



XVIII ENANPUR
NATAL 2019
27 a 31 maio

Relações de escala na Superquadra de Brasília - Paradigmas ou mistificação?

Autores:

Gabriel Ernesto Moura Solórzano - Universidade de Brasília - ernestgabriel@gmail.com

Pedro Paulo Palazzo de Almeida - Universidade de Brasília - palazzo@unb.br

Resumo:

A concepção de Brasília é indissociável do conceito de escala, sua dinâmica e a constante variação é parte fundamental da vivência na cidade. É a partir dessa relação que Lúcio Costa lança o traçado do Plano Piloto ao mesmo tempo que o significa. A Superquadra, elemento estruturante do desenho urbano e centro da vida cotidiana, representa essa constante mudança de escalas da cidade. O bloco de apartamentos e as áreas intersticiais da quadra dão às pessoas a oportunidade de interagir com o espaço. É a partir dessa relação de identidade e pertencimento que o usuário torna-se morador. O presente trabalho busca relacionar as atividades cotidianas com as diferentes relações de escala que abrangem desde o espaço público até o interior dos apartamentos.

RELAÇÕES DE ESCALA NA SUPERQUADRA DE BRASÍLIA

Paradigma ou mistificação?

INTRODUÇÃO

Enquanto cidade modernista, Brasília põe em xeque as categorias convencionais de produção e leitura do espaço urbano — a sequência hierárquica de malha viária, parcelamento do solo e edificação (PANERAI) —, bem como as próprias escalas de apreensão da cidade tradicional (HOLSTON ou ARQUITETURA & URBANIDADE). Apesar da importância tanto no que diz respeito ao funcionamento da cidade quanto à sua preeminência simbólica, dos Eixos perpendiculares, Monumental — ao longo do qual estão representados as instituições e a monumentalidade inerente a uma capital — e Rodoviário — onde está distribuído o setor habitacional —, é na Superquadra que se manifesta de modo mais característico a modernidade que perpassa o projeto de Lucio Costa (EL-DAHDAH). Trata-se simultaneamente de uma criação original e do resultado do acúmulo de longa tradição de reformas urbanas, tributária tanto da Cidade Radiante corbusiana, aclimatada pelo racionalismo carioca, quanto do paisagismo pitoresco e das cidades-jardim (FICHER & PALAZZO 2006).

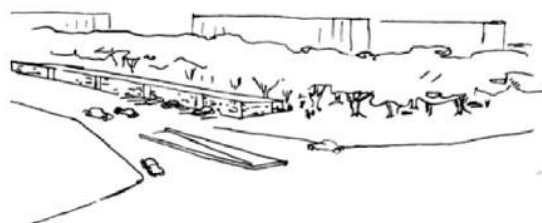
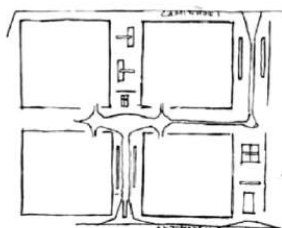
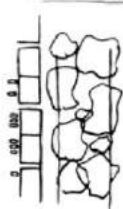
A diversidade de abordagens historiográficas desse objeto multifacetado levanta a questão da legitimidade de metodologias analíticas; o sistema de “escolas” de morfologia urbana (COSTA & NETTO) não tem se debruçado de modo sistemático sobre o problema da cidade modernista em geral, e menos ainda sobre Brasília. Na verdade, a própria validade do instrumental analítico hegemônico da morfologia urbana tem sua legitimidade questionada quando se trata de avaliar a capital modernista (HOLANDA 2010). Este trabalho tem o propósito de averiguar a aplicabilidade de certos procedimentos de classificação e avaliação do espaço urbano e de sua envoltória arquitetônica nas Superquadras de Brasília. Para tanto, abordam-se as relações de escala nos diversos elementos e espaços que as conformam. Dessa proposta, emerge a questão: as peculiaridades metodológicas, pretensamente necessárias para se abordar a cidade modernista, decorrem necessariamente da própria natureza peculiar dos “paradigmas” modernos e tradicionais de Brasília (FICHER & PALAZZO 2011), ou trata-se de mera “mistificação” modernista destinada a velar uma análise mais criteriosa de seu espaço urbano?

Inicialmente, cabe apontar que o vocabulário morfológico aplicado Brasília na literatura é eivado de inconsistências com respeito à definição habitual de conceitos em outros contextos. No tópico em questão, por exemplo, Lucio Costa deu, em 1961 em uma entrevista ao *Jornal do Brasil*, o nome de *escalas* aos quatro aspectos genéricos que dão caráter e articulam a cidade: as escalas monumental — ligada às características que fazem de Brasília uma

capital —, residencial — ligada às ações cotidianas —, gregária — onde a civilidade encontra o pitoresco e o banal, representado pelo encontro das pessoas — e bucólica — que coroa e conecta as três primeiras, representada principalmente pelo lago, mas presente em toda a cidade pelas suas áreas verdes.

Desde sua concepção, Brasília tem uma forte relação com o conceito de escala. Sendo aquele que faz com que o centro cívico se apodere dessas características e o que permite que os moradores se sintam a vontade em sua quadra no dia a dia. Em que pese o contato constante com esse conceito de escala e sua apropriação nas práticas e nos discursos dos habitantes da cidade (GOROVITZ, 1965), a relação de escala objeto desta pesquisa não é essa descrita por Lúcio Costa, mas as relações de comparação geométrica entre elementos que conformam a Superquadra. No presente caso, o objeto referencial constante é o bloco edificado, por ser um elemento com o qual a maioria das pessoas que frequentam o Plano Piloto possuem alguma relação, seja transitória — apropriando-se da livre circulação nos pilotis — ou como habitação. A sua repetição e presença em praticamente toda a cidade, inclusive em novos bairros, estabelece esse objeto como o mais pregnante, simbólica e espacialmente. Esse bloco se relaciona com o usuário de diferentes formas: delimitação espacial, como plano de fundo para quem circula no espaço aberto da Superquadra e define seus espaços e limites, espaço de passagem e abrigo transitório contra a chuva ou o sol, ou moldura da paisagem vista de dentro para fora, por intermédio de suas janelas e sacadas. Em todas essas funções, os blocos de Superquadra evidenciam mudanças de relações a depender da escala de interação com o usuário. Desde a dinâmica dos espaços gerados a partir da disposição desses blocos dentro dessa moldura que é a Superquadra, até o entendimento individual e seu relacionamento com o bem público. São essas relações que serão descritas ao longo desse trabalho. Para tanto, descrevem-se os *paradigmas* projetuais que deram origem à tipologia das lâminas edificadas dos blocos de Superquadras em Brasília, assim como as justificativas *post facto* — teorias ou *mistificações*? — que vieram respaldar o conceito da Superquadra. Esses dois aspectos são discutidos segundo os elementos constitutivos da estrutura física do espaço e de suas relações geométricas, a fim de se alcançar uma leitura situando as escalas da Superquadra no discurso sobre morfologia urbana.

Superquadra com experimentação urbana,
utilizando o eixo de circulação
interior e áreas de circulação
e áreas comuns.



Croquis Unidade de Vizinhança
Lúcio Costa

A ESCALA DA SUPERQUADRA DE BRASÍLIA

A Unidade de Vizinhança de Brasília é ao mesmo tempo elemento compositivo estruturante do desenho da cidade e núcleo da vida cotidiana. A concepção de Lúcio Costa foi influenciada pela ideia proposta por Clarence Perry e Henry Wright em 1929 para Radburn e posteriormente adotada como um dos pontos da Carta de Atenas de 1943 (GOROVITZ, 1985). Em Brasília a Unidade de Vizinhança representa o módulo que articula a malha urbana (FERREIRA & GOROVITZ, 2007).

“O núcleo inicial do urbanismo é uma célula habitacional – uma moradia – e sua inserção num grupo formando uma unidade habitacional de proporções adequadas.” (LE CORBUSIER, 1993, p.143)

A Unidade de Vizinhança é composta por um conjunto de 4 Superquadras equipadas cada uma com um jardim de infância, escola classe, banca de revistas na via de entrada e um comércio local externo aos seus limites. Os blocos residenciais, livremente alocados nos limites do cinturão verde, representam o espaço individual dentro da Superquadra, sendo constantemente abraçados pelas áreas de uso coletivo. O sistema viário, represado no espaço em contraposição à livre circulação dos pedestres, tem como único objetivo encaminhar o automóvel até as edificações. Os espaços livres entre os edifícios é destinado ao lazer e a livre ocupação dos moradores, que fazem dele uma extensão de seus lares. As entrequadras, espaços de transição entre uma quadra e outra, são ocupadas por serviços comuns à toda unidade. Foram destinadas a essas áreas uma escola classe, um pequeno templo religioso e um cinema ou pequeno centro comercial. Do plano original apenas a unidade composta pelas quadras 107, 108, 307 e 308 da asa sul — conjunto modelo a ser replicado — foram implantadas de acordo com as premissas iniciais.

O acesso às quadras é possível através de um sistema de hierarquia viária. As vias, mais do que espaço de trânsito, são a materialização dos eixos que determinam o desenho urbano de Brasília. São eles o Eixo Monumental — onde se encontra o centro cívico e representativo inerente a uma capital — e o Eixo Rodoviário — distribuidor das atividades cotidianas — de onde partem as vias de acesso às quadras e comércio da cidade.

A Unidade de Vizinhança tinha como objetivo promover o convívio a partir das relações cotidianas, assim como em bairros de cidades tradicionais, oferecendo um sistema auto-suficiente onde todos os serviços necessários para o dia a dia — como escola e comércio — estejam à uma caminhada de distância, resguardando o pedestre quanto ao sistema viário. As quadras são equivalentes em significado e funcionalidade, desde seu papel no desenho urbano quanto aos serviços específicos.

“O “certo modo monumental” e a urbanidade que distingue as UVs decorrem das *conexões* pelas quais as partes interagem estruturando o projeto. Essas conexões compõem tanto nas disposições *funcionais* – a implantação e o dimensionamento, como nas de ordem *estética* – as relações de proporcionalidade da composição plástica.”(FERREIRA & GOROVITZ, 2007, p.9)

As disposições funcionais citadas por Gorovitz são representadas pela **1.** implantação e **2.** dimensionamento das quadras em relação a seus habitantes.

Implantação - Diz respeito aos acessos a equipamentos de uso coletivo que estão presentes na Unidade de Vizinhança. Com exceção do jardim de infância e da escola primária, os demais serviços estão margeados às vias articuladoras da cidade. Essa implantação permite que eles sejam acessados tanto por essas vias quanto pelas quadras, criando espaços mediadores entre os moradores e os demais habitantes da cidade. A alternância entre alguns outros equipamentos, como o comércio, permite que eles pertençam a mais de uma unidade de vizinhança, interligando a malha da cidade.

Dimensionamento - A Superquadra, a exemplo de Unidades de Vizinhança precedentes, foi dimensionada para até 4.000 habitantes. Esse conjunto fechado é provido de um jardim de infância e uma escola primária que serve à essa demanda demográfica. A união de 4 quadras permite a presença de equipamentos maiores que exercem maior influência passam a ser utilizados por moradores de outras quadras, integrando a melhor cidade.

Sobre as disposições de ordem estética, Gorovitz as divide em oito fatores de estruturação plástica: **1.** partido, **2.** axialidade, **3.** eurritmia, **4.** modulação e proporção, **5.** simetria, **6.** traçado regulador, **7.** isonomia e ubiqüidade e **8.** modenatura.

O **1.** partido se estabelece a partir da coesão entre as partes que são compreendidas como um todo. A **2.** Axialidade se caracteriza na disposição das quadras ao longo de um eixo residencial perpendicular ao eixo de caráter cívico, evidenciando a articulação entre o cotidiano e a civilidade. À relação de encadeamento das quadras, é dado o nome de **3.** eurritmia. Apesar de autônomas elas estão intimamente conectadas, permitindo o encontro e promovendo o convívio. A Superquadra é o módulo que ordena a trama urbana da cidade dando a ela **4.** modulação e proporção. Essa característica é fundamental para compreender a organização do setor habitacional que é regida pelos seguintes parâmetros:

a. Quatro quadras compõem a Unidade de Vizinhança

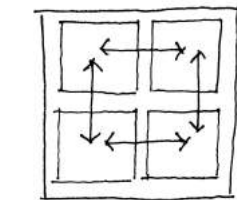
b. Oito Unidades de Vizinhança enfileiradas definem o comprimento de uma asa onde as quadras ímpares estão a oeste do eixo rodoviário e as quadras pares a leste.

c. A asa, conjunto de oito unidades de vizinhança (32 quadras), é rebatida ao longo do eixo monumental, dando origem às asas sul e norte. A **5.** simetria reforça as relações plásticas estabelecendo a equivalência entre as partes da cidade. O quadrado que configura os limites da Superquadra e o triângulo equilátero que define o **6.** traçado regulador do conjunto. A adoção das mesmas normas e soluções arquitetônicas semelhantes nas quadras permite que elas sejam vivenciadas simultaneamente. As Superquadras compartilham da mesma

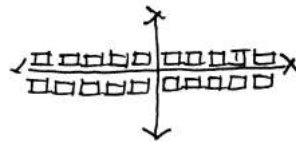


densidade, gabarito e contato com o verde. À essa característica é dado o nome de **7. isonomia e ubiquidade**. Cada parte da composição é tratada de maneira particular. Essa **8. modenatura** promove a diversidade e unidade entre as escalas da cidade.

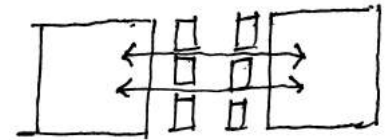
Tais conexões dão um caráter único às Unidades de Vizinhança, definindo-as como elemento estruturante e ordenador da cidade, não apenas no que diz respeito ao seu desenho, mas também às atividades que conectam e criam sua dinâmica. Esse aspecto é percebido a partir da constante interação entre as escalas estruturantes de Brasília. As disposições descritas por Gorovitz (1965) evidenciam sua coexistência, especialmente na Superquadra que, apesar de bem delimitada, busca se abrir através de serviços fronteiros para o resto da cidade, expandindo sua área de influência para fora da Unidade de Vizinhança.



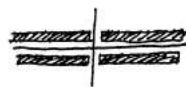
1.



2.



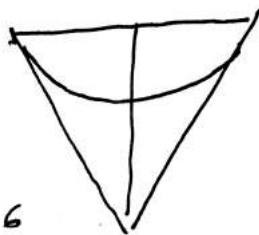
3.



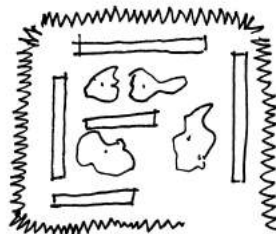
4.



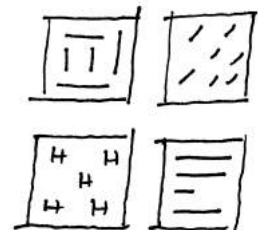
5.



6



7.



8.

ESCALA

Proporção e escala são conceitos indissociáveis da concepção de Brasília. Enquanto o primeiro dá a cada elemento autonomia diante de suas individualidades, o segundo torna-se o argumento central das relações entre as diferentes partes da cidade e das pessoas,. Philippe Boudon a define esses conceitos da seguinte maneira:

(...) A escala pressupõe a medida de um edifício, ou de uma parte deste, com relação a um elemento exterior a ele (...) não se trata, neste caso, de um pensamento racional fundado sobre uma razão puramente numérica, cuja origem é o ratio ou relação matemática (...) não se trata, igualmente de uma medida do espaço verdadeiro, medida de proporções ou de partes de um edifício, relacionadas umas às outras. Trata-se de um pensamento do espaço arquitetural que o mede em relação a ele mesmo, mas que pressupõe uma definição do espaço arquitetural compreendendo, ao mesmo tempo, o espaço verdadeiro do edifício e o espaço mental do pensamento do arquiteto.(BOUDON, 1971 p.58)

Boudon descreve escala como uma relação entre dois elementos — nesse caso o edifício e algum parâmetro exterior a ele — podendo ser esse pessoa, cidade ou quarteirão. A partir da definição do parâmetro de comparação é possível avaliar uma eventual adequação ou rompimento com a escala adotada. Proporção e escala são, no caso de Brasília, dimensões complementares. Resumidamente, escala diz respeito à relação do objeto observado com um elemento externo a ele, enquanto a proporção estabelece uma relação entre as partes desse objeto e com a sua totalidade.

No caso da proporção, a medida se efetua por transferencia de um elemento do espaço a um outro elemento do mesmo espaço, considerando-se o conjunto como um sistema fechado (...) (BOUDON, 1971 p.59)

Lúcio Costa se baseia nesses dois conceitos durante a concepção de Brasília. Segundo o arquiteto, a cidade foi concebida para o homem em função de três diferentes escalas, considerando sua complexidade e relatividade. A quarta escala, Bucólica, permeia por entre as outras e proporciona amenidades ao contexto urbano da cidade.

“É o jogo de três escalas que vai caracterizar e dar sentido a Brasília... a escala residencial ou cotidiana... a dita escala monumental, em que o homem adquire dimensão coletiva; a expressão urbanística desse novo conceito de nobreza... Finalmente a escala gregária, onde as dimensões e o espaço são deliberadamente reduzidos e concentrados a fim de criar clima propício ao agrupamento... Poderemos ainda acrescentar mais uma quarta escala, a escala bucólica das áreas abertas destinadas a fins-de-semana lacustres ou campestres”. (COSTA, 1961)

Escala Monumental - É na escala monumental que o homem adquire dimensão coletiva e simbólica, dando a Brasília o caráter inerente à capital do Brasil. Esse sentimento de coletividade não se opõe à individualidade do cidadão, mas a complementa. A dimensão está fortemente caracterizada pelo eixo monumental, desde a rodoferroviária até a praça dos três poderes.

Escala Gregária - A escala gregária está localizada na plataforma superior da rodoviária sobre o cruzamento dos dois eixos estruturantes da cidade — o monumental e o rodoviário — representada pelos dois centros comerciais ali implantados. Há, nessa região, uma redução das dimensões, propiciando o convívio e a aglomeração de pessoas tanto ao longo da rua, com lojas voltadas ao exterior dos edifícios, quanto ao seu interior. Sua densidade é um contraponto aos espaços livres das Superquadras.

Escala Bucólica - É a relação do urbano com as atividades de lazer. Seu principal expoente é o Lago Paranoá, concebido com a orla desocupada para preservar áreas verdes que pudessem ser desfrutadas pela população urbana. Essa dimensão é também fundamental nas zonas de transição entre as escalas, principalmente no que diz respeito à relação da escala monumental com o resto da cidade.

Escala Residencial

“Brasília compreende, estruturalmente, três partes devidamente entrosadas: o eixo monumental, assim chamado porque reúne os edifícios destinados ao governo e a administração; o eixo rodoviário-residencial que conduz ao centro da cidade e ao longo do qual estão dispostas as quadras residenciais;” (COSTA, 1962, p.306)

No contexto da Superquadra as relações de escala estão presentes, primeiramente, na definição da Escala Residencial, onde a relação entre a quadra e o desenho da cidade dão a esse espaço um caráter cotidiano e local aos seus moradores. As quadras, apesar de autônomas, estão conectadas umas às outras, permitindo o encontro e o convívio entre os moradores. Em um segundo momento essa dimensão residencial é confrontada com a Escala Monumental. Nesse momento, a Escala Bucólica é fundamental como amortecedora dos encontros entre as diferentes grandezas da cidade, conectando e proporcionando transições suaves. O cinturão verde que contorna a quadra tem como objetivo articular a escala residencial com a monumental, garantindo, a disposição da estrutura urbana. Essa proteção natural resguarda a quadra e define sua dimensão dentro do desenho da cidade.

A quadra passa a se relacionar predominantemente com outros elementos a medida que nos aproximamos da Unidade de Vizinhança. As referências espaciais e compositivas de cada Superquadra dizem respeito aos seus elementos particulares. Passamos a considerar não apenas os limites de cada área (cinturão verde), mas seus **espaços, vias, blocos de apartamentos, e pessoas**.



Transição de escalas
Asa Sul
Foto do autor



Escala Monumental
Esplanada dos ministérios
Foto: Joana França



Escala Gregária
Rodoviária de Brasília
Foto do autor



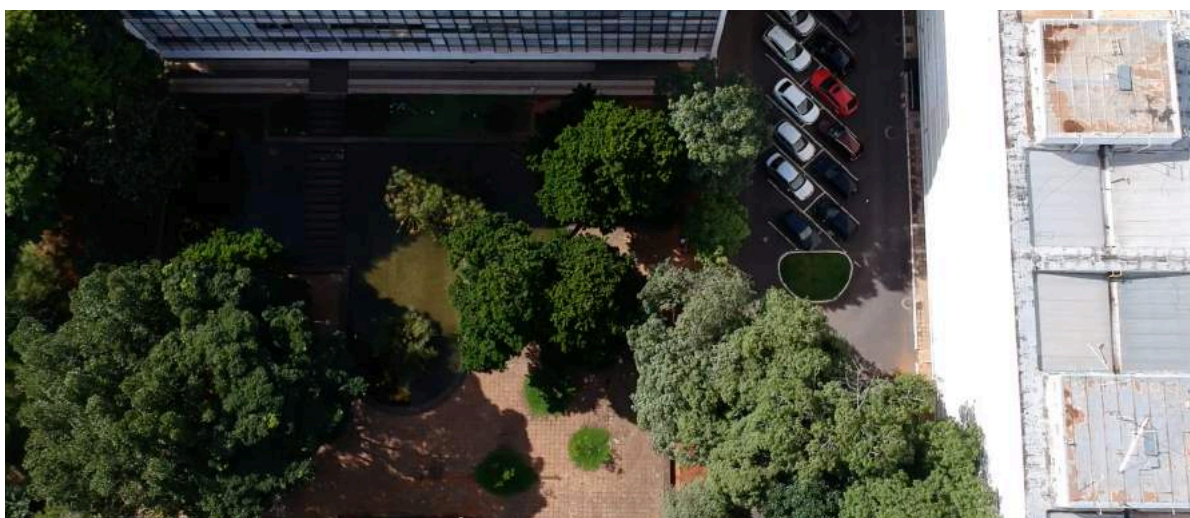
Escala Bucólica
Asa Sul e Lago Sul
Foto do autor



Escala Residencial
Asa Sul
Foto do autor

ESPAÇOS

A Superquadra é o resultado de um urbanismo moderno onde os edifícios são elementos isolados dentro do desenho urbano. As praças e ruas deixam de se submeter aos edifícios e tornam-se independentes, assim como a separação de fluxos entre os pedestres e os automóveis. Em Brasília, as relações entre os espaços públicos da cidade diferem de um espaço urbano tradicional onde as ruas e praças são configuradas pelos vazios entre construções. A Superquadra, por outro lado, possui três elementos principais, os edifícios, os espaços definidos entre eles e as vias de automóveis. Ao compararmos a Superquadra com um espaço urbano tradicional, identificamos equivalências dos intervalos entre os edifícios com praças e ruas. As atividades que ocorrem dentro das quadras se manifestam em esferas públicas e privadas. A forma como o espaço público se organiza é uma forte influência no modo de como planejamos o interior de nossas casas. O universo particular dos moradores, os espaços internos de seus apartamentos, são influenciados pelas relações que as pessoas têm no espaço público. O oposto também acontece, quando a esfera privada extrapola os limites das projeções de seus edifícios. Há, entretanto, um ritual social que resulta no perfeito equilíbrio entre uma ação individual e coletiva. Isso ocorre principalmente em atividades a céu aberto, por exemplo, quando atividades pessoais são manifestadas em espaço público. São essas atividades que dão função a um espaço dentro de uma Superquadra, distinguindo um espaço vazio de uma praça. Para (KRIER), a **praça** tradicional é um espaço altamente controlado determinado por edificações ao redor de um espaço aberto. Há um alto controle de quem a acessa minimizando a superfície externa de contato com outras ruas e espaços abertos. Essa espécie de quintal se torna frequentemente um espaço de valor simbólico. Com o passar do tempo a praça adequou-se ao uso residencial, caracterizando-se como um átrio que, infelizmente, — assim como as praças públicas — perderam seu significado e importância simbólica. O espaço tornou-se banal. É possível interpretar a Superquadra como uma configuração de casa quarteirão, onde os edifícios não estão mais faceados às ruas, mas dispostos livremente dentro do limite da quadra. Os espaços que antes eram de uso exclusivo da vizinhança tornam-se públicos, porém seu caráter local permanece.



Praça do Bloco F
SQS 308
Foto do autor

VIAS

Rua - Em cidades ditas tradicionais a rua é o espaço vazio resultante da consolidação de edificações, emoldurando paisagens e permitindo acesso a lugares específicos. Tem um caráter mais funcional do que a praça que, por suas características, é mais atrativa para passar o tempo do que a rua. As cidades proporcionam uma diversidade de espaços resultantes de uma organização complexa de seu desenho e de suas ruas.

Em áreas residenciais a rua representa um espaço de circulação e recreação, entretanto a separação entre veículos e pedestres pode causar um isolamento da zona pedonal. A rua torna-se espaço exclusivo do automóvel. Dentro de uma Superquadra a separação entre automóveis e pedestres minimiza conflitos e diminui a interferência de uma utilidade em relação à outra.

A via comercial é exclusiva para acesso às lojas, sendo otimizada de acordo com os pontos a serem conectados. O mesmo acontece no interior da quadra, onde seu propósito é a de traçar um caminho até os edifícios. Essa restrição à circulação dos automóveis permite que haja mais espaço livre para o convívio e demais atividades. A flexibilidade desses espaços permite sua ocupação de forma livre a gosto dos usuários, podendo abrigar brincadeiras de crianças ou um piquenique.



Bloco C
SQS 308
Foto do autor

O EDIFÍCIO E A MALHA URBANA

Em cidades com malha urbana rígida os edifícios estão subordinados ao desenho das vias e em harmônia com o resto do tecido urbano. Uma nova edificação complementa a concepção do espaço, o que não acontece com um objeto inserido de forma isolada, podendo assumir um destaque não intencional no contexto de cidade. Essa diferenciação pode ocorrer devido a função, forma ou interação com os vazios no tecido urbano. Podemos compreender a cidade moderna como barreiras isoladas enquanto outras cidades são um amontoado de edifícios (SITTE).

Esses elementos isolados devem se justificar e possuir uma inteiração com o tecido urbano, sem isso não é possível observar uma coerência e conexão no espaço (KRIER). Em Brasília — embora a setorização da cidade isole a zona residencial — as Superquadras formam um conjunto delimitado. Apesar dos edifícios estarem aparentemente desligados de uma malha ordenadora, é possível identifica-los como parte de um conjunto estabelecido pela relação entre os espaços vazios e as ruas. De fato sua disposição é percebida não apenas na escala da Superquadra, mas também em um cenário urbano dentro do Plano Piloto onde o bloco passa a pertencer a uma escala urbana como definidor da paisagem e parte da escala residencial. Ao entrarmos em uma quadra, percebemos o edifício como ícone e delimitador do espaço, o observamos menos como volume e mais como planos definidos por suas fachadas. A relação torna-se cada vez menos visual e mais sensorial a medida que nos aproximamos, o bloco deixa de ser uma barreira para se transformar em abrigo. A transição entre o público e o privado simbolizada pelo Pilotis marca essa mudança de escala sofrida pela edificação. A última etapa de interação com o edifício é aquela vivenciada pelos moradores cujas inteirações passam a tomar outros pontos como referência. Os macro elementos que compunham a fachada tornam-se pequenos detalhes no interior dos apartamentos, enquanto a quadra não é mais percebida como espaço, mas como uma paisagem emoldurada. Há uma inversão da percepção inicial onde o edifício era o plano de fundo para a quadra. Agora a quadra tornou-se cenário para aqueles que estão em seus apartamentos.

O EDIFÍCIO

No Relatório do Plano Piloto de Brasília, Lucio Costa deixa clara sua intenção de resguardar o conteúdo das quadras independente da posição do observador. Os edifícios estariam atrás de uma “cortina” formada por vegetação, sendo vistos em segundo plano como “amortecimento da paisagem”. Tal disposição permitia que houvesse uma leitura da quadra como um conjunto.

]“Dentro destas “super-quadras” os blocos residenciais podem dispor-se da maneira mais variada, obedecendo porém a dois princípios gerais: gabarito máximo uniforme, talvez seis pavimentos e pilotis ...” (COSTA, 1965. p.28)



Fachada do Bloco E
SQS 308
Foto do autor



Pilotis do Bloco E
SQS 308
Foto do autor

A disposição independente dos edifícios dentro da Superquadra permite uma leitura plena do objeto, dissociando-o, momentaneamente, de seu contexto. O bloco faz sim parte de uma paisagem, de um coletivo, porém preserva também sua individualidade. Mesmo que hajam projetos repetidos, cada edificação possui singularidades como posição, orientação e cor, que o identifiquem como único.

Essa aproximação com o edifício permite ao usuário perceber melhor as relações de proporção e escala que abrangem tanto as partes que compõem a totalidade do bloco, como o todo, ao criar um parâmetro de comparação do edifício com os demais. Embora essas relações sejam determinadas a partir de um desenho, ou seja, de uma percepção visual, a natureza dos materiais de composição também interfere nessas relações.

A descrição se baseia na compreensão do edifício a partir de dois elementos principais: **1.** pilotis e **2.** fachadas. Apesar de serem as partes de um conjunto, a forma como os moradores interagem com eles pode ser bem diversa.

Pilotis - É para o edifício o que a soleira é para a porta: um espaço subordinado ao ambiente privado, mas de acesso irrestrito. Esse elemento permite a livre circulação de pessoas pela cidade e dá privacidade e segurança aos apartamentos ao solta-los do chão. O pilotis é, assim como o cinturão verde, uma fronteira entre as escadas e o divisor entre a área livre da quadra e a privacidade do apartamento. É verdade que o pilotis é uma área pública e que o controle de circulação ocorre apenas para aqueles que vão subir no bloco projetado no solo, mas a sutil diferença entre o caráter desses espaços permite a apropriação inadequada do espaço público. Os moradores podem e devem se apropriar dos espaços, mas sem restringir o acesso ou intimidar outros usuários.

Fachadas - Esse elemento está contido tanto em um conceito de escala visual como de escala humana. Enquanto a escala humana se baseia nas dimensões e proporções do corpo humano, a escala visual diz respeito à grandeza de um objeto em relação ao seu contexto e não às dimensões reais das coisas. A fachada do edifício pertencente a uma escala urbana, enquanto suas partes estão relacionadas a um parâmetro particular ao edifício, como tamanho e a proporção das aberturas ou a relação entre elas e as dimensões globais da fachada.

O MORADOR E O EDIFÍCIO

PERCURSO

A relação entre o as pessoas e um edifício de uma Superquadra está em constante mudança. A medida que elas se aproximam ou se distanciam o objeto adquire características de paisagem e espaço. Essa alteração é feita de forma suave com a presença de diversos elementos de transição. A primeira inteiração com esses edifícios e com a escala residencial ocorre no percorrer do eixo rodoviário, onde é possível atravessar o plano piloto de ponta a ponta. É nesse momento que ocorre o encontro entre as escalas residencial e monumental. Os edifícios, resguardados pelo cinturão verde das quadras, não passam de plano de fundo para o percurso que tem como objetivo afastar ou aproximar as pessoas do centro da cidade. Os blocos são a barreira que delimitam nosso campo de visão e demarcam a via que articula a circulação de veículos no eixo norte - sul.

É gradual a transição entre o eixo rodoviário e a Superquadra. A mudança inicial ocorre ainda no sistema viário quando o motorista deixa o a via expressa e passa para a via de menor velocidade, o eixinho. As tesourinhas, trevos que permitem a mudança entre essas vias paralelas sem interrupção de tráfego, nos preparam para a mudança de velocidade, hierarquia e paisagem. Uma vez no eixinho, a percepção da cidade não é unicamente através da janela de um automóvel, mas também pelo olhar do pedestre, uma vez que localizam-se nessa via as paradas de ônibus que permitem um contato direto com a quadra. Temos, agora duas possíveis narrativas a serem seguidas: A primeira através do para-brisa do carro e a segunda a partir da caminhada do pedestre. Essa distinção analítica permite o aprofundamento nas diferentes maneiras de percorrer e se relacionar com os espaços da Superquadra.

1. Pedestre - Ao descer do ônibus, ainda à margem da via, o pedestre tem contato com o cinturão verde que separa a via do edifício. A relação estabelecida entre a construção e a rua é semelhante à uma cidade tradicional, com excessão do lado oposto que não apresenta barreiras visuais até a próxima quadra. Nesse momento o pedestre pode: 1. ir em direção ao comércio, 2. adentrar a quadra, sem atravessar necessariamente um pilotis ou 3. subir no edifício.

1.1 Comércio - O comércio é o primeiro elemento que estabelece a dimensão cotidiana à unidade de vizinhança. Apesar de estar relacionado a uma determinada quadra, sua forma se estabelece a partir da existência de um outro conjunto de lojas no lado oposto da via. O espaço de transição entre as atividades comerciais e residenciais confirma uma relação de equivalência entre essas funções essencialmente complementares.



Parada de ônibus
SQS 108
Foto do autor



Calçada posterior do comércio
SQS 303
Foto do autor



Comércio local
SQS 307 e 308
Foto do autor

1.2 Caminhar na quadra - São incontáveis os possíveis trajetos a serem seguidos dentro de uma Superquadra. O pedestre pode circular livremente sem barreiras físicas, passando por pilotis, áreas verdes e de convívio coletivo. Esses espaços possuem uma relação variável entre o público, o semi público e o privado.

1.3 Edifício - O primeiro contato com um edifício de Superquadra é visual e dependente do contexto em que o ele está inserido. Antes de passar pelo pilotis o usuário faz uma leitura do seu volume e compreende aquela construção como um todo. A partir da aproximação e observação cuidadosa a unidade do plano que caracteriza a fachada passa a ser percebida como partes de um conjunto, possibilitando identificar os limites de cada apartamento e suas divisões. Uma vez protegido pelo pilotis, o pedestre é preparado para entrar em um ambiente cada vez mais privado, passando pela entrada da prumada e o hall do pavimento até chegar à soleira da porta, última etapa antes de entrar completamente na esfera privada. Do lado de dentro de um apartamento as relações se invertem completamente. O edifício é agora o espaço envolvente e a quadra é o primeiro plano de uma retrato da cidade.

2. Automóvel - A partir do eixo rodoviário é dado ao motorista duas opções: seguir seu caminho no eixo norte - sul ou acessar as quadras marginais. O caminho até um edifício passa por dois momentos: 1. a passagem pela rua comercial e 2. o percurso percorrido na quadra até a chegada ao bloco.

2.1 Rua Comercial - Ao contornarmos a tesourinha e subirmos a rua comercial entre as quadras. Ao percorre-la vemos pessoas caminhando e praticando atividades cotidianas, ao contrário da via expressa exclusiva para carros. A tesourinha é, assim como o pilotis, um importante elemento de transição que liga duas paisagens urbanas distintas, sendo o primeiro contato do automóvel com a escala residencial.

2.2 Superquadra - O automóvel possui um único caminho possível para chegar à quadra desejada. Sua velocidade vai diminuindo gradualmente diante do estreitamento das vias

e o aumento do número de pessoas. Enquanto os acessos à quadra não oferecem barreiras ao pedestre o mesmo não pode ser dito dos automóveis que só podem entrar e sair por um único ponto. Dentro da esfera local da quadra o trajeto até os edifícios segue priorizando o pedestre enquanto o automóvel é domado, chegando apenas até a base de cada construção.

AS RELAÇÕES COM O EDIFÍCIO

Os percursos descritos anteriormente buscam ilustrar momentos de mudança de paisagem percebidos pelas pessoas desde o contato visual com um edifício até o seu interior. Nesse processo podem ser percebidas algumas formas de interação entre o usuário e o espaço público — com ênfase à maneira como as pessoas agem sobre determinados elementos — especialmente àqueles que se identificam e se apropriam com ele. Essas relações foram estudadas por Herman Hertzberger (1999) e elaboradas a partir da comparação entre espaços que estão em uma esfera particular e pública. O edifício, materialização do espaço privado dentro da Superquadra, é o elemento central sobre o qual orbitam os conceitos apresentados por Herzberger.

Demarcações territoriais - São a partir desses limites — nem sempre claros — que se baseiam as relações entre o usuário e o espaço. Essa relativização do seu caráter depende de parâmetros como o grau de acesso ou forma de supervisão daqueles que o utilizam e de quem se responsabiliza por ele. Isso quer dizer que tanto um espaço aberto quanto fechado podem ser concebidos como área pública ou privada dependendo desses tratamentos. Um apartamento possui essas relações entre seus espaços, mesmo tratando-se de um ambiente privado. Um quarto é considerado um espaço privado quando comparado à sala de estar ou à cozinha. Já o hall de entrada, quando comparado ao apartamento, é menos restrito, porém continua tendo seu acesso restrito quando comparado à rua. Há, entre espaços mais reservados e a área pública, uma gradação das demarcações territoriais. Não é difícil identificar essas gradações. O acesso é o principal fator que nos permite perceber essas transições. Em uma Superquadra o cinturão verde demarca uma fronteira, assim como o pilotis no caso dos edifícios. A transição entre o público e o privado é gradual graças a esses elementos.

Essa possível ambiguidade entre o domínio público e o privado dentro de uma Superquadra — muitas vezes reforçada pela inexistência de barreiras bem delimitadas — causam duas reações antagônicas igualmente prejudiciais ao espaço comunitário. Ao entrar no território de uma quadra o usuário percebe que há um certo grau de apropriação do lugar por parte dos moradores. O espaço, apesar de público, é tratado como uma extensão da área de influência dos edifícios. Por outro lado, esses mesmos moradores que se apropriam de algumas áreas e as privatizam de acordo com seus interesses, não sentem obrigações com aquilo que está além da fronteira por eles estabelecida. Surgem assim vácuos dentro da quadra e lugares nos quais ninguém se identifica, tornando-se território de ninguém.

Diferenciação territorial - Quando um acesso determina o quão público um espaço pode ser. No contexto de Superquadra essa diferenciação é visível especialmente no âmbito do automóvel, quando seu acesso único é restrito a uma única via. Para o pedestre essa diferenciação é percebida pela disposição dos edifícios e seus espaços resultantes. Um conjunto de construções paralelos aos limites de uma quadra podem ser entendidos como barreiras

ou portas de entrada para um espaço onde a percepção do que é público já não é mais a mesma, enquanto espaços amplos aumentam a sensação de um lugar público.

Zoneamento territorial - “O caráter de cada área dependerá em grande parte de quem determina o guarnecimento e o ordenamento do espaço, de quem está encarregado, de quem zela e de que é ou se sente responsável por ele.” (HERZBERGER, 1999, p.22)

O arquiteto apresenta um espaço que oferece possibilidades de ocupação por parte dos usuários. Não cabe a ele resolver tudo, mas permitir que os ocupantes se apropriem. Por exemplo, ao interagir com um elemento de fachada que, fundamentalmente, possui a função de proteção solar, o morador imprime uma marca que o caracteriza e muda o local. Assim como os espaços vazios dentro das quadras que são ocupados com hortas, mesas de xadrez ou toalhas de piquenique.

Intervalo - É o espaço de transição entre o público e o privado, o encontro entre a rua e o particular. É a condição espacial para o encontro e o diálogo entre áreas de ordens diferentes, o espaço de boas vindas e despedias. São espaços de acomodação entre dois mundos. Na Superquadra, os espaços de transição eles são diluídos, dando ao usuário uma suave mudança entre esses momentos. Esse fenômeno está presente desde a hierarquização das vias, que vão diminuindo a velocidade a medida que nos aproximamos das residências, como também no universo da Superquadra, onde o pilotis, as guaritas e as áreas comuns dos pavimentos são nos preparam para essa mudança.

Demarcações privadas no espaço público - A partir do conceito de intervalo entende-se que não há uma divisão rígida entre o público e o privado, permitindo, assim, que espaços públicos possam sofrer interferências. Essa relação pode ser positiva enquanto o caráter da área não se altere, ou seja, o público permaneça acessível a todos. É comum que moradores sintam a necessidade de expandir sua esfera de influência sobre a área pública, havendo exemplos positivos e negativos dessas demarcações. Hortas, jardins comunitários e espaços de convivências são muitas vezes ofuscados por demarcações de canteiros que impedem o acesso de pedestres ao pilotis.

Obra pública - É necessário fornecer espaços públicos com os quais a comunidade possa se sentir responsável, promovendo uma identificação e contribuição por parte dos usuários. Existe, porém um paradoxo com o conceito de bem-estar coletivo, onde um sistema é imposto à sociedade. Essa relação acaba subordinado as pessoas que acabam não se identificando com esse padrão. Os problemas começam no momento em que as escalas começam a ficar grandes demais, quando a manutenção de um espaço não pode mais ser dada àqueles que estão diretamente relacionados com ela, criando a necessidade de uma organização que nem sempre representará os interesses coletivos, mas seus próprios. O sentimento de responsabilidade se torna distante, já que o indivíduo torna-se cada vez mais irrelevante na medida em que as instâncias vão se tornando mais e mais burocráticas. Os habitantes da cidade tornam-se estranhos em seu próprio ambiente de vida.

Em Brasília a Superquadra é o local onde as pessoas exercem sua influência sobre o espaço a partir do sentimento de pertencimento e zelo dos moradores. Existem algumas exceções como quadras funcionais que, por seu caráter transitório, não provocam em seus moradores a vontade de se apropriar do espaço. Esse limite bem determinado gera potenciais problemas, como os espaços de interseção acabam se tornando lugares sem dono, com

os quais ninguém se sente responsável. Os fundos do comércio da asa sul são um exemplo de espaço que não pertence à quadra, mas também são renegados pelo próprio comércio.

De usuário a morador - A diferenciação entre o público e o privado indica os locais mais propícios para que os usuários/ habitantes podem dar suas contribuições ao espaço. É a partir dessa contribuição os usuários tornam-se moradores. Em uma Superquadra a disposição dos edifícios e os vazios resultantes podem promover esse sentimento e incentivar uma ocupação por parte dos habitantes. O mesmo fenômeno pode ser observado em relação às fachadas quando um cobogó é transpassado por uma planta ou quando a varanda ou jardineira passam a ser caracterizados moradores. Essa referência é necessária para que os indivíduos tenham um sentimento de pertencimento, sem o qual não é possível haver colaboração.

Esses exemplos mostram que em uma Superquadra — por se tratar de um espaço que permite constantes transições — os termos público e privado nem sempre são os mais adequados. É mais pertinente dizer que os espaços livres de uma quadra, assim como o pilotis, são semiprivados ou semipúblicos. Nessa lógica é legítimo o uso do espaço público pelos moradores para seus próprios interesses e apenas indiretamente ao interesse dos outros. O caráter público do espaço é constantemente discutido. Ao mesmo tempo, é igualmente válida a apropriação de espaços como o pilotis por não moradores para seus interesses, contanto que não causem constrangimento ou intimidação aos demais usuários. Sabemos, entretanto, que a segunda situação é menos comum e que o que se vê com maior frequência é o que podemos chamar de “privatização” do espaço público por parte dos moradores, fortalecendo sua demarcação territorial nessa área aos olhos dos outros.



Edifício como paisagem
SQS 308
Foto do autor



Tesourinha
CLS 107 e 108
Foto do autor

CONCLUSÃO

Brasília é uma cidade que foi concebida a partir da aplicação e apropriação do conceito de escala, podendo ser percebida a todo momento por seus moradores. Alguns elementos de composição são componentes chave da estruturação urbana e qualidade estética da cidade, permeando entre as escalas e permitindo que os habitantes tenham uma relação harmônica com as diferentes dimensões da cidade. Essa relação entre escalas não acontece apenas no que diz respeito às grandezas que orquestram a vida do brasiliense descritas por Lúcio Costa, mas também no cenário cotidiano representada pela relação dos moradores com o ambiente ao seu redor. A Superquadra e seus edifícios formam um conjunto que representa essas duas relações de escala. A primeira é parte estruturante do desenho e organização da cidade, enquanto o bloco é a principal forma de interação entre o pedestre e essa organização. As relações tornam-se cada vez mais ricas a medida que o ser humano é utilizado como parâmetro, simbolizado pela dinâmica entre o morador e o edifício.

A dinâmica entre aproximações e distanciamento entre os elementos que compõem a cidade e a Superquadra em relação aos moradores que o que torna a cidade tão rica em diversidade espacial e qualidade estética. É válida a analogia de que quanto maiores os espaços e construções, menores são as pessoas. Assim como quanto maior for a presença do morador, menores são os objetos com que ele interage. Quando tratamos de Brasília essa comparação não se limita ao meio físico, mas principalmente ao simbólico. O indivíduo e a coletividade são os grandes protagonistas do espaço, sendo a variável sob a qual as instituições se submetem. O espaço deixa de se impor sobre aqueles que o habitam e passa a ser transformado por eles. As pessoas podem desempenhar diversos papéis sob circunstâncias mutáveis, não apenas pela criação das condições necessárias mas também pelo incentivo real ao uso diferenciado.

BIBLIOGRAFIA

- BOUDON, Philippe. **Sur l'espace architectural**, Paris: Dunod.
- BRAGA, Milton. **O concurso de Brasília: sete projetos para uma capital**. São Paulo: Cosac Naify, Imprensa Oficial do Estado, Museo da Casa Brasileira, 2010.
- COSTA, Lúcio. **"Monumentalidade e gente" em Sobre Arquitetura**, Porto Alegre, Publicação do Centro dos Estudantes Universitários de Arquitetura, 1962.
- COSTA, L. **Relatório sobre o Plano Piloto de Brasília**. In IBAM Leituras de Planejamento e Urbanismo. Rio de Janeiro, IBAM, 1965.
- COSTA, Lucio. **Brasília revisitada 1985/87**. Rio de Janeiro: sem ed., 1987.
- FERREIRA, Marcilio Mendes & GOROVITZ, Matheus. **A invenção da superquadra: o conceito de Unidade de Vizinhança em Brasília**. Brasília: IPHAN-DF, 2007.
- FICHER, Sylvia; LEITÃO, Francisco; FRANÇA, Dionísio Alves; BATISTA, Geraldo N. S. **Blocos residenciais das superquadras do Plano Piloto de Brasília**. Brasília, jun. 2003.
- GOROVITZ, Matheus. **Brasília, uma questão de escala**. São Paulo, Projeto, 1985.
- HERTZBERGER, Herman. **Lições de Arquitetura/ Herman Hertzberger**; [tradução Carlos Eduardo Lima Machado]. 2ª ed. São Paulo: Martins Fontes, 1999.
- KRIER, Rob. **Urban Space**, 5ª ed. Londres: Academy Editions, 1979.
- SITTE, Camilo. **City Planning according to Artistic Principles**, Londres: Phaidon.