

REVISTA DA ARQUITETURA: CIDADE E HABITAÇÃO

Problemas de desenho urbano em Brasília: ruas ou vias e a luta contra a topografia

Urban design problems in Brasilia: streets or roads and the fight against topography

José Galbinski

Dossiê temático: Habitação no Terceiro Milênio
Volume 1 • Nº 1 • Jan a Jun • 2021

Problemas de desenho urbano em Brasília: ruas ou vias e a luta contra a topografia*

Urban design problems in Brasilia: streets or roads and the fight against topography

José Galbinski**

“[...] eliminação de preconceitos e obstáculos arquitetônicos.”
(Art.227, §1º, II-Constituição, 1988)

Resumo

O presente artigo versa sobre os espaços-públicos de Brasília, com ênfase nas relações entre a morfologia e o uso das ruas do Plano Piloto, em especial, das chamadas “ruas comerciais”, tal como hoje se encontram. Por se tratar de cidade tombada pelo IPHAN e considerada Patrimônio Cultural da Humanidade pela UNESCO, aflora aqui uma questão conceitual: trata-se de um estudo positivo, com base em dados extraídos da realidade, com vistas a um entendimento descompromissado e proativo dos espaços públicos de Brasília. Não se trata de aplicar teorias adrede formuladas ou de criar uma nova teoria urbanística sobre Brasília pois como sugeriu o Mestre Lucio Costa, em 1988: “o que é preciso agora é compreendê-la”.

Palavras-chave:

Abstract

The present article deals with the public spaces of Brasília, with emphasis on the relationships between the morphology and the use of the streets of the Plano Piloto, in particular, of the so-called “shopping streets”, as they are today. Because it is city listed by IPHAN and considered a World Heritage Site by UNESCO, a conceptual question arises here: this is a positive study, based on data extracted from reality, with a view to an understanding uncompromised and proactive in Brasília’s public spaces. It is not a question of apply formulated theories or create a new urban theory about Brasilia because as Mestre Lucio Costa suggested in 1988: “what is needed now is to understand it”.

Keywords: Urban design, Roads, Streets, Brasilia.

1 Introdução

Passados mais de 60 anos desde sua fundação, Brasília enfrenta problemas que reclamam soluções que não devem ser postergados. São questões locais, que afetam o dia-a-dia das pessoas, mas que foram considerados de

* Recebido em 04/08/2020
Aprovado em 25/01/2021

** Graduação em Arquitetura e Urbanismo, pela FAU/UFRGS; Ph.D.-Cornell University; M.I.T.-Massachusetts Institute of Technology, Participante do Special Program for Urban and Regional Studies; Pós Doutorado-City University of New York: desenvolvimento do programa Urban Data Management Software; Bolsista Post-Doctoral Fulbright Commission; Consultor: United Nations Centre for Human Settlements-HABITAT, Nairobi/Kenia; Consultor UN/HABITAT em Buenos Aires, Argentina; Consultor UN/HABITAT em Tegucigalpa, Honduras; Líder do grupo de pesquisa Espaço, Habitação e Cidade-EHC, CNPq; Pesquisador e bolsista do CNPq, CAPES, FINEP, Fulbright Commission; Visiting scholar: Stiftung für Internationale Entwicklung (Berlim, Alemanha) USAID, UN/HABITAT. Professor Titular do Centro Universitário de Brasília-UniCEUB; Coordenador do Curso de Arquitetura e Urbanismo, UniCEUB (2000-2020).
E-mail: jose.galbinski@gmail.com

menor importância diante da complexidade dos desafios enfrentados no período da implantação e construção desta cidade. O Distrito Federal atingiu sua plenitude e hoje detém todas as condições para enfrentar seus problemas urbanos e metropolitanos, sem descurar daqueles outros, tidos como menores, mas que comprometem a qualidade de vida de seus habitantes. Certamente, pode-se e deve-se tratar as escalas macro e micro de problemas simultaneamente.

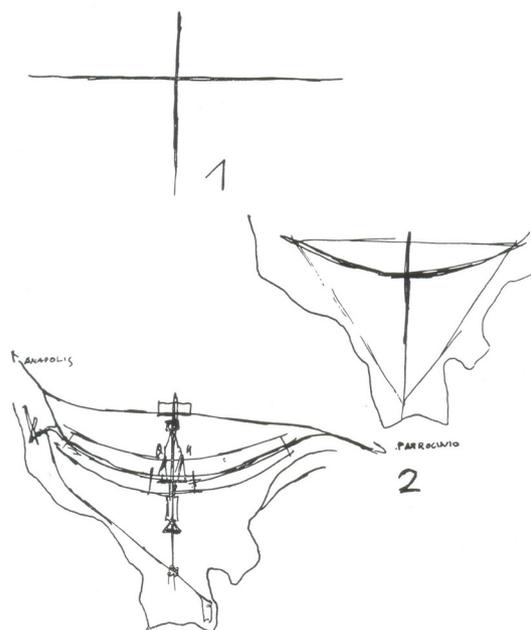
Este trabalho é resultado de extensa pesquisa, com base em dados extraídos da realidade, com vistas a um entendimento descompromissado e proativo de espaços públicos. Não se trata de aplicar teorias adrede formuladas ou de criar uma nova teoria urbanística sobre Brasília, mas sim de criar propostas de soluções a problemas que dificultam os deslocamentos cotidianos das pessoas e a interação social nas ruas das chamadas “comerciais” e, inclusive, nas Superquadras.

O levantamento de dados da pesquisa contou com a participação de 25 estudantes do Curso de Arquitetura e Urbanismo, Centro Universitário de Brasília – UniCEUB.

2 O processo do desenho urbano

Como didaticamente descrito no Relatório do Plano Piloto de Brasília (PPB), Lucio Costa concebeu, em primeiro lugar, dois grandes eixos contidos num triângulo equilátero, como nos traçados reguladores das Cidades-Ideais, na tradição que remonta a Vitruvius e que teve uso generalizado no Renascimento com Alberti, Filarete, Scamozzi, Cataneo, dentre outros. (Fig.1)

Figura 1- Relatório do Plano Piloto de Brasília- Croquis de Lucio Costa

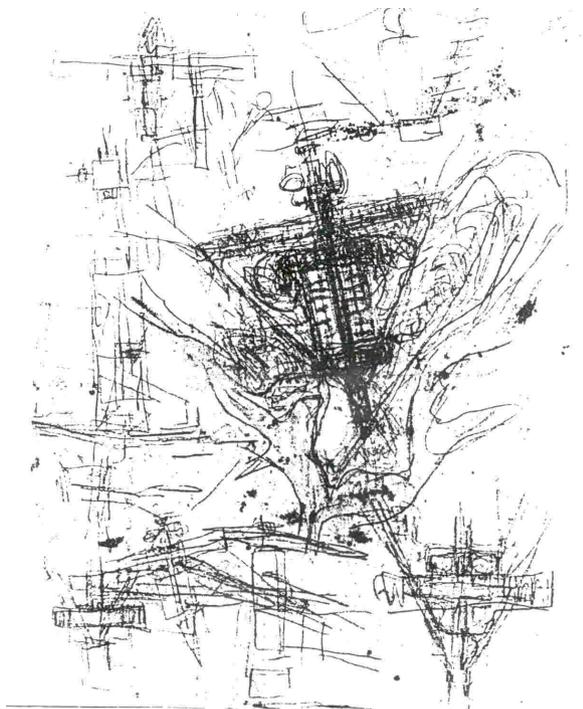


Fonte: Croquis de Lucio Costa

O tema do triângulo equilátero comparece novamente na composição dos edifícios da Praça dos Três Poderes, como “vinculado à arquitetura da mais remota antiguidade, a forma elementar apropriada para contê-los.” (Costa, item 9). Os setores residenciais foram colocados ao longo do eixo arqueado de “função circulatória tronco” (Costa, item 3). A seguir, imbuído das teses modernistas “houve o propósito de aplicar os princípios francos da técnica rodoviária”, e prossegue com a descrição da “rede geral do tráfego de automóvel” (Costa, item 8, grifo nosso).

Na realidade, o processo do desenho urbano de Brasília deve ter sido bem mais complexo, como demonstra o croqui da Figura 2, dentre muitos outros que registram o desenvolvimento de suas ideias.

Figura 2- Croqui de Lucio Costa



Fonte: Croquis de Lucio Costa

3 O processo de implantação

O PPB foi implantado, em que pese as adaptações necessárias, não propriamente como o nome indicava -um plano piloto- mas como algo definitivo, como objeto acabado, intocável, revestido de uma áurea que inspirava profundo respeito e veneração, sagrado. A ideia do sagrado permaneceu ao longo do tempo, como depreende-se do texto de Lucio Costa em 1988, sobre Brasília: “[...] *o que é preciso agora é compreendê-la*”, como se houvesse algo oculto e misterioso ainda não entendido. No entanto, no Relatório do PPB sua proposta vencedora do Concurso é apresentada e elegantemente explicada com grande simplicidade e abrangência.

Em artigo mais recente, Maria Elisa Costa revela: “[...] foi o arquiteto Italo Campofiorito que ”captou” a essência da proposta de Lucio Costa: Brasília “[...] nasceu já pronta, como Minerva, e foi implantada exatamente assim, como foi concebida [...]” (COSTA, 2013).

O viés de intocabilidade no processo de implantação de Brasília, teve o mérito de preservar os traços do projeto original que, em tudo, se diferencia-

va das demais cidades brasileiras. As circunstâncias político/culturais adversas, à época, foram enfrentadas e superadas exatamente por essa posição de intransigente defesa do PPB, mas acarretou algumas distorções na cidade.

Descontados os méritos indiscutíveis do PPB e da equipe de desenvolvimento do projeto, que trabalhava ao mesmo tempo em que as obras eram realizadas, este viés de intocabilidade não teve um único fator determinante; Ao contrário, deveu-se a várias causas atuando no mesmo sentido, dentre as quais destacamos:

- A urgência das obras diante de prazos extremamente exíguos para a inauguração em 21/abril/1960, o que induzia a considerar o PPB não como uma diretriz, um plano piloto, mas como um projeto-executivo, sem tempo para maiores ajustes;
- A própria posição assumida por Lucio Costa, que reforçava em suas manifestações e em seus inúmeros artigos, cartas e comentários a ideia de “coisa acabada”, como no próprio Relatório do PPB, onde no segundo parágrafo lê-se “[...] *apenas me desvencilho de uma solução possível, que não foi procurada mas surgiu, por assim dizer, já pronta*” (grifo nosso). Prossegue o Autor, no 3º parágrafo “[...] *apesar da espontaneidade original, ela foi, depois, intensamente pensada e resolvida*” (grifo nosso), confirmando a afirmação anterior;
- O fato de que a Divisão de Urbanismo do DF funcionava no Rio de Janeiro até 1964, afastada do contato real, tangível, do que acontecia ao nível do solo. Até 1966 Lucio Costa ainda participou do Conselho de Arquitetura e Urbanismo, sempre no Rio. A partir desta data, não mais participou do desenvolvimento do PPB, salvo em ocasiões especiais como no Seminário de 1974, promovido pela então Comissão do Distrito Federal e, posteriormente, em 1985, a convite do Governador do DF, com a série de cartas e sugestões, consolidadas sob o título Brasília Revisitada;
- Em grande parte, isso se deve pela maciça campanha publicitária promovida pelo Presidente Juscelino Kubitschek a favor de

Brasília, na qual Lucio Costa era colocado no pedestal dos gênios e, como se sabe, a palavra e riscos de um gênio são, por assim dizer, intocáveis;

- O fato de que a equipe de desenvolvimento dos planos do PPB era constituída de jovens arquitetos, que viam em Lucio Costa um mestre de poucas palavras e dotado de uma cultura inatingível, o que inibia a crítica;
- O clímax da intangibilidade adveio com o Tombamento de Brasília (UNESCO, 1987) e a Portaria 314/IPHAN, 1992, que regulamenta a preservação das 4 escalas -a essência conceitual de Brasília- mas que assume proporção excessiva ao fixar gabaritos e tipologias.

Curioso, o Tombamento de Brasília inclui as inúmeras modificações introduzidas na Asa Norte, de cuja autoria não se tem claro conhecimento público até hoje.

4 Vias de acesso motorizado vs. Ruas

Os problemas aqui tratados localizam-se nos espaços públicos das “comerciais”, como são chamadas no jargão local as vias dos comércios-locais das Superquadras. Verdade seja dita, elas não foram concebidas por Lucio Costa como ruas, mas como “*vias de acesso motorizado*” (Costa, item 16). Estas “*vias*” não chegam a constituir ruas propriamente ditas, mas tão somente, pequenos trechos de aproximadamente 180m de extensão, homogêneos em sua tipologia, não conectados entre si.

Seriam vias de serviço para um pequeno comércio local, tipo *fin de siècle*, voltado para o interior das Superquadras, com padaria, açougue e mercadinho. Ocorre que logo nos primeiros anos após a inauguração, a vida urbana de Brasília se encarregou de subverter o posicionamento deste pequeno comércio: na busca por melhor acessibilidade, os estabelecimentos mudaram de sentido, abriram as portas e voltaram-se para estas “*vias de acesso motorizado*”, alterando profundamente a relação via/superqua-

dra o que humanizou as vias e aproximou-as do conceito de rua. Diga-se, uma versão acanhada de rua. Uma parte deste comércio manteve o caráter local de “*o varejo do bairro*” (Costa, opus cit.) mas a maior parte, estimulada pelo uso generalizado do automóvel da “*capital aérea e rodoviária*” (Costa, item 23) orientou-se para âmbito regional, ampliando seu raio de influência comercial, mas acarretando drástico aumento no volume de tráfego.

As “*vias de acesso motorizado*” de automóveis contém 4 faixas de trânsito de veículos, flanqueadas nos dois lados pelos Comércios Locais. Os estacionamentos foram dimensionados para uso do automóvel. No entanto, caminhões de abastecimento deste comércio local guardam dimensões que podem variar de 8 a 10m. Assim, ao estacionar, os caminhões invadem uma faixa de rolamento. Isto ocorre dos 2 lados da via, durante o horário comercial dos dias da semana. Não deixa de ser um paradoxo o fato de que falem estacionamentos adequados para caminhões em vias planejadas para lojas comerciais que, por sua natureza, devem ser abastecidas regularmente. Vale registrar a curiosa existência de placas de sinalização indicativas de horários para carga-descarga em locais de estacionamento de automóveis. Devido a estas invasões, na maior parte do tempo, o trânsito limita-se às 2 faixas restantes, uma para cada sentido. Acresce o fato de que as faixas de rolamento junto aos estacionamentos, em ambos os lados da via, são também invadidas por carros particulares para breves paradas, durante o dia todo. Temos aqui um caso típico conflito público/privado em Brasília.

Coincidentemente, as 2 faixas restantes livres, igualam o mesmo número de faixas das passagens de nível dos “*eixinhos e eixão*”, que compõem o Eixo Rodoviário. As 4 faixas ficam integralmente disponíveis somente quando baixa o volume de tráfego, nos domingos e feriados, mas nestas ocasiões bastariam as duas restantes. Como se diz popularmente “*uma corrente é tão forte quanto seu elo mais fraco*”, *mutatis mutandis*, o fato é que as 4 faixas de rolamento, nos horários de maior fluxo de veículos, restringem-se à duas, gerando grandes transtornos à fluidez do trânsito. O conjunto dos veículos em situação irregular aumenta a violência do trânsito local, que intimida os passantes. Por vezes, as vias permanecem tomadas de veículos, como

uma grande barreira caótica à livre circulação das pessoas. Na Asa Norte alguns motoristas de caminhões inovam: estacionam nas passagens existentes entre os Blocos comerciais para carga descarga.

5 Topografia & legislação: as “comerciais”

Brasília está localizada no lado ocidental da bacia do Lago Paranoá, com topografia de suave declividade média de 5%. O projeto do Plano Piloto dispôs os comércios locais em vias direcionadas leste/oeste, posição em que sempre cortam as curvas de nível. O comprimento destas vias é de aprox. 180,00m, sendo que os desníveis ficam entorno de 4,00m mas, nos casos extremos, atingem 9,00m. Quando analisamos de perto o que ocorre nas calçadas nos surpreendemos. Nas demais cidades brasileiras, assim como em cidades de outros países, os prédios adaptam-se à topografia, mas nas ditas *comerciais* ocorre exatamente o oposto: a topografia adapta-se aos prédios e a declividade da via é desprezada! As calçadas fronteiras dos prédios adquirem horizontalidade ao longo da extensão do lote criando “*obstáculos arquitetônicos*” referidos no Art. 227, §1º, II-Constituição, 1988.

- Na Asa Sul, em cada linha virtual de limite entre os lotes surge um pequeno degrau, às vezes, uma rampinha que obriga os pedestres a cuidados redobrados para não sofrerem acidentes. A causa destes distúrbios na sintaxe urbana é uma só: a legislação urbana do Distrito Federal, que permite a alteração do gradiente das calçadas sem atentar para as agressões urbanísticas.
- Na Asa Norte, em virtude de que os prédios são de maior porte e terem “galeria” obrigatória (Fig.3), os desníveis adquirem maior altura, surgem as famigeradas escadas, que impedem a livre circulação de cadeirantes, de carinhos de crianças, etc. Novamente os “*obstáculos arquitetônicos*”.

Figura 3 - escadas



Fonte: autor.

6 Topografia & legislação: as superquadras

A disposição dos blocos residenciais nas superquadras briga, de certo modo, com a topografia.

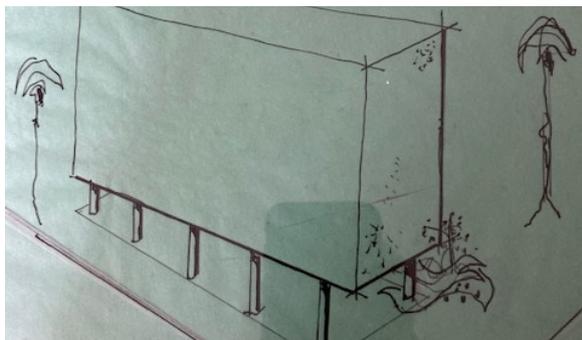
“Os prédios poderiam dispor-se de maneira mais variada obedecendo, porém, a 2 princípios gerais: gabarito máximo uniforme, talvez seis pavimentos e pilotis[...]” (Costa, 16) e mais adiante “As quadras seriam apenas niveladas [...]” (Costa, 23). Note-se aqui, a recomendação de “apenas” nivelar as superquadras quando, na realidade, os desníveis podem chegar a 8, 9 ou 11,00 metros de diferença. O viés de intocabilidade no processo de implantação de Brasília nestes 2 princípios gerais, aplicados mecanicamente, resultaram, em vários casos, em aterros enormes, que colocaram os pilotis, paradoxalmente, a mais de 3 metros acima do gramado circundante (Fig.4), quando poderia ter altura variável e se acomodar suavemente no terreno, como acontecia em inúmeros projetos de arquitetura na época, em outras cidades. (Fig. 5).

Figura 4 - pilotis



Fonte: autor.

Figura 5 - Pilotis com altura variável



Fonte: autor

A ideia de facilitar o fluxo de pessoas ao nível do solo com o emprego obrigatório de pilotis transforma-se em seu oposto, quando este pavimento de pilotis poderia ter altura variável (Fig.5) Percebe-se aqui, novamente, o auto impedimento, a censura prévia e falta de flexibilidade do legislado.

Referências

COSTA, Lucio. *Relatório do Plano Piloto de Brasília: Brasília, cidade que inventei*. 4. ed. Brasília: Iphan, 2018.

COSTA, Lucio. *Registro de uma vivência*. São Paulo: Empresa das Artes, 1995.

COSTA, Maria Elisa. A preservação de Brasília, as escalas urbanas e a Portaria 314. *Correio Braziliense*, 2013.