberto. Situação agravada, em alguns casos, pela redução do espaço entre as barras, ou ainda pela adição de mais um pavimento tipo. Além disto, esta ocupação dificultou ainda mais a localização do ingresso às edificações, onde este percurso passou a ocorrer entre as barras, através das

duas fachadas extremas em empenas cegas, que não demonstram o acolhimento necessário à aproximação do pedestre (**figura 7**).



Figura 7. Conjunto Habitacional Jones Santos Neves, Camburi, Vitória, ES, Arq. Luiz Carlos Menezes. Fonte: BNH, 1979, p. 84.

Enquanto a premissa do uso de pilotis no térreo permite o solo coletivo e indiferenciado, a ocupação deste pavimento é incompatível com a condição de coletividade no espaço aberto circundante, quando existe o requisito da privacidade. No caso dos conjuntos financiados pelo BNH, o paradigma arquitetônico do solo coletivo preponderou em projetos onde a restrição orçamentária determinou a ocupação do térreo com apartamentos, desconsiderando a necessidade de privatização das áreas abertas adjacentes às unidades junto ao solo.

Outra questão a ser destacada é que, contrariamente do se poderia supor, não existe aleatoriedade nas implantações dos dezesseis conjuntos cuidadosamente verificados. Apenas para citar alguns exemplos, no destacado conjunto CECAP-Cumbica existe relação entre as barras paralelas e o traçado viário do conjunto, com clara definição volumétrica dos quarteirões. Da mesma forma, no Conjunto Parque Nova Cidade, projetado por Abraão Sanovicz, a implantação revela adequação entre um quarteirão com forma planimétrica triangular e a distribuição dos blocos em “H” justapostos escalonadamente (**figura 8**). Em outros conjuntos, a implantação das edificações buscou referência em vias internas ou externas, onde o que se pode observar é falta de configuração e atribuição de uso do espaço aberto, talvez equívoco de estratégia, mas não aleatoriedade. O agrupamento de edificações em *clusters* foi ainda uma estratégia utilizada, com a configuração de pequenas praças em torno de uma área aberta mais ampla, servida por equipamento comunitário (**figura 9**).



Figura 8. Conjunto Residencial Parque Nova Cidade, Jundiaí, SP, Arq. Abrahão Sanoviz, 1971. Fonte: Projeto e Construção, nº 13, p. 30-31.

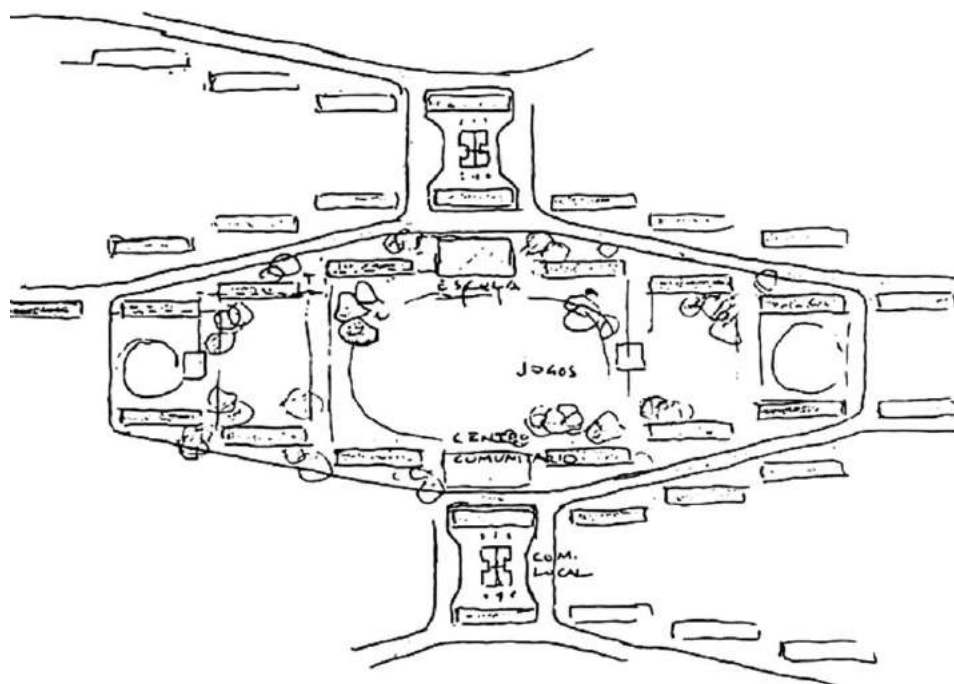


Figura 9. Quadras Econômicas, Estrada Parque Taguatinga, Brasília. Fonte: Projeto, nº 162, p. 62.

Por fim, vale apontar o Conjunto Habitacional Padre Manoel da Nóbrega, projeto de Joaquim e Liliana Guedes, cujo exame contrariou a impressão inicial de imprevisibilidade na implantação, pela identificação de um critério de inflexão das barras edificadas em relação ao eixo N/S (**figura 10**). Ou ainda o Conjunto Cafundá, da equipe de Sérgio Magalhães, com solução que se aproxima do conjunto anterior pelo uso de barras infletidas, mas se afasta pela configuração da praça interna linear. Na sua essência, estas

implantações não seguiram as prescrições da *cidade funcional* da Carta de Atenas que Le Corbusier redigiu como conclusões do IV CIAM, nem repetiram a aleatoriedade das superquadras de Brasília ⁸.



Figura 10. Conjunto Habitacional Padre Manoel da Nóbrega, Campinas, SP, Arq. Joaquim e Liliana Guedes, 1974.
Fonte: AU, n° 63, p. 68.

Comas contrapôs à *cidade funcional* um esquema que chamou de *cidade figurativa* ⁹, que se associa à solução tradicional urbana formada por bairros multifuncionais, estruturados por ruas, praças e quarteirões, limitados por edificações contínuas, alinhadas e de pouca altura. Na proposição da *cidade funcional* da Carta de Atenas, o bairro foi substituído pelo zoneamento monofuncional, as circulações segregadas entre pedestres e automóveis e a superquadra indivisa de dimensões avantajadas tomou o lugar do quarteirão parcelado. O lote privado foi trocado pelo solo coletivo, sobre o qual as edificações deveriam ser implantadas livremente em relação à trama viária. Estava desfeita a configuração dos espaços abertos da cidade tradicional pela rejeição ao alinhamento das edificações, em favor do paradigma de edifícios isolados e com maior altura, implantados em amplas áreas verdes do solo indiferenciado¹⁰.

No que diz respeito a monofuncionalidade, os conjuntos habitacionais do BNH podem ser comparados às superquadras de Brasília como áreas e edificações estritamente residenciais, com algum equipamento comunitário em edificações destinadas exclusivamente para este fim, e circulação de veículos segregada ou controlada. No entanto, em relação à implantação, não demonstram a mesma aleatoriedade conforme foi possível observar. No Plano Piloto, Lúcio Costa determinou que as “dentro das superquadras os blocos residenciais poderiam dispor-se da maneira mais variada”¹¹. Assim como previsto pela *cidade funcional* da Carta de Atenas, nas superquadras de Brasília não existe relação entre a implantação das edificações e a malha viária, uma vez que intermediadas “por uma larga cinta densamente arborizada, árvores de porte, prevalecendo em cada quadra determinada espécie vegetal”¹². Em relação aos conjuntos do BNH não se

⁸ “... que se prohíba el alineamiento de las habitaciones a lo largo de las vías de comunicación.”

La Carta de Atenas, 1950, item 27, p. 68.

⁹ COMAS, Carlos Eduardo Dias. **Cidade Funcional, Cidade Figurativa: Dois Paradigmas em Confronto**. Cópia digitalizada fornecida pelo autor, sem numeração de página.

¹⁰ “... que se tengan en cuenta los recursos de las técnicas modernas para elevar altas construcciones...”

“... que implantadas a gran distancia la una de la otra, dejen el suelo libre a favor de amplias superficies verdes.”

La Carta de Atenas, 1950, item 28, p. 69 e item 29, p. 70.

¹¹ Memória do Plano Piloto de Lúcio Costa, COSTA, 1995, p. 292.

¹² Idem, ibidem.

pode dizer o mesmo. Alguns deles tiveram como referência as ruas internas ou externas para a implantação, enquanto que em outros é perceptível a existência de outros critérios. Enfim, estratégias de implantação existiram, ainda que seu resultado possa ser criticado pela ocorrência de espaços abertos residuais. Situações em que estratégias não consideraram que a ocupação do térreo, com habitação, e a manutenção dos espaços abertos, com a condição de coletivos, contribuíam para a criação de áreas de difícil apropriação e uso.

Os conjuntos habitacionais do período BNH apresentam problemas que podem estar ligados à obediência irrestrita ou entendimento equivocado de paradigmas que teriam impedido aos arquitetos, mediante uma nova demanda, procurar soluções alternativas às prescrições normativas da Carta de Atenas. A relação investigativa entre arquitetura e habitação social, própria do movimento moderno, onde este tema era um dos principais objetos de projeto e que, de certa forma, perdurou no período pré-BNH, foi aos poucos se desfazendo durante a atuação do Banco. Desta forma, os projetos sofreram adaptações pela imposição de redução orçamentária, banalizando e abastardando soluções modernas e consagradas, que talvez demandassem transformações paradigmáticas não efetivadas.

Referências bibliográficas

ARTIGAS, Rosa (org.). **Paulo Mendes da Rocha**. São Paulo: Cosac & Naify; Associação Brasil 500 Anos Artes Visuais; Fundação Bienal de São Paulo, 2000.

AZEVEDO, Sérgio de; ANDRADE, Luis Aureliano Gama de. **Habitação e poder, da Fundação da Casa Popular ao Banco Nacional de Habitação**. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1981.

Banco Nacional da Habitação. **BNH : projetos sociais**. Rio de Janeiro: Portinho Cavalcanti, 1979.

COMAS, Carlos Eduardo Dias. **O espaço da arbitrariedade**. São Paulo: Projeto, n. 91, set. 1986, p. 127-30.

COMAS, Carlos Eduardo Dias. **Cidade Funcional, Cidade Figurativa: Dois Paradigmas em Confronto**. Cópia digitalizada fornecida pelo autor, sem numeração de página.

Conjunto Habitacional do Cafundá. São Paulo: Projeto, n° 117, dez. 1988, D40/D41.

Conjunto Residencial em Jundiaí. São Paulo: Projeto e Construção, n°. 13, jun. 1973, p. 30-31.

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

DOURADO, Guilherme Mazza. **Lúcio Costa: quadras econômicas. Uma concepção moderna para moradia popular em Brasília**. São Paulo: Projeto, n° 162, abr. 1993, p. 62.

FERRAZ, Marcelo Carvalho. **Vilanova Artigas**. São Paulo: Instituto Lina Bo e P. M. Bardi, 1997.

GOODWIN, Phillip. **Brazil Builds**. New York: The Museum of Modern Art, 1943.

La charte d'Athenes. Tradução consultada: **La carta de Atenas**. Buenos Aires: Editorial Contémpera, 1950.

PINI, Sandra Maria Alaga. **Joaquim Guedes. Documento**. Arquitetura e Urbanismo, São Paulo, n. 63, dez. 1995 / jan. 1996, p. 65-75.

SANVITTO, Maria Luiza Adams. **Habitação Coletiva Econômica na Arquitetura Moderna Brasileira entre 1964 e 1986**. Porto Alegre: Tese de Doutorado Programa de Pós-Graduação em Arquitetura da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 2010. Disponível em: <<https://www.lume.ufrgs.br/>>. Acesso em: 17 mai. 2015.

SILVA, Maria Ozanira da Silva e. **Política Habitacional Brasileira: verso e reverso**. São Paulo, Cortez Editora, 1989, p.49.

Um conjunto para 3 mil perto do porto. São Paulo: Projeto e Construção, n° 7, jun. 1971, p. 40-42.

“Botar a cidade no chão”

O desígnio topográfico na *materialização* do Plano Piloto de Brasília

Maria Manuel Oliveira

Lab2PT, Escola de Arquitectura, Universidade do Minho
Campus de Azurém, Guimarães, 4800-058, Portugal | Telefone: 00 351 253 510 500
mmoliv@arquitectura.uminho.pt

Resumo

O artigo aqui desenvolvido discute a aceitação generalizada de que Brasília é uma cidade plana que *pousou* sobre um terreno 'liso', não tendo exigido estudos topográficos específicos. A partir da identificação, observação e montagem de vários levantamentos realizados nas décadas 50 e 60 do século passado, da sua sobreposição à proposta apresentada por Lucio Costa em 1957 e à cartografia actual da cidade, foram realizados perfis ao longo do Eixo Monumental que permitem comparar o Plano Piloto submetido a concurso com aquele que depois foi executado para edificação da cidade. Corroborando a existência de um meticuloso domínio da topografia - pese embora o facto de esse projecto não ser (re)conhecido -, a leitura desses perfis longitudinais permite verificar que a distensão sofrida pelo Eixo Monumental não foi repartida de forma igual pelos 'momentos notáveis' que o pontuam e organizam, mas sim criteriosamente distribuída, reajustando de forma precisa as relações geométricas e topográficas previstas pelo desenho inicial. Acrescentando, assim, uma outra abordagem à história da morfologia urbana da cidade, pretende comprovar-se o rigoroso desígnio topográfico subjacente ao processo de implantação do Plano Piloto de Brasília.

Palavras-chave

Plano-Piloto, topografia, modelação, chão, secção

Abstract

This article discusses the general assumption that Brasília is a flat city that settled directly on a flat land, insinuating specific topographic studies were not necessary.

From the identification, observation and application of various surveys carried out during the 1950s and 60s and from the overlap of the proposal submitted by Lucio Costa, in 1957, to the current mapping of the city, sections were designed along the Eixo Monumental, which provide a comparison of the Plano Piloto submitted for competition with the one that was executed for the city's edification. Corroborating the existence of meticulous control over the topography, despite the fact that this project is not (re)known, the interpretation of the longitudinal sections shows that the distension endured by the Eixo Monumental was not distributed equally by the 'notable moments' that organise and accentuate it, but rather carefully distributed, precisely readjusting the geometric and topographic links provided in the initial plan. Thus, adding a new approach to the history of urban morphology purposes to prove the stringent underlying topographic plan to the implementation process of the Plano Piloto of Brasília.

Keywords

Plano-Piloto, topography, modeling, ground, section

1. O território: a sua representação mental

É recorrente a afirmação de que Brasília foi concebida *a partir do zero*, “como uma flor naquela terra agreste e solitária”.¹ A reduzida inscrição urbana no vale, apesar de habitado e cruzado por trilhas abertas pelos índios nativos e pelos colonos e bandeiras a partir do século XVIII (Junior, 2010; Barbo, 2010), permitiu, à época da criação da cidade, considerá-lo como *tabula rasa*.

Descrita como *surgida do nada*, Brasília constrói-se como uma peça essencial à mitografia de um país que se resignifica através da fundação de uma capital *ex novo*. Nesta aproximação, apenas a poderosa e pertinaz presença do cerrado surge como uma preexistência originária, a valorizar.² E o imaginário Moderno de imediato incorporou a rude integridade cerradense na sua visão civilizadora, incrustando a *polis* no seio dessa imensa mancha.

Sistematicamente representada em planta – de facto não se encontram perfis à escala urbana na literatura arquitectónica e urbanística –, Brasília é descrita também como uma cidade *plana* que suavemente se inclina sobre o lago Paranoá. Esta visão emerge de forma constante nas referências ao território em que a cidade se estabeleceu, já assim constando no Relatório Cruls em 1896, onde Glaziou relata “a extrema suavidade dos accidentes naturais” de um vale extenso e atravessado por vários cursos de água. Cerca de sessenta anos depois, Israel Pinheiro, o responsável máximo pela edificação da cidade, declarava que Brasília era “uma mesa de bilhar” (Guimarães, 1998).³

No entanto, envolvida por montes que lhe conferem um horizonte cuja linha de fecho é contínua e claramente legível, Brasília surge como que implantada no coração de uma *cratera*. Essa cumeeira conforma a bacia do lago Paranoá apresentando variações altimétricas na ordem dos 250m (**figura 1**). Não é difícil, por certo, imaginar que os recém chegados do Rio de Janeiro, primeiro na missão Cruls e, posteriormente, nas várias aproximações à edificação da cidade, vindos de topografias acidentadas e de densas ocupações urbanas, tiveram a percepção desta área como um vasto espaço *liso* e totalmente disponível ao seu desígnio heroico.

¹ Oscar Niemeyer, citado na Sinfonia da Alvorada.

² Essa afirmação da savana mostrou-se interessante também do ponto de vista ideológico na fundação da Nova Capital, enquanto contraponto à luxuriante Mata Atlântica, a dominante representação do território brasileiro.

³ A imagem de que Brasília se iria instalar numa topografia sem acidentes encontrava-se de tal forma generalizada que Augusto Guimarães Filho, responsável pela Divisão de Urbanismo no Rio, refere (1989) que a primeira coisa que teve de fazer foi “quebrar o mito” de que o terreno onde ia ficar a cidade era plano.

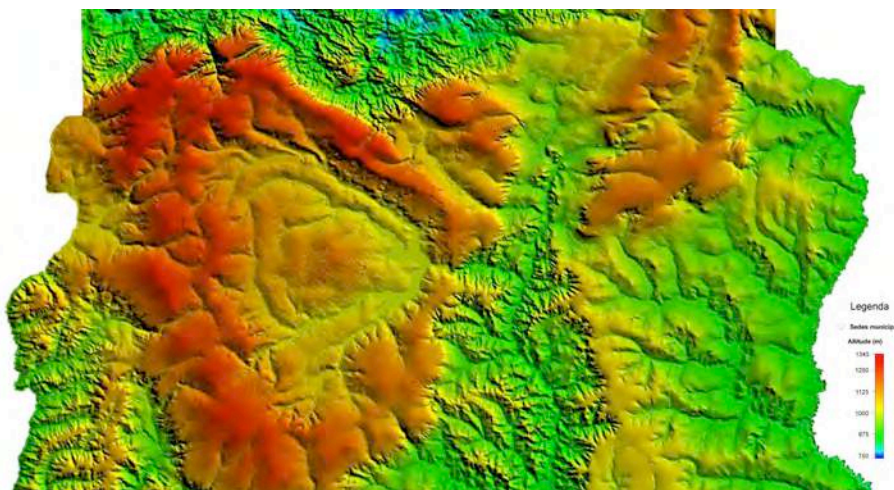


Figura 1. 'Distrito Federal, Altimetria' (Fonte: Embrapa, s/d)
Brasília (Plano Piloto) localiza-se sobre a elevação existente no centro da 'cratera'.

De uma maneira inesperada, a visão do vale como *planície* – um *vale* que, longe de ser uma superfície *chã*, acolhe no interior uma elevação com cerca de 200m de altura - foi, paradoxalmente, reforçada com a realização do seu reconhecimento físico e registo gráfico. A edificação da nova capital foi aprovada oficialmente na segunda metade de 40 e no começo da década seguinte iniciou-se a elaboração da cartografia⁴ indispensável aos estudos que conduziram à definição precisa da sua localização. Realizado através dos mais sofisticados meios técnicos à época disponíveis, o levantamento iniciado com voos e fotografia aérea, ao implicar um olhar vertical abstractizou a interpretação do território. E, neste caso, *planificou* o chão.

Aparentemente, esta *figura plana* determinou a visão do espaço onde a cidade se viria a instalar, sobrepondo-se, até, aos rigorosos mapas que comprovavam uma morfologia diversa. Não terá sido estranha a esta fixação a circunstância de, então, políticos, jornalistas e técnicos - todos aqueles, afinal, que contribuíram para a construção do seu imaginário colectivo - chegarem a Brasília por meio aéreo. Essa imagem continuou a intensificar-se até aos nossos dias, em particular pelo facto de as deslocações na cidade serem feitas em automóvel: não sendo percorrido a pé, as variações topográficas do terreno não são directa e sensorialmente apreendidas.

A representação de Brasília construiu-se, assim, como se de uma inscrição num plano se tratasse, tendo essa percepção vindo a ser vincada pela sua posterior *forma de uso*. No mapa mental contemporâneo Brasília foi, e é, uma *inscrição nazca* (**figura 2**).

⁴ Os mosaicos fotográficos construídos a partir destes voos iniciaram um complexo processo de restituição cartográfica, que veio a resultar numa completíssima e rigorosa colecção, executada pela Geofoto (acervo ArPDF).



Figura 2. Brasília em construção, imagem aérea (Fonte: *isto é* | *this is Brasília*, sd, p.11. ArPDF)

2. O território: a sua representação gráfica

O esforço de reconhecer e representar o território onde se iria instalar a nova capital desenvolveu-se de forma absolutamente notável: o primeiro levantamento aerofotogramétrico foi realizado em 1954 (**figura 3**), à escala 1:250.000, e, a partir da área que tinha sido delimitada pela expedição Cruls, cobriu 52.000km².

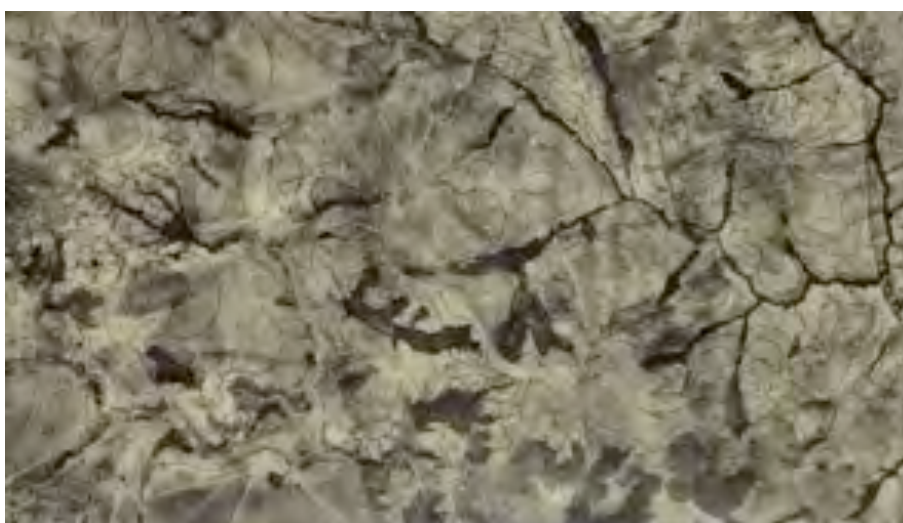


Figura 3. Detalhes do mosaico aerofotogramétrico da Brasília, com as curvas de nível desenhadas a lápis e tinta da china (Fonte: ArPDF)

Esse levantamento foi base do estudo encomendado à firma americana Donald Belcher, que seleccionou cinco zonas que considerou as mais favoráveis. Destas, ainda em 1954 foram realizados levantamentos à

escala de 1:25.000, tendo sido fixada uma área com 5.789,16km² para instalação da cidade. Esta definição originou uma série de campanhas cartográficas, agora já à escala de 1:2000 (que atingiu o impressionante número de 700 pranchas, primorosamente desenhadas) e de 1:1.000, com grande rigor e fidelidade.

O concurso para a concepção do Plano Piloto da Nova Capital do Brasil lançado em 1956,⁵ vinculava os participantes à definição de um modelo de cidade, solicitando apenas o seu “traçado básico” à escala de 1:25.000 e um “relatório justificativo”, “podendo” a proposta ser corroborada pelos elementos que lhe serviam de suporte.

Revelando o imenso trabalho preparatório de registo territorial realizado até então, o concurso disponibilizava levantamentos topográficos a várias escalas;⁶ mais tarde, nos esclarecimentos aos concorrentes, foi explicitada a obrigatoriedade de, nomeadamente, considerar: à cota 997,⁷ o plano de água de um lago artificial, a criar; o hotel e o palácio presidencial (projectados por Niemeyer e localizados junto ao futuro plano de água), o aeroporto, uma “estrada de ferro” e uma “estrada de rodagem” ligando Anápolis a Brasília.

O território para implantação da cidade, com a área de 150 km² e emoldurado pela linha de cume dos montes que o rodeiam, encontra assim o seu ponto mais elevado no Cruzeiro, à cota 1.172, e a cota mais baixa determinada pelo plano de água do futuro lago. Dividindo as bacias dos rios Gama e Bananal, ambas profusamente marcadas por córregos, observa-se um *esporão* que se desenvolve em linha recta entre o Cruzeiro e o local onde esses cursos de água se uniam, um pouco abaixo do nível 970. Esta colina é o *acidente* morfológico estrutural que não autoriza ler o território em que Brasília assenta como um *chão liso*.

3. 1957. O Plano Piloto de Lucio Costa

A proposta de Lucio Costa traduz-se numa belíssima planta desenhada à mão e numa memória descritiva que detalha os seus fundamentos. O desenho não expõe o seu suporte morfológico e, da realidade física

⁵ Anteriormente a este concurso tinham sido já realizados vários projectos para a nova capital (consultar Tavares, 2004).

⁶ Lançado em Setembro de 1956, o Concurso Nacional do Plano Piloto da Nova Capital do Brasil disponibilizou: abrangendo todo o DF, um mosaico aerofotogramétrico na escala 1:50.000 (com curvas de nível 20 em 20m), mapas de drenagem e de solos; “cobrindo o sítio da Capital (aproximadamente 1.000km²)”, um mapa topográfico à escala 1:25.000 e “mapas do sítio da Capital (200 km²), ambos com curvas de nível de 5 em 5m”; e, ainda, “mapas topográficos na escala de 1:2.000, com curvas de nível de metro em metro e de dois em dois metros, da área (150 km²) indicada para a localização da zona urbana da Capital Federal” (in Braga, 2010:39-41).

⁷ O plano de água do Paranoá veio a situar-se, definitivamente, à cota 1000, tem cerca de 45km e resulta do represamento (iniciado em 1959) do rio formado pelos ribeiros Torto e Gama. A possibilidade de um lago artificial tinha já sido antevista por Glaziou, que invocava a facilidade de represar as águas e “a utilidade da navegação, a abundancia de peixe... o cunho de aformoseamento que essas bellas aguas correntes haviam de dar á Nova Capital” (in Cruls, 1896:13).

que receberá a cidade, apenas indica o Lago Paranoá, respeitando os limites para ele definidos no concurso.⁸ A “topografia local” é referida apenas no ponto2 do Relatório, para justificar o arqueamento de um dos eixos.

No entanto, embora não explicitado, o partido adoptado foi indelevelmente impressionado pela topografia e essa relação é verificável através da sobreposição do Plano Piloto apresentado a concurso (PPB|57) com um dos levantamentos topográficos existentes à época (**figura 4**).

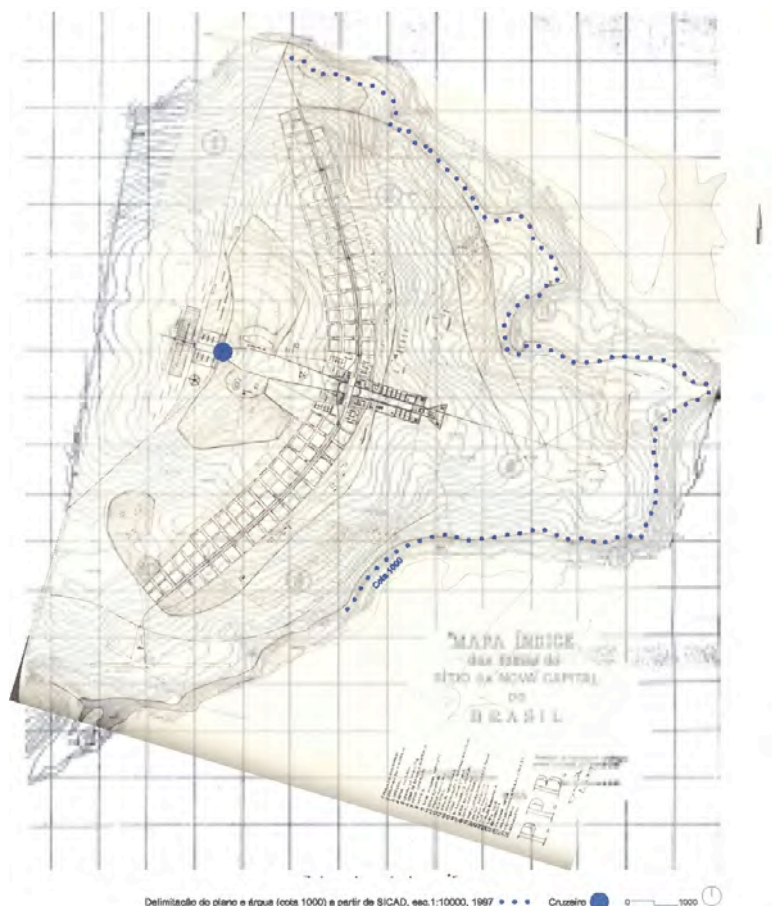


Figura 4. Brasília - Plano Piloto. Planta de sobreposição: PPB - Lúcio Costa, Concurso de 1957 e 'Mapa Índice... Sítio da Nova Capital do Brasil' (Fontes: Casa Lucio Costa; Jefferson Tavares, *Projectos para Brasília e a cultura urbanística nacional*, 2004, p. 159)

O seu desenho amarra-se, muito intencionalizadamente, à morfologia do terreno: para além do Eixo Residencial que, em arco, acompanha as curvas de nível, o Eixo Monumental implanta-se exactamente sobre a cumeeira do *esporão* que conforma a orografia local. É possível também verificar, numa primeira aproximação, que utiliza a cota mais elevada de que dispõe para aí colocar a Praça Municipal, atribuindo-lhe, assim, grande alcance simbólico na urbanidade da futura Brasília.

⁸ Quando analisadas as plantas das restantes propostas que foram distinguidas pelo júri, torna-se evidente que é o desenho de Lucio Costa aquele que, embora não o explicitando, mais atenção presta à morfologia do terreno.

4. “Botar a cidade no chão”

O Plano submetido por Lucio Costa era, segundo as suas próprias palavras, uma “apresentação sumária do partido sugerido”. Vencedor, foi necessário transformar a ideia em projecto, conferindo-lhe especificações técnicas, compatibilizando arquitectura e infraestruturas, adequando o desenho ao terreno e ao programa, atribuindo *medida* a todas as partes.

Mas, aparentemente, a circunstância de Brasília ser percebida como *pousada* sobre uma superfície plana e a *naturalidade* com que as construções parecem articular-se com o chão que as recebe, associada ao facto de não se conhecer um projecto sistematizado de topografia, difundiu a ideia de que esse desenho topográfico não terá existido e que a definição das cotas de implantação ia sendo decidida à medida que a edificação se desenvolvia.⁹

Por essas razões, talvez, a literatura disciplinar que conhecemos representa apenas a cidade em planta, não mostrando secções à escala urbana que permitam relacionar o seu assentamento com a correspondente manipulação do terreno.

Porém, a vincada intervenção sobre a topografia original¹⁰ patente nos registos fotográficos efectuados ao longo da edificação da cidade, sugere que essa *naturalidade* é minuciosamente controlada. Comprovando-o, Guimarães Filho (1998) refere que o trabalho de “materializar a cidade” se iniciou pelo reconhecimento da topografia e por uma rigorosa construção do projecto através de plantas desenhadas “curva de nível com curva de nível”:

... enchemos plantas com perfil do terreno... Aqui tem 3%, aqui tem 5, isso aqui é zero... As plantas eram precisas, não tinha nada de desenho bonitinho... nós desenhávamos o projeto final numas folhas de levantamento altimétrico que trazia as curvas naturais e nós botávamos em cima das curvas naturais, os pontos com as cotas e os arranjos das curvas que resultam dos movimentos de terra projetado.

E, embora ainda não tenham sido encontrados os desenhos correspondentes, os depoimentos efectuados no âmbito do Programa de História Oral (ArPDF, 1989) e as entrevistas realizadas (2013) a Jayme Zettel e Jethro Bello Torres corroboram a existência desse projecto topográfico (mencionando, por exemplo, a execução de cortes transversais de 20 em 20m ao longo do Eixo Monumental), porventura executado como uma série de projectos sectoriais devidamente articulados. Também as “Memórias de

⁹ Nauro Esteves (chefe da Divisão de Arquitectura/equipa Niemeyer), refere “fazer direto no chão” (1989), referindo-se, particularmente, à implantação de super-quadras. No entanto, Sérgio Porto (1989) afirma que não seria necessário proceder assim, mostrando-se desagradado com os resultados de “aquele negócio do Nauro, de não esperar”.

¹⁰ A Revista Brasília nº 13/1958 (*apud* ‘Do imaginário ao concreto’, 2004, p.37), noticia que foram movimentados 7 milhões de metros cúbicos de terra, “concentrando 428 máquinas pesadas de terraplenagem”.

Cálculo da Urbanização de Brasília”, de Jethro Bello Torres, fornecem elementos muito precisos para orientação não só da geometria tridimensional dos vários elementos compositivos da estrutura espacial do plano, como da sua marcação topográfica no terreno.

Contrariando, pois, a ideia hoje em dia vigente, o desenvolvimento do Plano Piloto parece ter implicado um pormenorizado desígnio topográfico,¹¹ materializado no Rio de Janeiro pela equipa aí constituída por Lucio Costa. Sob a direcção técnica de Augusto Guimarães Filho, que “ensinou como fazer e foi fundamental no desenvolvimento do plano” (Leal, Porto, 1989; Zettel, 2013), foi dado início à tarefa de “pegar a cidade, botar ela no chão”:

Então... começamos a seguir a orientação do Guimarães. Fazendo corte no chão, tentando botar aquele arco... a gente teve que, na verdade, mexer muito no terreno até você colocar na melhor posição, para efeito de cortes, de aterros, a posição do plano, do risco do Lucio Costa... Começou a coisa de calcular coordenadas... enfim, começamos a desenvolver efetivamente o plano (Zettel, 1989).

A equipe trabalhava na escala 1:2.000, *acertando* o projecto sobre a montagem das plantas cartográficas, estendida numa enorme mesa (Leal, Guimarães, Porto, 1989; Zettel, 2013), e calculando as coordenadas,¹² sistematicamente verificadas com o engenheiro Mozart Parada, chefe da topografia e responsável no terreno pela implantação da cidade.¹³

O grupo do Rio estava em contacto permanente com Brasília através de um rádio¹⁴ pelo qual se confirmavam cotas, distâncias, levantamentos: “Então, nós deixamos a linha aberta, o tempo todo... Ficava passando pelo rádio, pro Mozart... Conferido?... Aí continuava fazendo os pontos todos, porque esse período foi exatamente do arcabouço da cidade”. Viviam-se tempos em que a fisionomia do terreno se alterava constantemente: “O caminho de hoje não é o caminho do ontem... porque eram apenas situações que você ia mudando para poder tirar terra e fazer consolidar” (Zettel, 1989).

Sujeito a acertos múltiplos¹⁵ decorrentes dos comentários do júri e do inevitável confronto de uma ideia de concurso com a sua efectiva concretização, o Plano Piloto de Lucio Costa manteve no entanto, fruto deste acompanhamento intensivo, a sua integridade e clareza espacial.

¹¹ A aparente inexistência de morros ou depressões artificiais resultantes de grandes aterros ou escavações nas imediações da cidade – vestígios normalmente deixados pela edificação de novas urbes – parece corroborar a hipótese de que os cálculos relativos aos movimentos de terra tiveram em linha de conta o equilíbrio entre escavação e aterro.

¹² Zettel (2013) e Guimarães Filho (1989) referem “a velha máquina Facit, manual”, onde calculavam as coordenadas.

¹³ José Silveira Filho, um cartógrafo que com Mozart Parada veio trabalhar para a Novacap em 1957, refere que praticamente todo o Plano Piloto foi por ele implantado (*in* Bello Torres, 2009).

¹⁴ Nessa fase, o contacto via rádio era complementado com a presença dos arquitectos do Rio em Brasília, que “faziam rodízio”, assim funcionando até 1961, quando parte da equipa do urbanismo se lá estabeleceu.

¹⁵ Sobre a adaptação do PPB/57 e a cidade edificada, consultar Leitão, 2003, Braga, 2010:227-258.

Dessas adaptações, aquela que aqui mais interessa focar refere-se ao ajustamento do Eixo Monumental (EM).¹⁶ Se a crítica realizada pelo júri do concurso, que considerou a implantação do Plano demasiado afastada do lago, fez deslocar em “cerca de 800m o ponto de intersecção dos dois eixos e, portanto, todo o conjunto urbano... em sentido leste” (Carpintero *apud* Leitão, 2003,p.98), o EM no seu conjunto sofreu, também, um importante crescimento, facto que amplificou significativamente as terraplenagens que Lucio Costa tinha já anunciado em 57.

Através da sobreposição das plantas apresentada a concurso e do levantamento actual (**figura 5**)¹⁷ verifica-se que a extensão de cerca de 5.450m prevista no desenho inicial cresceu em quase 2/3, atingindo os 8.716m no plano final.¹⁸

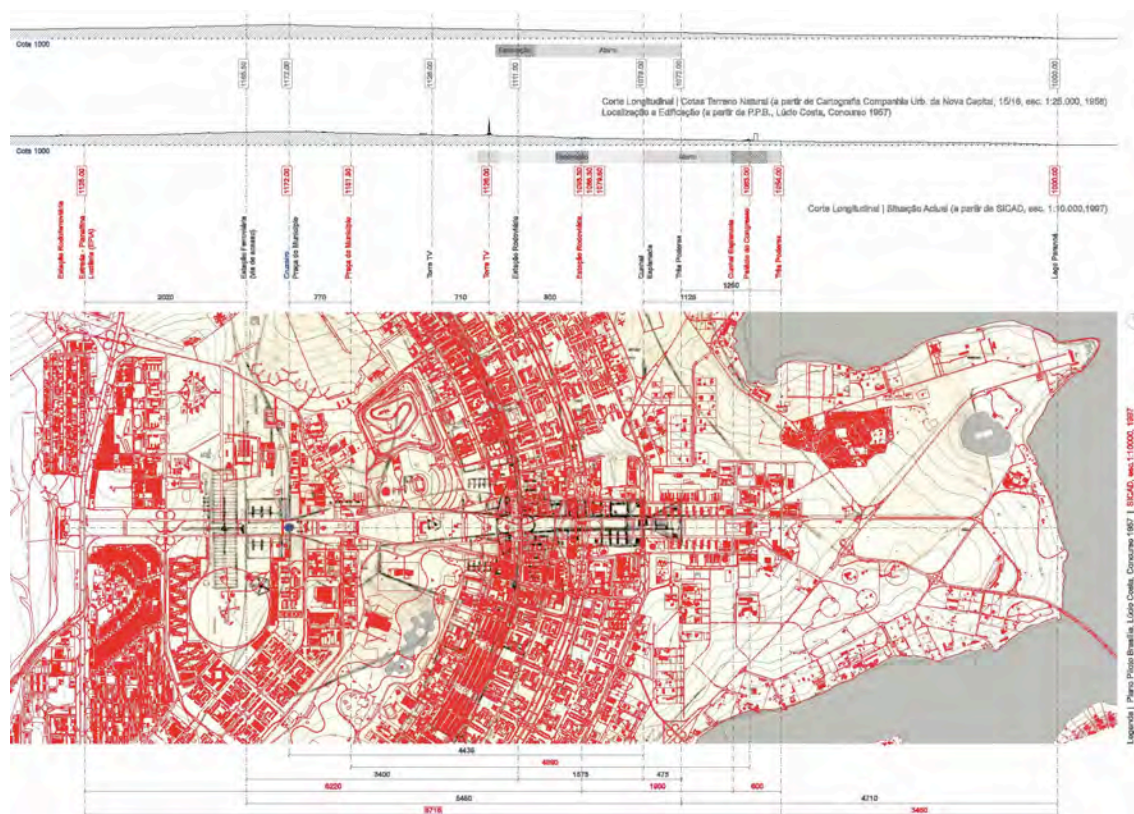


Figura 5. Brasília - Plano Piloto | Eixo Monumental. Planta de sobreposição: PPB - Lúcio Costa, Concurso de 1957; Companhia Urbanizadora da Nova Capital, Planta aerofotogramétrica do Novo Distrito Federal, fls 15/16, esc. 1:25.000, 1958 (ArPDF); SICAD, esc.1:10000, 1997. Perfis longitudinais, esc.1:50.000.

Esta distensão, que se traduz no aumento global do comprimento do EM cerca de 3.260m, foi distribuída de forma *compensada* pelos vários *momentos notáveis* que o pontuam e organizam (Estação Ferroviária,

¹⁶ Enquanto que o projecto procurou ajustar o Eixo Rodoviário à topografia preexistente, não o fez em relação ao EM: pelo contrário, pretendeu afirmá-lo fazendo-o “sair do terreno”.

¹⁷ Este cotejamento foi realizada a partir da sobreposição de dois momentos comuns entre ambas as plantas e que se conseguem estabelecer com rigor bastante: a curva de nível 1000, que define o plano de água do lago Paranoá, e a cota 1172, que corresponde ao ponto mais elevado do Plano Piloto.

¹⁸ Esta dimensão encontra-se indicada na planta “EMO I/I, Eixo Monumental, Locação Estradas- NOVACAP, 1959”. O desenho especifica, de 100 em 100m, a piquetagem a partir dos quais a sua topografia foi estabelecida.

Praça Municipal, Torre Radio e TV, Estação Rodoviária, Esplanada, Palácio do Congresso e Praça dos Três Poderes), assegurando, assim, determinadas relações geométricas e topográficas.

A leitura comparada dos perfis longitudinais realizados a partir dessa sobreposição (**figura 6**), permite apurar o teor das alterações – em particular nesses *momentos notáveis* - e as suas consequências na percepção global do espaço:

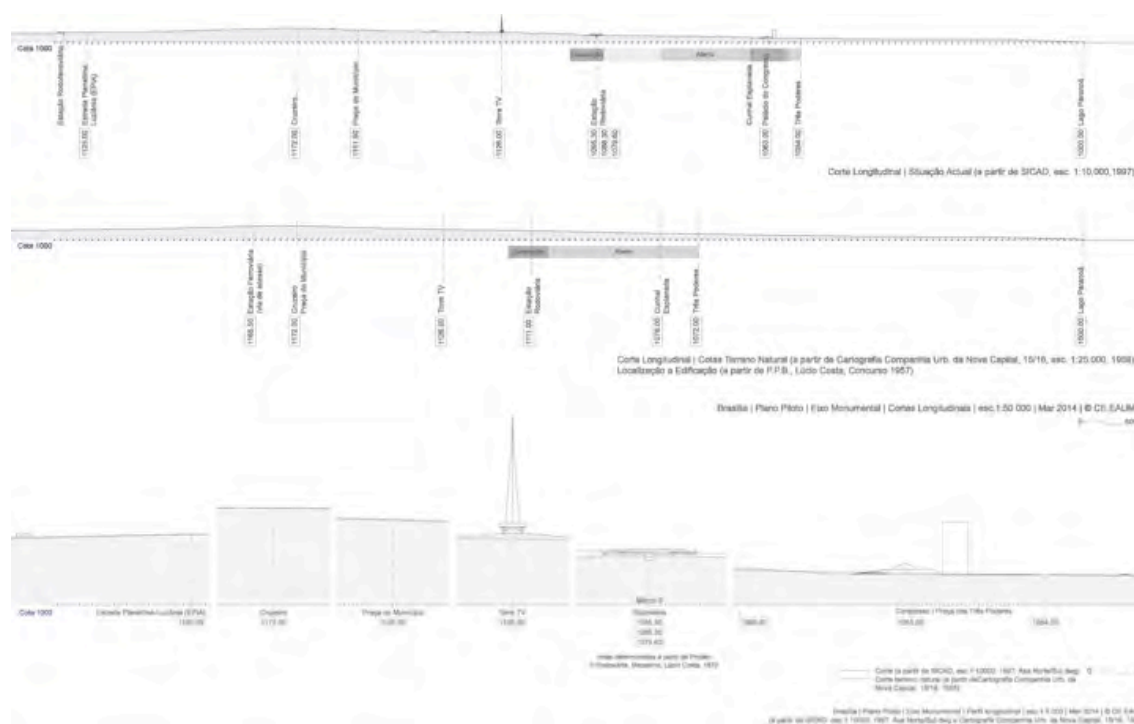


Figura 6. Eixo Monumental – comparação das secções longitudinais do plano submetido a concurso em 1957 e do projecto que foi executado

A **Estação Rodoviária**, situação que *fecha* o conjunto urbano e que no PPB|57 se encontrava adossada ao EM, participando directamente no seu desenho, sofreu, na sua implantação definitiva um afastamento de 2.020m, que a *descolou* da composição – um descolamento acentuado pela sua descida de cota (prevista para se situar, aproximadamente, à cota 1.165, veio a implantar-se na 1.120).¹⁹ , Elemento visualmente discreto, localizado na vertente oposta da cidade, manteve-se, no entanto, como *umbral* da cidade e fecho do EM.

Situado à cota 1.172, o **Cruzeiro** é o local mais elevado do Plano Piloto, situação que lhe atribui grande relevância formal, simbólica e programática. O PPB|57 localizava aí a Praça Municipal, que surgia destacada no skyline da cidade. No projecto definitivo essa praça deslocou-se 770m para nascente e desceu de cota, perdendo proeminência,²⁰ tendo o desenho mantido, contudo, o lugar do Cruzeiro como o

¹⁹ Assinalando uma das circunstâncias em que a preexistência foi decisiva, esta mudança parece dever-se ao facto de a Estação ter procurado suporte numa via (a actual EPIA) que utilizou o traçado “que conectava o arraial de Santa Luzia aos povoados do norte e nordeste da capitania” (Junior, 2010:43).

²⁰ Posteriormente, com a abertura da segunda via de acesso à EPIA, a individualização da Praça e o seu papel enquanto remate do EM, viram-se ainda mais diminuídas.

remate visual do EM. Sempre indicado com destaque na cartografia, recebeu, também, a estação (V8) a partir da qual foi referenciado o sistema de amarração topográfica do Plano Piloto.²¹

A “**Torre rádio-emissora**” constituía a referência vertical da cidade. Expressivo monumento à modernidade, gera o ponto mais alto de Brasília e apresenta-se como o seu *belvedere*. Embora se tenha deslocado aproximadamente 710m,²² conservou a cota de implantação inicial (1.126), tendo essa manutenção sido obtida através de um aterro muito cuidadosamente modelado. Verifica-se que este aterro, com cerca de 9m, se evidencia a presença da Torre e enfatiza a leitura do seu poderoso embasamento, também foi calculado de forma a que o topo da estrutura, com 224m de altura, corresponda, sensivelmente, à cota 1.345m, a mais elevada da cumeeira da *cratera* que envolve Brasília.

Tridimensional cruzamento do *Decumanus* e do *Cardo* brasilienses, a **Estação Rodoviária** relaciona-se visual e directamente com a Torre da TV, em óbvio contraponto horizontal. Gesto eminentemente topográfico, define a cota fundadora a partir da qual a implantação do “arcabouço de circulação” e, portanto, de toda a cidade, se realizou (**figura 7**).²³ “Marco 0”²⁴, implicou forte manipulação topográfica, gerando um enorme volume de terra que foi utilizado na Esplanada. A sua implantação deslocou-se em direcção ao Paranoá cerca de 800m e o projecto definitivo, desenvolvido por Sérgio Porto (Porto, 1989; Zettel, 2013), criou um terceiro nível em escavação - o *buraco do tatu* – exponenciando a incrustação da Rodoviária no terreno.²⁵



Figura 7. Marco 0 em Brasília (Fonte: ArPDF)

Imagem da escavação em torno da estaca que assinala o cruzamento dos Eixos Monumental e Residencial

²¹ Conforme planta *Orientação da triangulação Plano Piloto – D.F.*, esc aprox. 1:100.000, sd. Jethro Bello Torres, eng.agrimensor (ArPDF).

²² Associada a esta deslocação, a orientação do triângulo equilátero que define a base de sustentação da Torre rodou 180°, oferecendo agora à cidade não o vértice, mas um dos lados.

²³ “Então calculei a coordenada zero... era um ponto enfim daria partida para tudo... fui andando na picada, porque ela foi toda estaqueada... quando vi aquela coisa cravada no chão, zero, aquele número foi uma coisa emocionante. Porque não tinha nada, um descampado, uma estaca escrito um zero” (Jayme Zettel, 1998).

²⁴ Uma centralidade retomada recentemente(2010) pelo IPHAN, com o ‘Mapa de Visibilidade do Horizonte do Plano Piloto de Brasília’.

²⁵ O perfil transversal do edifício sobreposto ao do terreno preexistente – conforme cartografia NOVACAP 1958 - verifica que entre a plataforma superior, sensivelmente ao nível do terreno natural, e a cota mais baixa, existem 16m em escavação.

A **Esplanada** foi concebida e construída como um extenso patamar artificial²⁶ cuja expressão aumenta significativamente na direcção leste. *Podium* Moderno, domestica, em suave pendente, o festo onde se instalou. É uma das zonas mais afectadas na concretização do projecto, tendo a distância entre os seus topos crescido cerca de 300m, medida que representa 1/5 da inicial. E, se a secção transversal da plataforma se manteve nos 600m, conforme o PPB|57, o *parterre* central – em resultado de o Palácio do Congresso ter uma frente maior do que a prevista no concurso – alargou na proporção de 1/4, passando de 160 para 200m. Simultaneamente, os edifícios destinados aos ministérios, que cresceram em número, viram o comprimento diminuir (de 170 para 105m) e aumentar cerca de 60m o afastamento transversal entre si. Estas alterações, ao ampliarem acentuadamente a dimensão do *vazio* central da Esplanada, realçaram, de forma drástica, a escala monumental prevista no plano do concurso.

Desenhado por Niemeyer, o **Palácio do Congresso**, teve repercussões óbvias na proposta de 1957.²⁷ Resolvendo a transição entre a Esplanada dos Ministérios e a Praça dos Três Poderes, é um projecto de grande acuidade topográfica: o nível da plataforma/cobertura (1.063) que recebe as calotes situa-se exactamente no alinhamento da Esplanada (neste topo à cota 1.066), funcionando como seu remate e o declive que resolve a frente do edifício, articula – através de uma delicada escavação realizada no miolo do aterro envolvente²⁸ - o chão da Esplanada com a **Praça dos Três Poderes**. Esta última, à semelhança da faixa central da Esplanada, foi redimensionada, tendo o lado do triângulo equilátero que a conforma sido ampliado de 600 para 670m (Macedo: 2012; Torres: 1958/59). Aproximando-se cerca de 1.250m do lago Paranoá em relação ao previsto no concurso, a Praça dos Três Poderes criou um aterro que, observando genericamente a cota 1.054, sobressai entre 1 e 10m ao terreno que a envolve. Num exigente exercício de modelação,²⁹ nivela e dissimula a pendente do *esporão* natural sobre o qual assenta, oferecendo ao cerrado uma extensa frente que, sobre ele aberta, se pretendia o último terraço edificado de Brasília.³⁰

²⁶ Calculado por Anchieta Leal, o aterro da Esplanada recebeu, segundo Bello Torres (2009), 5.900.000m³ de terra.

²⁷ Sobre o projecto para o Palácio do Congresso, consultar Danilo Matoso e Elcio Silva (2012).

²⁸ Esta primorosa operação topográfica evidencia-se na sobreposição do perfil longitudinal realizado a eixo da Esplanada (sobre cartografia actual) ao do levantamento 1958.

²⁹ Guimarães Filho afirma no seu depoimento(1998) que foi “difícil tirar a Praça do chão” devido ao “declínio muito grande” do terreno natural, e que, se num dos topos existiam 10m de desnível, no outro teve de desbastá-lo para conseguir 1m.

³⁰ Rematando o Eixo Monumental, local em que a cidade segundo Lucio Costa se confrontava plenamente com a natureza, a Praça dos Três Poderes viu a sua vocação dramática esbater-se com a posterior construção de múltiplos edifícios em redor. Figura e fundo mesclados, perde-se, nessa ausência de contraste, o poderoso efeito pretendido em 1957.

5. Chão artificial *desenhado sobre* chão natural

Envolvendo a cidade, a *natureza natural* do cerrado e a *natureza artificial* do lago estendem-se sobre o *chão original*. Cumprindo a *visão* de Auguste Glazou,³¹ o reflexo da luz no plano de água estabelecido à cota 1.000, a reverberação aí espelhada do celebrado *céu de Brasília* seria o encerramento físico e simbólico de toda a composição urbana (**figura 8**). Esta, fundada sobre um *chão manipulado*, condensa-se minuciosamente projectada em particular ao longo dos 170m de desnível percorridos pelo Eixo Monumental, que encontramos pontuado por *acontecimentos* em que a geometria se aliou, sempre, a um raro desígnio topográfico.



Figura 8. Vista sobre Brasília e o lago ainda em enchimento (Fonte: ArPDF)

Brasília sedimentou-se numa trajectória que revela os inevitáveis paradoxos entre o partido idealizado por Lucio Costa, “*maquis* do urbanismo”, e a realidade que o confrontou. Artefacto assente sobre terreno modelarmente desenhado, “botar a cidade no chão” foi, sob o ponto de vista disciplinar, o primeiro e talvez, na circunstância, o mais intenso desses confrontos.

³¹ ‘A vista panoramica das collinas circumvisinhas, posto que já de incomparavel esplendor no seu raio de 30 kilometros... mais magestosa ainda se tornaria com tão grande lençol d’agua banhando-lhes a base, vivificando todos os contornos e deleitando a vista’ (*in* Cruls, 1896:13).

Referências bibliográficas

- AAVV (2004). *Do imaginário ao concreto. Brasília, uma narrativa da construção civil*, Sinduscon, Brasília.
- BALDUCCI, A., et al (eds) (2010). *Brasília. A utopia come true | Un'utopia realizzata. 1960-2010*, TriennaleElecta, Milano.
- BARBO, L.(2010). *Preexistências de Brasília. Reconstruir o território para construir a memória*. Dissertação. FAU-UnB,Brasília.
- BRAGA, M. (2010). *O concurso de Brasília*, Imprensa Oficial, Cosac Naify,S.Paulo.
- CARPINTERO, A.(1998). *Brasília: Prática e teoria urbanística no Brasil, 1956-1998*, FAU/USP, São Paulo.
- COSTA, L.(1995). Memória descritiva do Plano Piloto (1957), in *Registro de uma vivência*, Empresa das Artes,S.Paulo, 283-297.
- CRULS, L.(1896). *Comissão de Estudos da Nova Capital da União. Relatório Parcial*, Rio de Janeiro.
- ESTEVES, N. J. (1989). *Depoimento - Programa História Oral*, ArPDF,Brasília.
- FICHER, S., LEITÃO, F.(2011). Tropical Modernism, in J. Dym, K. Offen (eds) *Mapping Latin America. A cartographic reader*, The University Chicago Press, China.
- GUIMARÃES FILHO, A. (1989). *Depoimento - Programa História Oral*, ArPDF,Brasília.
- KIM L., WESELEY, M.(2010). *Arquivo Brasília*, Cosac-Naify, China.
- LEITÃO, F.(2003). *Do Risco à Cidade: as plantas urbanísticas de Brasília, 1957-1964*. Dissertação,FAU-UnB, Brasília.
- MACEDO, D., SILVA, E.(2012). *Brasília, the Palace of Congress and their urban changes*. Finland: 12th International DocomomoConference.
- MARQUEZ, M. (2007). *A escala monumental do plano piloto de Brasília*. Dissertação,FAU-UnB, Brasília.
- MORAES, V., JOBIM A. C.(1960). *Brasília, Sinfonia da Alvorada*.
- ROSSETTI, E.(2010). *Lucio Costa e a Plataforma Rodoviária de Brasília*. Vitruvius, arquitextos.
- TAVARES, J.(2004). *Projectos para Brasília e a cultura urbanística nacional*. Dissertação. São Paulo,EESC-USP.
- TORRES, J.B. (1957-1962). *Memórias de Cálculo da Urbanização de Brasília*. ArPDF,Brasília.
- VIEIRA J, W. (2010). *Vestígios no Parque Nacional de Brasília e na Reserva Biológica da Contagem: do campo da invisibilidade aos lugares de memória*. Dissertação, FAU-UnB,Brasília.

Depoimentos

- LEAL, J.A. (1989). *Depoimento - Programa de História Oral*, ArPDF, Brasília.
- PORTO, S.(1989). *Depoimento - Programa de História Oral*, ArPDF, Brasília.
- TORRES, J.B(2009, 2013), Entrevistas, ArPDF, Brasília.
- ZETTEL, J.(1989). *Depoimento - Programa de História Oral*. ArPDF, Brasília. (2013) Entrevista, Rio de Janeiro.

A pesquisa de suporte a este artigo foi realizada em Brasília (2012, Maio-Agosto) na FAU-UnB e no ArPDF, sob orientação de Sylvia Ficher e o apoio de Wilson Pereira Junior, no âmbito de uma licença sabática concedida pela EAUM. O projecto de investigação obteve uma bolsa FCT.

O peso das intervenções modernas em Lisboa ao longo do século XX

Tânia Ramos e Sara Neves

Centro de Investigação em Arquitetura, Urbanismo e Design, Faculdade de Arquitetura, Universidade de Lisboa

Rua Sá Nogueira, Pólo Universitário, Alto da Ajuda 1349-055 Lisboa Tel: 00 352 213615847.

taniaramos@fa.ulisboa.pt, sara.neves2@gmail.com

Resumo

Se em princípios do século XX o tecido urbano de Lisboa era marcado por uma morfologia adaptada ao relevo e suportada por uma malha densa, poucas décadas depois, em meados deste mesmo século a cidade viria a assistir ao surgimento de áreas habitacionais planeadas. Áreas inseridas na política habitacional destinada à capital e apoiada em programas distintos. Neste contexto, os modos de vida evoluem segundo os princípios divulgados pela modernidade. O objetivo deste estudo consiste em analisar a cidade de Lisboa a partir da sua cartografia de modo a tornar possível visualizar “troços” de cidade planeada no tecido da cidade tradicional. Pretende-se verificar que “peso” as intervenções modernas têm no tecido urbano histórico de Lisboa e que legado deixou ao identificar quais são e onde se foram aplicados os princípios aliados à modernidade. A análise baseia-se numa lógica quantitativa e qualitativa subjacente aos bairros planeados e construídos de raiz: área e a qualidade dos novos modos de vida por meio da observação direta e fontes primárias sobre o tema.

Palavras-chave

Herança urbana, evolução tecido urbano, tecido tradicional, “moderno”, urbanidade

Abstract

If at the beginning of the twentieth century the urban fabric of Lisbon was marked by a morphology adapted to the relief and supported by a dense mesh, a few decades later, in the middle of this same century the city would see the emergence of planned residential areas. Inserted areas in housing policy aimed at capital and supported by different programs. In this context, lifestyles evolve according to the principles disclosed by modernity. The aim of this study is to analyze the city of Lisbon from its mapping so as to make possible view "sections" of planned city in the fabric of the traditional city. It is intended to verify that "weight" modern interventions have in the historic urban fabric of Lisbon and that legacy left to identify what and where the principles were applied combined with modernity. The analysis is based on a quantitative and qualitative logic underlying the planned neighborhoods and built from scratch: area and the quality of new lifestyles through direct observation and collection of primary sources on the topic

Keywords

Urban heritage, urban fabric evolution, traditional urban form, "modern", urbanity

Introdução

O século XX assume um papel relevante no crescimento da cidade de Lisboa. Até então marcada pela presença de povos diversos que contribuíram e moldaram a cidade, a capital caracterizava-se pelos seus percursos sinuosos e passagens, numa malha densa e fortemente adaptada ao relevo acidentado do local. É ainda neste século que a cidade se espraia, e os seus contornos e imagem se alteram segundo os princípios e a estética moderna. Novas áreas urbanas planeadas surgem acompanhando as novas mentalidades e exigências de novos modos de vida.

Na verdade a cidade naturalmente distancia-se do Tejo. Como raízes de uma árvore, os novos eixos viários crescem em busca de vitalidade e de novas alternativas de percursos na vida quotidiana. Direcionadas pelo plano de Carlos Mardel para a Baixa Pombalina e reforçadas pelos desenhos urbanísticos de Ressano Garcia para as Avenidas Novas, as novas morfologias urbanas que entretanto viriam a surgir, cortam com a homogeneidade da unidade morfológica do “quarteirão” e rompem com a estrutura orgânica de séculos, até então dominante na cidade. Lisboa assistiria impávida à expropriação de muitos hectares de terra, assim como ao início de um novo traçado de cidade. Surgem novas áreas urbanas construídas na periferia da cidade mas não só: são áreas urbanas construídas que formam conjuntos urbanos de pequena e média dimensões cujos desenhos ou formas muitas vezes não são perceptíveis ao pé, mas apenas por vista aérea: trapézios, conchas ou “borboletas”. São bairros que ora seguem a doutrina moderna e “plantam” edifícios de diferentes formas e dimensões mas de igual função em áreas dotadas pelos equipamentos necessários ao uso quotidiano, ora agrupam estes mesmos edifícios formando novos desenhos, novas experiências, delimitando de modo irregular os espaços públicos de uso coletivo. Têm em comum o facto de serem planeadas e construídas de modo integral, e estão implantadas em diversos locais da cidade. Fizeram parte da política de desenvolvimento habitacional suportados por diferentes “programas” ou “políticas” que foram sendo postos em prática. O certo é que a estas edificações habitacionais correspondem novos modos de viver o espaço público de uso coletivo. O percurso inicia-se privilegiando a forma urbana e tem o seu ponto alto na construção da “unidade de vizinhança”: a população readaptou-se ao moderno, aprendeu a conviver com amplas áreas verdes e com a exposição solar abundante, com a presença da escola local e do comércio estrategicamente localizado no centro da malha urbana.

Os bairros modernos de Lisboa foram ensaiados com a construção dos conjuntos habitacionais, em tempos diversos e com autorias distintas, mas são bairros cuja evolução não só ganha “metros quadrados” ao nível do solo, como também densidade a nível das cercas então permitidas. As áreas onde a construção de novas tipologias vão sendo ensaiadas assumem novas configurações e dimensões. São bairros modernos, planeados, apresentam métricas próprias e consequentemente diferenças no uso. A construção dos bairros planeados permitiu a experimentação de novas tipologias e da sua construção

de um modo que se desejava ordenado. O que se propõe é olhar para a evolução da cidade de Lisboa e verificar como um tecido urbano marcado por séculos de história se relaciona com bairros planeados de raiz. Interessa ainda identificar estes bairros na planta de Lisboa de modo a ser possível medir as áreas que aplicaram os princípios modernos de desenho e de construção. Pretende-se verificar qual o “peso” das intervenções modernas no tecido urbano histórico e tradicional da cidade de Lisboa.

Lisboa: a cidade tradicional

Lisboa era um lugar para ver o que lá estava e o que lá não estava mas nesse lugar já estivera, era um lugar para quem gosta de saber e procurar.

Uma cidade a conquistar, em que se ia penetrando pouco a pouco e descobrindo, abaixo da superfície outras camadas de tempo. (GERSÃO, 2011, p.56)

Para poder ter ideia das marcas deixadas por diferentes povos no território da cidade de *Olissipo* ou *Lissabon* -, ainda antes de se tornar capital do reino em 1256 Lisboa foi habitada por celtas, fenícios, cartagineses, romanos, visigodos e árabes, cujos contributos ainda atualmente são visíveis e sobrepostos em “camadas” formando uma malha urbana que se transforma no tempo. A monarquia viria descer a Colina do Castelo, aproximando-se do Tejo, infraestruturas e equipamentos qualificadores de cidade valorizam a componente portuária e piscatória (GASPAR, 1994).

Tendo este núcleo como ponto de partida a cidade vai organizar-se até adquirir a dignidade de “município romano”. Durante a ocupação muçulmana são dados mais passos para a urbanidade do sítio de Lisboa embora de uma forma mais espontânea e orgânica. A reforma da cidade fortificada com intenções de hierarquização das vias e a definição de arrabaldes especializados, acentuando a relação do núcleo com os arrabaldes e com o Tejo, faz-se neste período. A Cerca Moura desce até ao Rio Tejo para onde abre portas. Deste tempo ainda persiste, entre outros, o *Arco das Portas do Mar*. A nascente e a poente crescem arrabaldes. No primeiro está a “área baixa” das cidade, mais comercial e artesanal, articulando o porto, a cidade e o rural. E a poente encontra-se Alfama mais ligado às actividades marítimo-fluviais. (GASPAR, 1994). A influência árabe sente-se não só na cidade em si como na cultura. Após a reconquista cristã os símbolos da religiosidade de outros povos, como as mesquitas, sofrem transformações construtivas como é o exemplo da atual Sé de Lisboa. As colinas são apropriadas por casas nobres, edificações religiosas – igrejas, mosteiros e conventos.

No século XIV, Lisboa cingira-se de novas muralhas, a “cerca Fernandina”, desenhadas e construídas no respeito dos princípios do urbanismo, sem esquecer a componente de valorização do sítio: acentua-se o valor defensivo e até simbólico do Castelo, envolve-se a linha de colinas “cristalizadas” – Graça, Santana, São

Roque/Trindade, São Francisco, deixam-se no interior espaços livres “multifuncionais” com evidente valor estratégico. (GASPAR, 1994, P.16). (**figura 1**)

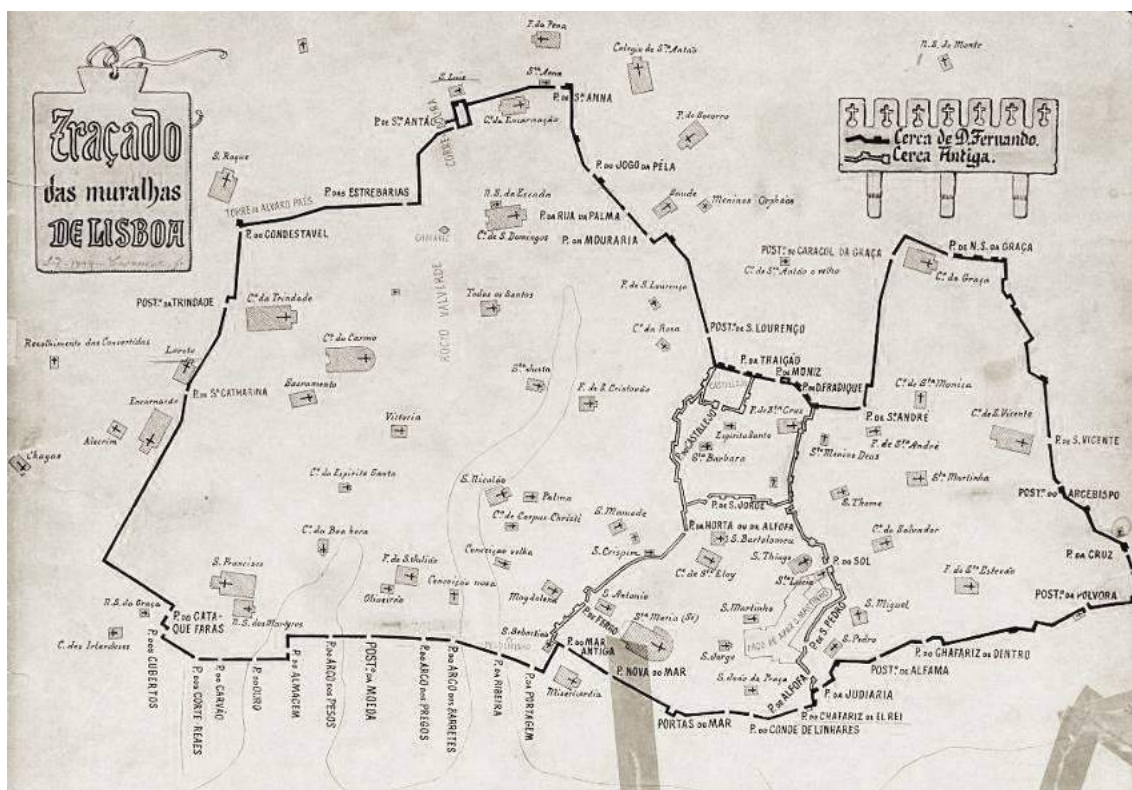


Figura 1. Planta com indicação do traçado das muralhas de Lisboa. Autor: Casanova, 1892.
Fonte: Biblioteca Nacional de Portugal (<http://purl.pt/1524>)

Ainda neste século, com o desenvolvimento do comércio marítimo ocorre uma maior aproximação ao Tejo, iniciando-se os primeiros aterros para ganhar área sobre o rio, acentuado pela instalação da Corte no Paço Real, actual Terreiro do Paço. Com o reinado de D. Dinis, no séc. XVI os conceitos do planeamento urbano clássico será aplicado na Vila Nova de Andrade (Bairro Alto) (**figura 2**). A urbanização do entorno de Lisboa dá origem a diversas moradas senhoriais. Belém cresce não só em casario como em monumentos com o Mosteiro dos Jerónimos e a Torre de Belém, estes como consequências dos Descobrimentos. Apesar da riqueza vinda das novas terras não há um avanço tecnológico significativo. Das poucas obras que representa um efetivo avanço e não só embelezamento, é o Aqueduto das Aguas Livres. Este, para além de melhorar as condições sanitárias, introduz novos comportamentos sociais. “Lisboa chega assim ao terramoto de 1755 como uma cidade em que se encavalitam as diferentes épocas históricas, se misturam as funções, dominavam comportamentos sociais obsoletos – desde o sanitário ao religioso - uma cidade onde era difícil a renovação” (GASPAR, 1994, p.18). Neste contexto, o terramoto aparece como uma oportunidade de renovação e modernização. É um momento único no traçado urbano lisboeta ao trazer a discussão da futura configuração física da cidade e a rotura de um sistema de formação feito por adições por vezes desconexas como até então

ocorria. Pode-se dizer que é o início do projecto urbano e do planeamento. É um momento igualmente importante na inovação tecnológica da tipologia de construção.

“E então surdiu na existência multiseccular da Cidade algo de verdadeiramente novo: a imposição global duma disciplina viária, dum estilo de edificações e até duma maneira de viver, tudo previamente definido num vasto plano de renovação urbana.”
(AMARAL, 1969, p.142)



Figura 2. Olissippo/Lisabona. Autor desconhecido 1729 Fonte: Biblioteca Nacional de Portugal (<http://purl.pt/3976>)

“Uma poética desarrumação”

Restruturaram-se as linhas de expansão da cidade, entrelaça-se o que resistiu com o novo. A proposta de deslocação do centro político-económico-demográfico para oeste não é aprovada contudo faz com que o poder real se vá instalar na área oposta da cidade, na Ajuda. O Bairro Alto é reconstruído dentro do traçado pré-existente e espalha-se para Sul, para a Bica. “A Nascente, a principal iniciativa residiu na expansão planeada e segundo conceitos sociais adequados à assimetria socio-territorial que já se pronunciava na cidade (Lisboa rica e do poder a Oeste / Lisboa popular e do trabalho a Leste): era o novo bairro da Graça, que irá crescendo rio a cima.” (Gaspar, 1994, p.20) Em oposição a Lapa torna-se altamente burguesa ao ser apropriada pela crescente colónia britânica. Assim, uma novidade da

reconstrução foi o policentrismo: a Baixa como principal mas também Ajuda/Belém; Rato/Santa Isabel; Graça/São Vicente.

Apesar destes novos polos que se começam a afastar do rio, a indústria, atraída pela existência de terrenos planos devido aos aterros, pelas ligações fluviais mais tarde ferroviárias, desenvolvem-se na junto ao Tejo o carácter ribeirinho da cidade. Inicia-se no último quartel do Séc. XIX com os planos de tipo *haussmaniano*, mas este assentamento da indústria verificou-se até início do séc. XX. É aberta a Avenida da Liberdade (1880) e segue-se o plano de Ressano Garcia para as “Avenidas Novas” que se tornam no mote de crescimento da cidade a Norte até a segunda metade do séc. XX. A maioria dos subúrbios cresce associada às linhas férreas, como Vila Franca de Xira, Sintra e Cascais. Até este ponto a cidade caracteriza-se por o que Keil de Amaral (1969) chama “uma poética desarrumação” e uma escala humana nas relações espaciais. No tempo do Regime de Salazar, são feitas obras de expansão e embelezamento da cidade, segundo as políticas do Engenheiro Duarte Pacheco. “Depois da 2ª Guerra Mundial tudo se vai alterar: Lisboa-Cidade para de crescer, evidencia mesmo o declínio demográfico a partir dos anos 60 e a expansão dá-se nos subúrbios [...], tendendo a alastrar em mancha de óleo, perdendo coerência e obrigando a esforços crescentes no domínio das infra-estruturas.” (GASPAR, 1994, p.20)

A malha urbana planeada

Mas estas relações espaciais referidas por Keil, associadas ao quadro de necessária expansão da cidade capital portuguesa viria a ser reforçado pelos princípios modernos gerando consequências que viriam a mudar totalmente a paisagem natural da cidade: os eixos de crescimento a Norte fazem com que Lisboa vire as costas ao Tejo. A cidade deixa de ser morfologicamente organizada em função do rio. Conjuntos habitacionais e bairros surgem de modo planeado, pensado para ser vivido. Consequência inédita: a habitação unifamiliar cede lugar à habitação colectiva em baixa e alta densidade implantados no terreno ajardinado. O carro mede forças com o peão. O tema chama a atenção do Estado e ainda a meio da construção do Bairro de Alvalade, blocos – seja pousados no terreno com o piso térreo ocupado, seja sobre pilotis, são construídos no Bairro. Surgem de modo ainda tímido e ocupam áreas urbanas inseridas nas franjas do território, mas não só. Estes conjuntos urbanos são batizados como “bairros sociais” e caracterizam-se por terem edificações semelhantes que se repetem numa área urbana ordenada e regular.

Para levar adiante a obra faltava ainda o suporte legal, que foi sendo elaborado ao longo do tempo e segundo períodos temporais e casos espedíficos. Embora haja legislação anterior, os Bairros Sociais só tornaram-se obrigatórios por decreto em 1918, dando-se aí o seu maior desenvolvimento. Deste primeiro momento são fruto, em Lisboa, os bairros do Arco do Cego e da Ajuda-Boa Hora. Em 1928, sai uma nova lei que dita como devem ser as características das casas – independentes, ajardinadas, unifamiliares,

propriedade dos ocupantes mediante o regime criado da renda solúvel. A partir de 1932, começam a ser utilizados princípios da cidade-jardim como são exemplo os bairros do Alvito e da Encarnação. (figura 3)

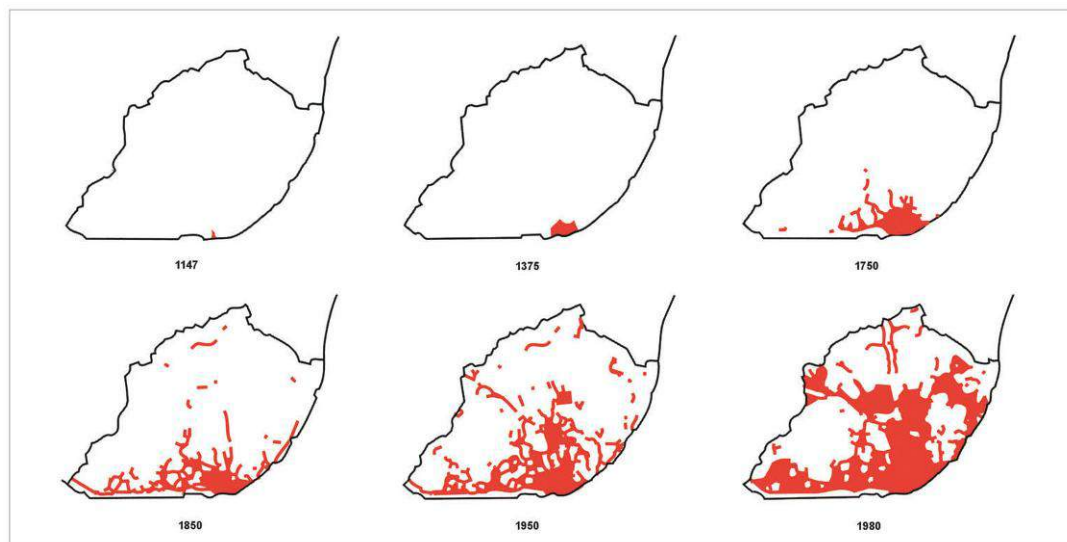


Figura 3. Mapas do Desenvolvimento Urbano de Lisboa. Fonte: Gabinete de Estudos Olisiponenses

A Lisboa tradicional e o “moderno contido”

Os primeiros bairros sociais, como é exemplo o bairro da Encarnação, da década de 40, segundo os paradigmas do Estado Novo, instalam-se em zonas isoladas relativamente ao centro urbano da cidade e pretendem ser semelhantes às casas das aldeias portuguesas. Adota uma solução baseada no conceito de cidade-jardim influenciada nos modelos anglo-saxónicos da moradia geminada unifamiliar com um pequeno logradouro. Por um lado apela a ruralização da população urbana e por outro lado parecem fazer uma transição para a população recém-chegada à cidade. Hoje em dia, são bairros bem perceptíveis na malha da cidade pela simetria, regularidade e descontinuidade em relação ao resto do tecido.

Da autoria do arquitecto urbanista do município Faria da Costa, o “Plano do Sítio de Alvalade” data de 1945. É um plano que embora inovador se integra na malha geral da cidade sendo dotado de todo o tipo de equipamentos e de 8 células habitacionais, tendo cada uma como centro a escola. “A habitação distribui-se por várias tipologias, pluri e unifamiliares, de cércas baixas. A maior parte das células organizam-se em quarteirões rectangulares, sendo uma delas preenchida por moradias isoladas ou geminadas em que os arruamentos se distribuem em planta livre.” (AAP, 1987, p.36) Existem conjuntos, dentro do plano integrado de Alvalade, que já se assumem com uma postura marcada pela Carta de Atenas como é o caso do Bairro das Estacas.

O “tradicional” convive com o “moderno”

Planeado na década de 50 e consolidado poucos anos após o início da sua construção, o tecido urbano dos Olivais Norte traduz os conceitos urbanísticos da Carta de Atenas na organização dos seus espaços urbanos. O plano evidencia uma ruptura com os conceitos urbanísticos tradicionais, sendo concebido segundo padrões racionalistas sobressaindo a separação entre a zona habitacional e a zona de comércio e serviços. Uma cidade que até então vê uma composição em que o edificado define a rua-corredor, o largo e a praça, assiste agora a uma plantação em grande áreas verdes de edifícios soltos, em blocos, bandas ou torres. Mas não só de diferenças formais e estéticas se distingue este período, também a nível funcional a dinâmica altera-se. As funções que na cidade tradicional se misturavam e coexistiam agora separam, sendo criado um Centro cívico-comercial para as actividades comerciais, culturais e de recreio. Também as ruas se limitam em funções tornando-se apenas espaços de circulação.

Marcado pela revisão dos conceitos racionalistas na introdução de pólos comerciais/ culturais na reutilização das tipologias arquitectónicas tradicionais nas formas de agregação dos edifícios, o conjunto urbano dos Olivais Sul, planeado na década de 60, encontra-se actualmente em fase de consolidação com a construção do centro cívico e comercial. O plano baseia-se numa estrutura celular hierarquizada e zonificada funcionalmente, reflectindo uma organização espacial que, inicialmente, não é clara. Uma das grandes inovações são as unidades de vizinhança. Cada uma possui um centro onde se localizam as funções quotidianas e semanais como o ensino, o comércio e o culto. Por sua vez, o conjunto das unidades possui um centro com funções mais específicas – comércio ocasional, teatro, cinemas, equipamento social de cultura e recreio. “O Plano dos Olivais-Sul, como o dos Olivais-Norte, foi realizado por Serviços do Município (GTH), para cumprimento de programas de habitação social, cabendo a equipas de projetistas seleccionadas, a execução dos projectos dos edifícios.” (AAP, 1987, p.38) Daí se justifica a variedade tipológica e formal das propostas.

A zona de Chelas, devido à sua geomorfologia acidentada e da separação do resto da cidade pela passagem do caminho-de-ferro, foi uma zona livre de construção até aos anos 60. O plano de Chelas surge depois dos planos dos Olivais e aproveita as aprendizagens feitas nestes. Assim, abandona a plantação de edifícios soltos e opta por uma estrutura linear contínua, e por um sistema de espaços verdes mais relacionados com a estrutura tradicional. Aqui dá-se um afastamento da leitura directa dos princípios do modernismo moderno, havendo um retorno a alguns dos princípios clássicos. As actividades geradoras da vida urbana como o comércio, os equipamentos culturais recreativos e escolares voltam a associar-se entre elas, aproximam-se da habitação. Procura-se recuperar a dimensão de convívio, encontro da rua e a socialização. Estas propostas municipais distinguem-se pelo seu equilíbrio e rigor das suas contemporâneas de génese privada em áreas como Benfica, Carnide e Lumiar. No início dos anos 70, a Câmara decide inverter este processo criando a EPUL – Empresa Pública de Urbanização de

Lisboa, procurando um planeamento mais integrado. Telheiras nasce deste processo tendo como resultado uma mesclagem entre a carta de Atenas e uma coesão da malha tradicional. De uma forma ou de outra, os princípios da modernidade não encontram terreno fértil em Lisboa, onde, nos bairros dos Olivais, assim como nos demais o moderno não tem “peso”, i.e., os poucos edifícios construídos sobre pilotis não permite o seu atravessamento transversal. Se tomarmos em consideração a áreas (ha) dos bairros modernos na capital verificamos que o resultado é proporcionalmente pequeno prevalecendo o tempo da cidade histórica. As **figuras 4 a 7** ilustram alguns destes tempos. A **figura 8** apresenta os valores das áreas analisadas e a **figura 9** a sua localização.



Figura 4. Arco da Rua Augusta



Figura 5. Arcos em Alfama, Lisboa



Figura 6. Bloco sobre pilotis em Alvalade.



Figura 7. Bloco sobre pilotis nos Olivais Norte

	MEDIDO em CAD (limites exteriores)
LISBOA	8442,6986 ha
BAIRRO DO ARCO DO CEGO BAIRRO MADRE DEUS ALVITO SERAFINA CAMARÃO DA AJUDA	11,2393 ha 13,2696 ha 2,9315 ha 17,7402 ha 18,3954 ha
ENCARNAÇÃO	68,7176 ha
ALVALADE	238, 9216 ha
OLIVAIS NORTE	37,0918 ha
OLIVAIS SUL	204,0105 ha
OLIVAIS SUL SEM CEMITÉRIO E INDUSTRIA	180,959 ha
OLIVAIS SUL ZONA B	51,2249 ha
OLIVAIS SUL ZONA C	55,1050 ha
OLIVAIS SUL ZONA D	21,1558 ha
OLIVAIS SUL ZONA E (TODA)	43,9209 ha
OLIVAIS SUL ZONA E (SEM INDUSTRIA)	43,9209-12,8515 31,0694 ha
OLIVAIS SUL ZONA F (TOTAL)	27,1363 ha
OLIVAIS SUL ZONA F(SEM CEMITÉRIO	27,1363 – 10,1996 = 16.93 ha
OLIVAIS SUL ZONA G	5,4676 ha
CHELAS	510.0150 ha
TELHEIRAS	102,196 ha

Figura 8. Tabela com a medição das áreas dos bairros modernos no total da área da cidade de Lisboa

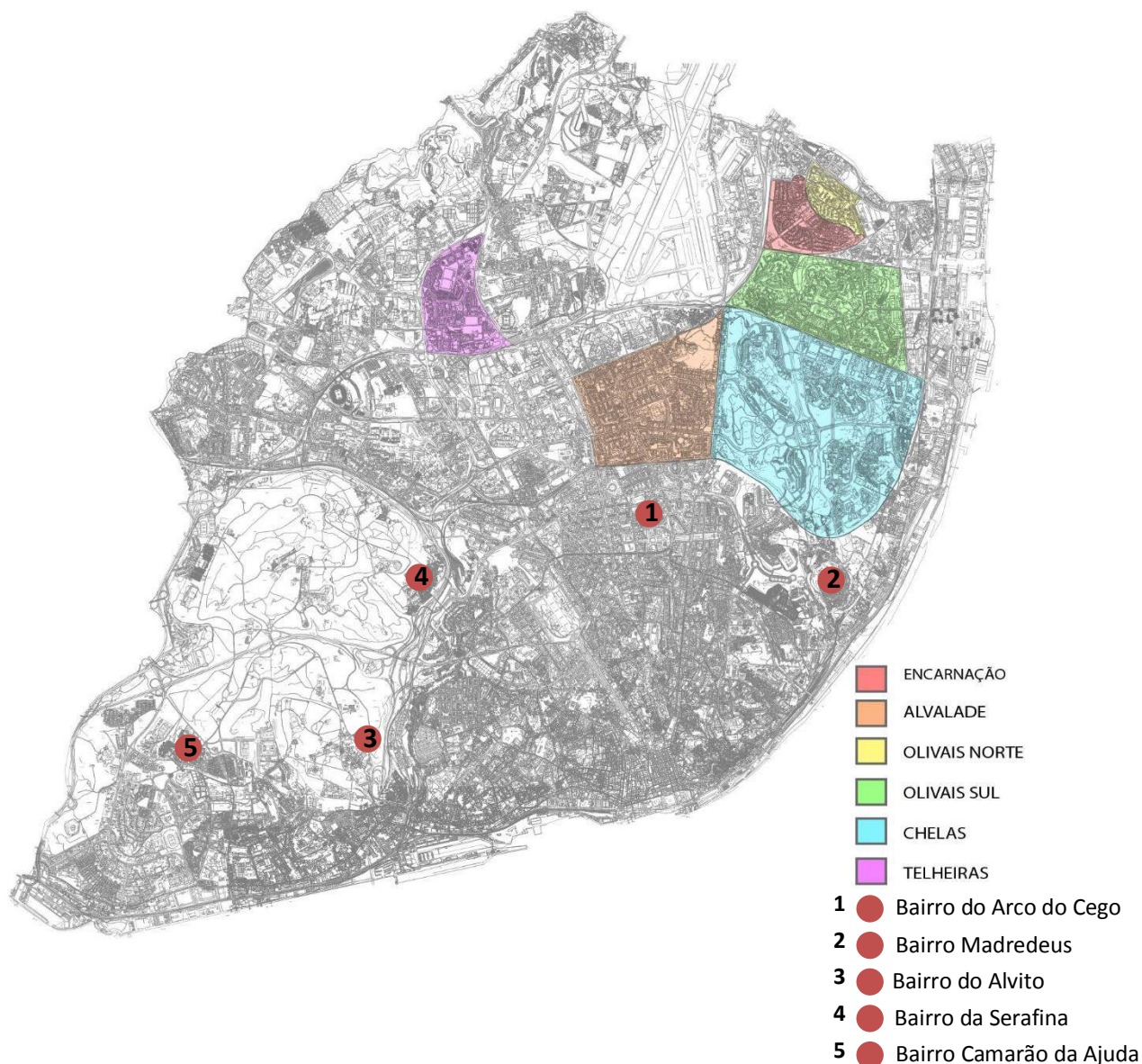


Figura 9. Planta de Lisboa, Arquivo FA-ULisboa com indicação dos bairros analisados

Bairros planeados de “raiz”

Os bairros planeados são intervenções programadas inseridas na estratégia de expansão urbana da cidade e apoiadas por planos, que alteraram a estrutura da cidade, tendo como princípio a integração da nova malha no tecido urbano já existente. Os processos de planeamento e implementação destas áreas habitacionais reflectem programas promovidos pela iniciativa pública quanto à decisão da sua localização, à programação e ao financiamento dos planos.

Os Bairros planeados representam um modelo de construção da cidade com propostas que definiram novas tendências no planeamento urbanístico e que podem ser consideradas como referências na evolução da forma urbana. Este modelo, questionado em relação aos espaços exteriores excessivos, oferece também qualidade de vida proporcionada por estes mesmos espaços. No entanto, a promoção

de alternativas que venham qualificar o ambiente urbano da área passa pela relação entre espaço construído e espaço público através da localização de equipamentos nos percursos (RAMOS, 1997, p.199).

A Zona de Intervenção do Parque Expo'98 (atual Parque das Nações), também uma área planeada, foi declarada como Área Crítica de Recuperação e Reconversão Urbanística em 1993, tendo sido aprovado em 1994 Plano de Urbanização. A estrutura urbana da zona é caracterizada por uma malha ortogonal adaptada à morfologia do terreno e baseada em grandes eixos longitudinais nos quais se apoiam outros transversais propondo uma estrutura geometrizada para a zona ribeirinha. Estas intervenções conferiram à estrutura urbana uma organização espacial própria, permitindo identificar momentos distintos na sua estrutura global.

Conclui-se que os conceitos definidos no planeamento urbanístico da área reflectem uma configuração espacial característica em cada momento de análise, sendo possível inferir uma tendência de expansão da cidade e verificar a sua consolidação no contacto com a zona ribeirinha. Verifica-se ainda que a organização espacial global do espaço urbano produz efeitos no modo como as pessoas usam o sistema. As relações estabelecidas pelas propriedades sintácticas permitem avaliar ajustamentos ou adições às cidades ou áreas urbanas, uma vez que quanto mais o espaço é integrado, maior será a capacidade de explorar o padrão existente de movimento da população.

Referências bibliográficas

Associação dos Arquitectos Portugueses – AAP .(s/d) Guia De Arquitectura Lisboa 94, Sociedade Lisboa 94, Lisboa

Almeida, L (1964) *Olivais Norte*, Nota Crítica, Arquitectura (81).

Amaral, F (1969) *Lisboa Cidade em Transformação*, Publicações Europa-América, Lisboa.

Câmara Municipal de Lisboa (1964a) *Olivais Norte* -Boletim GTH, Lisboa.

_____ (1964b) *Olivais Sul*, Boletim GTH, Lisboa.

_____ (1968) Breves Notas acerca da Evolução Histórica da Antiga Vila dos Olivais. Boletim GTH, Vol.2, Nº14, pp. 229-252, Lisboa.

Coelho, A (1994) *Análise e Avaliação da Qualidade Arquitectónica Residencial*, Dissertação de Doutoramento, Faculdade de Arquitectura do Porto, Universidade do Porto - LNEC, Lisboa.

Dias, F. da Silva e Dias, T. da Silva. (1993) *Lisboa - Freguesia dos Olivais* Contexto Editora Lda.Gabinete Técnico da Habitação (1964) CML.

Gaspar, J (1994) *O Desenvolvimento do sítio de Lisboa*, in I Moita, *O Livro de Lisboa*, Livros Horizonte, p.13-20, Lisboa.

Gersão, T (2011) *A Cidade de Ulisses*, Sextante Editora, Lisboa.

Ornstein S, Bruna G e Romero M (1995) *Ambiente Construído & Comportamento*, Studio Nobel, SP.

Portas, N (2004) *A Habitação Social: Proposta para a metodologia da sua arquitetura*, FAUP, Porto.

Ramos, T (2012) *Bairros planeados e novos modos de vida. Olivais e Telheiras: que contribuições para o desenho do habitar sustentável?*, Edição FCT/CIAUD, Editora Caleidoscópio.

Centralidades Urbanas e a condição da vida moderna

Viviane Costa

Universidade Federal de Alagoas - DEHA/FAU/UFAL / Maceió-Alagoas-Brasil

Rua Átila Brandão, 37 - BI 02 - Apt 102, Telefone 00 55 82 99187107 - 00 55 82 88879062

vivianercosta@gmail.com

Resumo

O processo de formação do espaço urbano, a partir da especificidade de usos e funções de cada elemento que o constitui, revela diferentes particularidades na configuração morfológica e social da cidade. O objetivo deste trabalho é apresentar algumas questões sobre a formação de novas centralidades urbanas a partir do processo de expansão do tecido urbano na cidade de Maceió/AL e como a condição da vida moderna interfere no uso, função, produção e apropriação destes espaços. Considerando a importância das centralidades na configuração da sociabilidade e da dinâmica da vida urbana e o modo como as relações entre os indivíduos tem se materializado, em muitos aspectos regidas pela insegurança e pela vulnerabilidade posta pela condição da vida moderna, este artigo propõe a indagação de qual tem sido a função destes espaços, o uso a estes atribuído e como eles tem interferido na dinâmica da vida cidadina. Fazendo um destaque nos espaços de uso público, espaços vitais para a consolidação das práticas sociais do encontro com o desconhecido, do convívio e da vivência da cidade, a discussão que segue neste trabalho, ainda que de forma sucinta, levantará alguns aspectos sobre o modo como o indivíduo tem se relacionado com o espaço urbano.

Palavras-chave

Centralidades. Espaço Público. Mirantes. Modernidade Líquida.

Abstract

The process of formation of urban space, from the specificity of uses and functions of each element that constitutes reveals various details in the morphological and social setting of the city. The objective of this paper is to present some questions about the formation of new urban centralities from the urban fabric expansion process in Maceió/AL-Brasil and how the condition of modern life interferes with their use, function, production and appropriation of these spaces. Considering the importance of the centrality of sociability configuration and dynamics of urban life and the way in which relations between individuals has materialized in many respects governed by insecurity and vulnerability posed by the condition of modern life, this article proposes the answer of what has been the function of these spaces, the use of these assigned and how they have interfered with the dynamics of city life. Making a prominence in public spaces, living spaces for the consolidation of the social practices of the encounter with the unknown, the conviviality and the city's experience, the discussion that follows in this work, albeit briefly raise some aspects of the way as the individual has been linked with the urban space.

Keywords

Centralities. Public Place. Lookouts. Net modernity.

1 Introdução

O processo de formação do espaço urbano, a partir da especificidade de usos e funções de cada elemento que o constitui, revela diferentes particularidades na configuração morfológica e social da cidade. Tomando como referência os planos e códigos urbanísticos de uma determinada cidade, percebe-se, a partir da divisão do espaço físico em zonas (residenciais, industriais, de preservação, de lazer, de comércio e serviço, entre outras) que cada área é gerada a partir de dinâmicas e atividades individualizadas, mas que contribuem, ao mesmo tempo, para a conformação global da dinâmica da vida urbana.

Na cidade de Maceió/AL, este processo é visível desde as primeiras ocupações, concentradas nos bairros do Centro e Jaraguá, acentuando-se a partir da ocupação de áreas mais periféricas, afastadas da região Central. Até o início do século XX a ocupação da cidade estava concentrada na área formada por estes bairros e que tinham importante papel histórico e econômico na formação da cidade, uma vez que correspondem ao primeiro núcleo de ocupação territorial e lugar onde a atividade comercial estava concentrada pela localização do porto na enseada de Jaraguá. Era na região central em que se desenvolvia a vida urbana, com as atividades de morar, lazer, trabalhar e consumir, e era esta região que desenvolvia importante papel polarizador na sociabilidade citadina.

A partir a segunda metade do século XX, muitas atividades, até então desenvolvidas de forma concentrada no núcleo central, começaram a se desenvolver fora desta região, em áreas mais afastadas. A primeira atividade a se deslocar e a contribuir para expansão do tecido urbano foi a residencial, que em virtude do aumento populacional (na década de 40 o registro era de 90.253 habitantes e já na década de 60 era quase o dobro, 170.134 habitantes) e somando-se à grande disponibilidade de terra existente nas regiões periféricas aumentaram a demanda por novos espaços de habitação. Junto com as residências seguiram outras atividades que complementavam o habitar, sobretudo a atividade de comércio e os serviços que supriam, no mínimo, as necessidades básicas diárias.

O acompanhamento da atividade comercial, seguindo os novos pontos de fixação das residências contribuiu para que pequenos centros comessem a se formar como numa espécie de reprodução do núcleo central, possibilitando, inicialmente o suprimento das necessidades primárias, e, posteriormente, em alguns casos, consolidando-se como centralidades de fornecimento de bens duráveis. Entende-se aqui centralidade como um lugar com função polarizadora e com potencial de agregar em seus espaços o desenvolvimento de atividades diversas e, conseqüentemente, um grande número de pessoas.

Ana Fani (1994) chama a atenção para as ações dos modos de ocupar o espaço urbano, uma vez que muito além de uma simples ocupação de uma determinada porção territorial, este modo de ocupar está diretamente relacionado à produção de um lugar. E a atenção maior se dá para que tipos de lugar

atualmente se produzem na cidade e que impactos estes podem trazer à dimensão citadina nos seus mais diversos âmbitos, seja físico, social, político, econômico ou cultural.

O uso do solo ligado a momentos particulares do processo de produção das relações capitalistas é o modo de ocupação de determinado lugar da cidade, a partir da necessidade de realização de determinada ação, seja a de produzir, consumir, habitar ou viver. O ser humano necessita, para viver, ocupar um determinado lugar no espaço. Só que o ato em si não é meramente o de ocupar uma parcela do espaço; ele envolve o ato de produzir o lugar (CARLOS, 1994).

O tipo e os requisitos de uso são, entretanto, diferentes. A localização comercial, inicialmente concentrada e estabelecida em áreas mais centrais da cidade, tem passado por vários estágios, dependendo do grau do desenvolvimento urbano. Com a invasão do automóvel e com a urbanização em mancha de óleo, a localização comercial passa a depender do traçado do tecido e da infraestrutura, de desenvolvimento do transporte rodoviário, instalando-se ao longo das autopistas, do mesmo modo que outrora eram atraídos pelas estações ferroviárias. Criam-se centros comerciais espalhados pela aglomeração, e constata-se uma hierarquia de implantações comerciais em função da frequência e dos recursos da clientela (CARLOS, 1994).

O objetivo deste artigo é de apresentar algumas questões sobre a formação de novas centralidades urbanas a partir do processo de expansão do tecido urbano e como a condição da vida moderna interfere no uso, função, produção e apropriação destes espaços.

Considerando a importância das centralidades na configuração da sociabilidade e da dinâmica da vida urbana e o modo como as relações entre os indivíduos tem se materializado, em muitos aspectos regidas pela insegurança e pela vulnerabilidade posta pela condição da vida moderna, este artigo justifica-se pela possibilidade de indagar qual tem sido a função destes espaços, o uso a estes atribuído e como eles tem interferido na dinâmica da vida citadina.

Fazendo um destaque nos espaços de uso público, espaços vitais para a consolidação das práticas sociais do encontro com o desconhecido, do convívio e da vivência da cidade, a discussão que segue neste trabalho, ainda que de forma sucinta, levantará alguns aspectos sobre o modo como o indivíduo tem se relacionado com o espaço urbano.

A primeira parte do artigo apresenta uma caracterização e descrição do modo com as centralidades se formam na cidade a partir da configuração morfológica do tecido urbano. E, utilizando-se da teoria do filósofo polonês Zygmunt Bauman de que a vida moderna, liquefeita, fluída e amorfa, após o período de segurança sólida, rígida e estável, traz ao indivíduo certa carga de instabilidade, a segunda parte deste artigo destaca como esta condição da vida moderna está refletida no uso dos espaços da cidade.

2 Formação de Centralidades

De acordo com Cândido Malta Campos Filho (2003), de imediato é possível distinguir quatro tipos de formação de espaços de comércio e serviços que se firmam na cidade, de acordo com a tipologia das áreas residenciais e das funções que as vias desempenham dentro destas. Utilizando-se de seus exemplos citados no seu trabalho *Reinvente seu bairro: caminhos para você participar do planejamento de sua cidade* (2003), serão apresentados quatro tipos de configuração de bairros que conduzem, conseqüentemente, à formação de quatro tipos de centralidades. Os tipos de bairros e suas respectivas centralidades são apresentados pelo autor em quatro categorias, as quais foram denominadas tipos 1, 2, 3 e 4.

O bairro Tipo 1 (**Figura 1**) é caracterizado como o bairro que nasce de forma isolada, usualmente na periferia do espaço urbano em que é iniciado. A formação da centralidade se dá ao longo das vias coletoras e estruturais, normalmente por onde passa a linha de ônibus. Esta tipologia, segundo o autor, “tende a nascer de uma ausência de planejamento, com o mercado agindo livremente, sem zoneamento ou com sua desobediência sistemática” (CAMPOS FILHO, 2003). Esta configuração é, também, facilmente identificada nos projetos de loteamentos os quais, na maior parte dos casos, destinam-se a unidades habitacionais, indicando ou não áreas para uso comercial, mas que tendem a atrair este uso para as vias de maior importância do empreendimento.

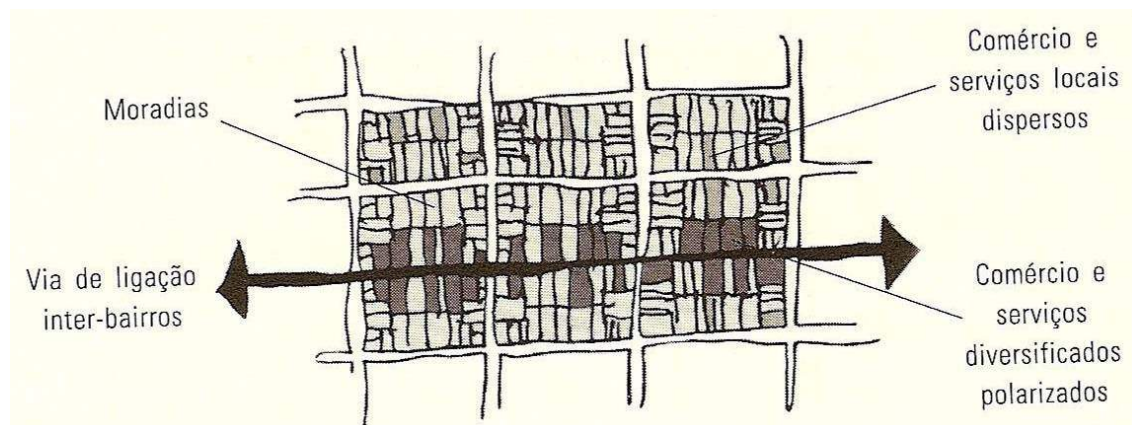


Figura 1. Tecido urbano básico tipo. Fonte: CAMPOS FILHO, 2003.

O Tipo 2 (**Figura 2**) é considerado como aquele bairro que se relacionando a bairros vizinhos forma uma malha de bairros, conforme o território urbano vai se expandindo. “Nos cruzamentos de vias estruturais, ou junto a estações de transbordo de transporte coletivo, surgem centralidades polares. Mesmo caso do tipo 1, com a diferença de que há um entroncamento de duas vias importantes em seu interior, em geral estruturais, mas podendo ser apenas vias coletoras ou o encontro de uma via coletora com uma via estrutural” (CAMPOS FILHO, 2003).

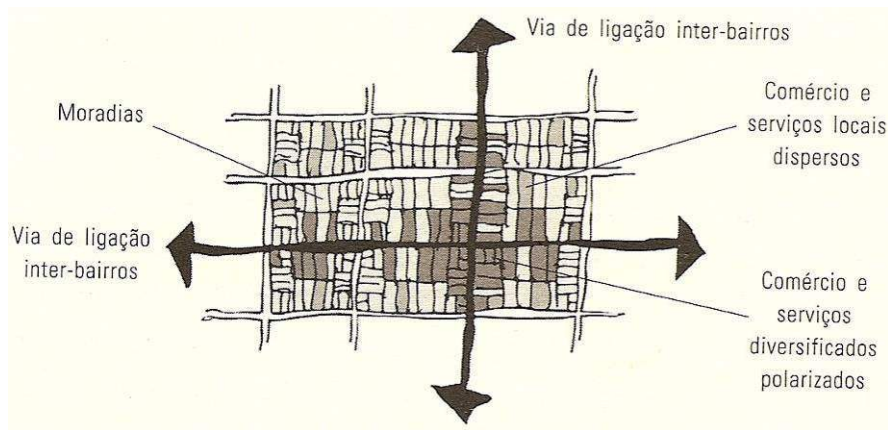


Figura 2. Tecido urbano básico tipo 2. Fonte: CAMPOS FILHO, 2003.

O terceiro, ou Tipo 3 (**Figura 3**), refere-se àquele “bairro planejado tipo “jardim”, que nasce usualmente nas periferias urbanas da época em que são implantados, e depois podem ir ficando centrais” (CAMPOS FILHO, 2003). Segundo o autor, esta tipologia de bairro pode nascer de um planejamento privado. Esse tipo de tecido é sempre resultado de algum tipo de planejamento; quando essa iniciativa é do loteador, é em geral destinado às classes médias, e quando é do poder público, é em geral destinado às classes populares, como nos conjuntos habitacionais.

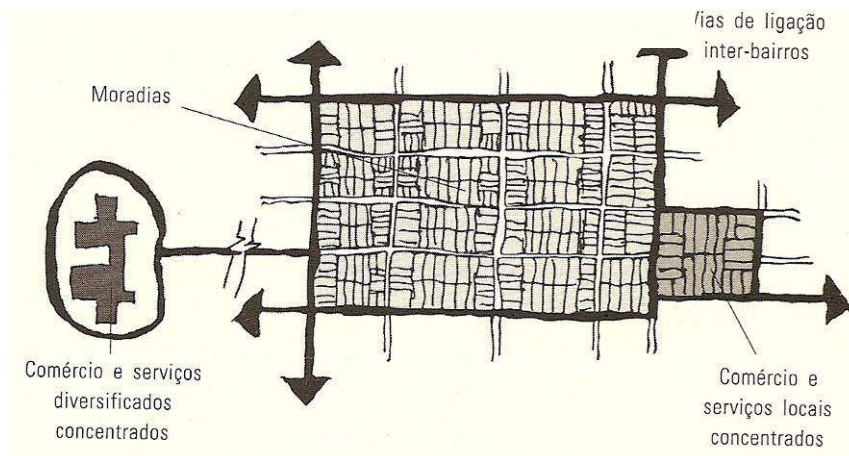


Figura 3. Tecido urbano básico tipo 3. Fonte: CAMPOS FILHO, 2003.

Esta tipologia é caracterizada pela especialização de uma determinada área do empreendimento para acolher as atividades terciárias, sem que estas estejam concentradas ao longo das vias, como ocorre nos tipos 1 e 2.

A última tipologia, ou o Tipo 4 refere-se ao bairro que se transformou em central na estrutura urbana devido à expansão do território da cidade (**Figura 4**). Este tipo nasce em geral de uma centralidade

advinda do crescimento demográfico de bairros adjacentes e por um processo de adensamento urbano no próprio bairro. Os centros de cidades, em seus diversos níveis, apresentam tecidos deste tipo (CAMPOS FILHO, 2003).

Entre os fatores que contribuem para a estruturação das áreas terciárias da cidade, o de maior destaque e relevância é o deslocamento. Ele passa a criar diferenciais entre as áreas e sinalizar onde, principalmente as atividades de comércio e serviços procurarão se fixar. Nos casos acima exemplificados, os dois primeiros (Tipos 1 e 2) refletem bem o poder estruturador que, por exemplo o transporte coletivo, o qual atende a um número maior de pessoas quando comparado com o automóvel particular, desempenha na construção de centralidades em meio às áreas residenciais, uma vez que as vias com concentração de atividades terciárias localizam-se exatamente nos eixos de passagem dos ônibus — “os ônibus disseminam o comércio e serviços ao longo das ruas mais movimentadas, o que significa a geração de centralidades lineares” (CAMPOS FILHO, 2003).

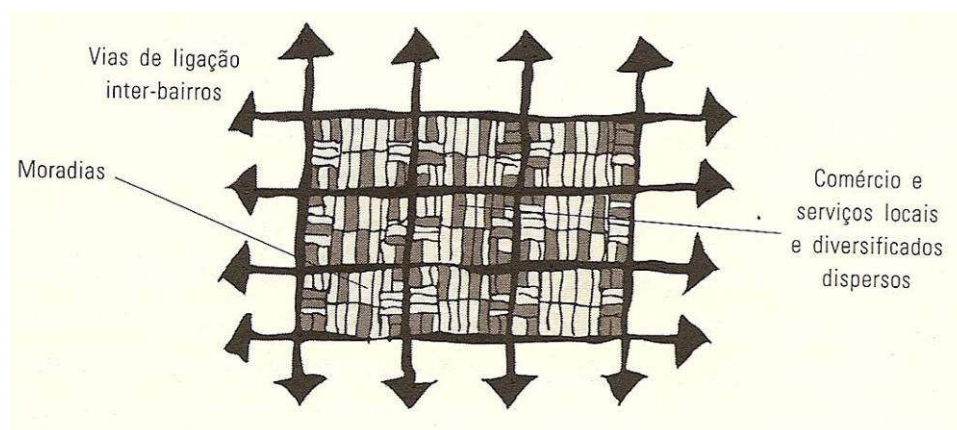


Figura 4. Tecido urbano básico tipo 4. Fonte: CAMPOS FILHO, 2003.

No terceiro caso (Tipo 3) esta situação acontece de modo distinto porque a área destinada à atividade terciária já esteve previamente planejada dentro de uma determinada região. No último exemplo (Tipo 4), Campos Filho (2003) caracteriza como uma área marcada por super centralização das atividades ao redor de uma área, ou “ponto”, ou “local”.

Alguns autores, como por exemplo, Flávio Villaça (1998) afirmam que algumas destas centralidades podem funcionar no espaço da cidade como subcentros, sendo considerados como uma réplica em tamanho menor do centro principal, com o qual concorre em parte sem, entretanto, a ele se igualar. Estes subcentros atendem aos mesmos requisitos de otimização de acesso apresentados para o centro principal. A diferença é que o subcentro apresenta tais requisitos apenas para uma parte da cidade, e o centro principal cumpre-os para toda a cidade. É justamente esta função de complementaridade que confere aos centros terciários um poder polarizador, e, portanto, estruturador do espaço urbano.

Em alguns casos, estes novos espaços, ou subcentros, passam a assumir muitas das funções até então desenvolvidas no centro principal (comércio, serviços, lazer, negócios, entre outros) e consolidam-se como importantes centros econômicos de uma determinada cidade. Além do fator econômico, há que se destacar a importância destes espaços na vitalidade urbana, tendo em vista que são espaços que proporcionam o encontro, a troca, a convivência e a sociabilidade. Neste caso poderíamos dizer que a cidade se "descentra", no sentido de que há um "descentramento dos lugares onde as atividades acontecem e se desenvolvem" (AUGÉ, 2010), ou poderíamos falar em uma cidade que se "multicentrizava", compreendendo a configuração espacial a partir da consolidação de diversas centralidades urbanas? E, considerando este processo de "descentramento" e (re)centralização das atividades em diversos pontos da cidade, o que acontece aos centros principais que na maior parte dos casos das cidades brasileiras correspondem aos centros históricos? Na dinâmica de expansão do tecido urbano para além dos limites da região central Marc Augé (2010) destaca que como "geograficamente, a cidade expande-se e desloca-se, muitas destas áreas passam a ser preparados para seduzir os visitantes, vindos de longe, os telespectadores". Mas, ainda assim há uma importância própria da região que interfere de forma direta na estrutura urbana e que por isso muitas áreas centrais tem sido alvo de grandes investimentos federais para que sejam requalificadas e/ou reurbanizadas.

3 Centralidades e a condição da vida moderna

No caso de Maceió/AL, a região central ainda concentra grande parte do comércio e da oferta de serviços mesmo com a criação de zonas destinadas especificamente para este fim e que contribuiu com expansão na localização destas atividades nas áreas periféricas da cidade. Desde o primeiro Código de Urbanismo, no ano de 1985, a proposta de zoneamento para a cidade apresentava as Zonas de Atividades Múltiplas - ZAM's. Estas zonas correspondiam a cinco importantes vias onde o comércio, os serviços e a indústria de pequeno porte poderiam se instalar. Eram elas: Av. Fernandes Lima, Av. Gustavo Paiva, Av. Jatiúca, Av. Siqueira Campos e Av. Comendador Leão. Posteriormente a Via Expressa foi inserida nesta categoria. Junto com as zonas foram criados os Corredores de Atividades Múltiplas - CAM's: vias localizadas nas zonas residenciais que desempenhariam papel semelhante às ZAM's, porém de menor porte. Por estas zonas as atividades terciárias pareciam seguir deslocando-se do Centro para as regiões mais afastadas. Estas vias correspondiam também a corredores de transporte que, na mesma dinâmica, direcionavam os fluxos para dentro e para fora da região central.

As zonas e os corredores de atividades múltiplas em muito contribuíram para a formação de novas centralidades no espaço da cidade, uma vez que grandes equipamentos passaram a se instalar ao lado de suas calhas, pela permissão de construção encontrada na legislação vigente, como por exemplo: shoppings, supermercados, salões de festas, galerias, restaurantes e bares, entre outros. O aumento da oferta das atividades de comércio e dos serviços próximo e dentro das zonas residenciais possibilitou o suprimento de muitas demandas até então encontradas apenas no bairro do Centro e em suas

mediações, consolidando estes espaços e equipamentos como importantes centralidades, em muitos casos, assemelhando-se aos subcentros descritos no início deste artigo.

Entretanto, ainda hoje, a região central interfere nesta dinâmica de deslocamento da população por muitos aspectos: (i) presença do aparelho de Estado e concentração das atividades administrativas da cidade (prefeitura e governo tem suas sedes e grande parte das secretarias ali localizadas); (ii) localização da estação central do VLT (Veículo Leve sobre Trilhos que substituiu o antigo trem); (iii) localização do mercado de produção (importante ponto de abastecimento de gêneros alimentícios e produtos diversos); (iv) localização de hospitais, centros médicos, escolas, igrejas, equipamentos de lazer; e (v) concentração de grande número de estabelecimentos comerciais na região do calçadão do comércio. Por estas e outras razões, boa parte do fluxo urbano desloca-se diariamente para esta região, seja através de veículos particulares, seja, destacadamente através do transporte coletivo do qual, grande parte, tem como o centro seu ponto final.

Ainda que, notadamente, seja verificada uma grande vitalidade na região do bairro do Centro e suas adjacências, existem espaços, destacadamente, os públicos que, em meio aos fluxos que se deslocam de um lado para outro, parecem não atrair a atenção dos transeuntes e que não tem desenvolvidas, em seus territórios, as práticas comuns da vida social: o encontro, o diálogo, um convívio de proximidade. É o caso, por exemplo dos mirantes. Entre esta região do Centro e o bairro do Farol concentra-se a maior parte dos mirantes da cidade que são nove no total. Retomando as palavras de Zygmunt Bauman (2001) a partir de seu trabalho sobre a história da vida moderna, talvez seja possível encontrar algumas respostas que elucidem este fenômeno de esvaziamento dos espaços públicos, ou, mais próximo do que seria descrito pelo autor, destes espaços vazios.

Bauman distingue duas fases na história da vida moderna: uma primeira fase, que remonta ao período clássico da modernidade, iniciado entre os séculos XVI e XVII, denominada modernidade sólida, e um segundo momento, em que a modernidade sólida adentra um processo de dissolução, desintegração e reagrupamento de suas principais instituições, sobretudo a partir da década de 1960, fase denominada pelo autor de modernidade líquida. A questão reside na possibilidade de interpretação de muitos aspectos da vida social, política e econômica a partir dos sólidos e dos líquidos: enquanto os sólidos precisam passar por grandes tensões de forças para serem rompidos fazendo surgir a possibilidade de estes serem mais uma vez moldados, os líquidos são fluídos, não tem forma e se moldam conforme o recipiente em que estão contidos. Assim caracteriza a modernidade líquida: fluida, efêmera e amorfa.

Entretanto, esta liquidez que permeia e descreve a vida moderna apresentada pelo autor é carregada de uma condição de "falta de garantias (de posição, de títulos e sobrevivência), da incerteza (em relação à sua continuação e estabilidade futura) e de insegurança (do corpo, do eu e de suas extensões: posses,

vizinhanças, comunidade) (BAUMAN, 2001) refletida nas práticas sociais no tempo e, sobretudo, no espaço.

Segundo o Plano Diretor Municipal (Lei nº 5.486/2005, art. 21) os mirantes de Maceió/AL estão incluídos na relação de elementos referenciais para o patrimônio cultural da cidade:

Art. 21. São elementos referenciais para o patrimônio cultural de Maceió os bens materiais ou imateriais, históricos e culturais do Município, quais sejam:

I – os centros históricos de bairros que relatam a história da formação urbana de Maceió;

II – o histórico complexo têxtil do bairro de Fernão Velho, incluindo o prédio fabril e a vila operária;

III – os mirantes da Cidade, incluindo os guarda-corpos de segurança, entre outros elementos;

IV – os bens imóveis, os costumes, as tradições e manifestações populares, incluindo a música e a dança folclórica, a culinária e o artesanato, dentre outros.

Uma instalação feita no Mirante de Santa Terezinha (**Figura 5**), construído na década de 70, localizado no bairro do Centro, apontou algumas realidades sobre as condições da vida contemporânea destacadas por Zygmunt Bauman (2001), com ênfase para o aspecto da insegurança e da vulnerabilidade. Este mirante estende-se de forma linear no alto na região central e apresenta uma paisagem composta pela Lagoa Mundaú, pelo centro histórico e pelo Oceano Atlântico. Na parte oposta uma fileira de casas antigas completa o cenário de uma área tranquila e sossegada com grande potencial contemplativo (**Figura 6**). Em entrevista feita a uma das moradoras mais antigas desta rua (residente deste a década de 40), anteriormente denominada Rua da Frente, o relato sobre as transformações deste espaço reforçam as palavras do autor. Segundo a moradora, a beleza da paisagem era completada por uma dinâmica intensa de uso da rua pelas crianças, pelas festas juninas e de final de ano e pelas cadeiras que todos os dias eram colocadas nas portas das casas para o encontro e convívio dos vizinhos. Aos poucos estas práticas sociais foram "escondendo-se" nos espaços privados em virtude do grande sentimento de insegurança que domina a vida dos moradores. O mirante até então visitado por turistas e que servia como espaços de intensa sociabilidade foi cedendo lugar ao vazio. Vazio inclusive de significados!

Os mirantes são espaços na cidade que possibilitam, como o próprio nome já diz, uma mirada, uma ação de desvendamento de uma paisagem que se abre a partir de um determinado ponto. São, porque não dizer, os espaços de contemplação da cidade. Espaços que convidam a um momento de parada. A contemplação acontece por um movimento ambíguo em que se é "lançado" para a paisagem sem sair do lugar e onde, ao mesmo, esta paisagem é trazida para o ponto em que se está. Se os mirantes foram pensados, projetados e construídos para este fim claramente definido é uma resposta que pode ser encontrada em alguns resultados da ação realizada.



Figura 5. Mirante Santa Terezinha. Maceió/AL - Brasil.



Figura 6. Rua Capitão Samuel Lins. (Antiga Rua da Frente).

Durante um dia inteiro, foi feita uma experiência de "isolar" o espaço do mirante, numa tentativa de "impedir" o acesso das pessoas com o uso de uma fita zebraada (**Figuras 7,8, 9 e 10**). No meio do mirante foi colocada uma faixa com a pergunta "De todos ou de ninguém?" Esta proposta teve o objetivo de verificar qual seria a reação das pessoas que por ali passassem ao perceber que aquele espaço de uso público estava com o acesso limitado e uso restrito e que indagava a quem pertencia aquele lugar. Talvez a primeira pergunta a ser feita fosse "qual a função deste espaço?".

Comportamentos diversos foram registrados, desde as pessoas que pararam, questionaram o porquê da presença da fita de isolamento e da faixa e expressaram suas opiniões até aqueles que ignoraram completamente os elementos e utilizaram o espaço conforme a dinâmica rotineira (**Figuras 11 e 12**). As colocações feitas pelos moradores e pelos cidadãos que diariamente passam por ali destacaram que, atualmente, o mirante é um espaço "morto", sem vida e que cedeu lugar à violência, ao consumo de drogas e aos atos ilícitos e que as práticas sociais que antes lá aconteciam como as brincadeiras das crianças, o encontro dos vizinhos e a visita turística passaram a acontecer em outros ambientes,

sobretudo nos diversos espaços privados (residencial, de lazer, de comércio, de serviços). Esta informação estava nitidamente constatada na ação dos que por ali passaram durante um dia inteiro. Ainda que houvesse um "impedimento" para acessar o espaço, a não utilização por parte dos moradores e de pessoas que ali perto trabalham ou estudam foi apenas mais uma cena que se repete cotidianamente, sobretudo nos dias de final de semana.



Figuras 7 e 8. Instalação no Mirante Santa Terezinha. Detalhe da faixa.



Figura 9. Instalação no Mirante Santa Terezinha. Detalhe da fita de isolamento



Figura 10. Instalação no Mirante Santa Terezinha.



Figura 11. Instalação no Mirante Santa Terezinha. Utilização do espaço interditado por grupo de pessoas.



Figura 12. Instalação no Mirante Santa Terezinha. Indignação do usuário com o isolamento.

4 Conclusão

Por que a proposta de isolamento causaria algum tipo de impacto ao público usuário? Provavelmente porque como espaço público, espaço da coletividade, comum a todos, não poderia deixar de ser alcançado por qualquer pessoa e porque, provavelmente, interferiria nas práticas de sociabilidade e de função do espaço em questão que permite o encontro e a vivência entre cidadãos. Entretanto, estas práticas há muito parece terem abandonado os espaços públicos como palco desta ação. O que se observa em muitos destes espaços como as praças, os largos, as calçadas, e neste caso, no mirante em questão, é um afastamento do público para com o próprio público e, também, para com o espaço. Retomando as palavras de Zygmunt Bauman, a cidade, marcada pela vida moderna em que a insegurança parece ditar as regras de como fazer e viver "a" e "na" cidade, é também marcada pela retirada dos significados dos espaços públicos: "é uma patologia do espaço público que resulta numa patologia da política - o esvaziamento e a decadência da arte do diálogo e da negociação, e a substituição do engajamento e mútuo comprometimento pelas técnicas do desvio e evasão" (BAUMAN, 2001).

Em muitos casos, o comportamento da sociedade reflete e reforça a condição de vida ditada pela liquidez em que as práticas sociais dominantes são aquelas em que a aproximação entre indivíduos não precisa acontecer. O reflexo desta realidade está bem descrita e acentuada por uma nova prática que substitui a anterior sustentada, agora pela individualidade: o consumo, imediato e sem compromisso com o outro indivíduo. Tudo parece ser feito por conta própria: ir às compras é um ato que encerra em si próprio a atividade individualizada de comprar, mesmo que isto aconteça em meio a uma multidão.

As novas centralidades que se formam e que multiplicam as possibilidades de aproximação entre produtos de consumo e consumidores reforçam estas práticas individuais. Muitos espaços de comércio e serviços tem substituído os espaços exclusivamente públicos que de forma democrática aproximam os indivíduos. É o caso, por exemplo, dos shoppings centers: grandes espaços comerciais que passam a

desempenhar a função de calçadão, de praça, de calçada, de largo, de parque. Muito provavelmente tem assumido tais papéis na dinâmica da vida social porque minimizam os efeitos da insegurança e da vulnerabilidade e que asseguram a prática de consumir o quer que seja, inclusive o espaço, sem que seja necessário a interação com o outro.

Referências bibliográficas

AUGÉ, M. **Por uma antropologia da mobilidade**. Tradução: Bruno César Cavalcanti, Rachel Rocha de Almeida Barros ; revisão: Maria Stela Torres B. Lameiras. - Maceió : EDUFAL : UNESP, 2010.

BAUMAN, Z. **Modernidade Líquida**. Jorge Zahar Editores. Rio de Janeiro, 2001.

CAMPOS FILHO, C. M. **Reinvente seu bairro: caminhos para você participar do planejamento de sua cidade**. Ed. 34. 224 p. São Paulo, 2003.

CARLOS, A. F. A.(1994). **A (re) produção do Espaço Urbano**. São Paulo : Editora da Universidade de São Paulo.

VILLAÇA, F. **Espaço Intra-urbano no Brasil**. STUDIO NOBEL. 376 p. São Paulo, 1998.