GABRIELA DE SOUZA TENORIO

AO DESOCUPADO EM CIMA DA PONTE.
BRASÍLIA, ARQUITETURA E VIDA PÚBLICA

Tese de doutoramento apresentada como requisito parcial para obtenção do grau de Doutor pelo Programa de Pesquisa e Pós-graduação da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília.

Orientador: Professor Frederico de Holanda

BRASÍLIA
2012

GABRIELA DE SOUZA TENORIO

AO DESOCUPADO EM CIMA DA PONTE.
BRASÍLIA, ARQUITETURA E VIDA PÚBLICA

Tese de doutoramento aprovada como
requisito parcial para obtenção do grau de
Doutor pelo Programa de Pesquisa e
Pós-graduação da Faculdade de Arquitetura
e Urbanismo da Universidade Brasília,
pela Comissão formada pelos professores:

Orientador: Prof. Frederico Rosa Borges de Holanda
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo – UnB

Prof. Almir Francisco Reis
Departam. de Arquitetura e Urbanismo – UFSC

Profa. Ana Elisabete de Almeida Medeiros
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo – UnB

Prof. Andrey Rosenthal Schlee
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo – UnB

Profa. Ruth Verde Zein
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo – UPM

Brasília, 13 de abril de 2012

Cidade
o verdadeiro sentido dessa palavra apagou-se quase inteiramente entre os modernos; em sua maior parte, eles tomam um burgo por uma Cidade e um burguês por um cidadão. Não sabem que as casas fazem o burgo, mas que os cidadãos fazem a Cidade.

Jean-Jacques Rousseau (O contrato social, 1762 , p. 34)

Aos cidadãos de Brasília

Agradecimentos

Agradeço ao meu mestre e orientador, Frederico de Holanda, por valorizar meu trabalho e minha opinião. Por ser preciso, rigoroso, e, mesmo viajando desse tanto, sempre ter tempo pra mim. É um privilégio aprender com ele e ser sua orientanda.

Agradeço a minha família, de onde partem minhas referências e de onde só recebo paz, amor, confiança e incentivo. À minha irmã Geórgia Araújo Menezes de Souza e Oliveira e meus sobrinhos Enzo, Leonardo e Helena, pela alegria que me trazem. Ao meu pai José Carlos Menezes de Souza, por sua serenidade frente ao mundo. À minha mãe Léa de Mello Araújo Souza, meu exemplo maior, sobretudo de equilíbrio e humanidade. Aos meus filhos, Pablo e Geórgia de Souza Tenorio, pela paciência infinita, por me inspirarem a ser uma pessoa melhor e acreditarem em mim.

Agradeço ao Paulo César Saldanha Hargreaves, que me provou que é possível encontrar o inédito no que se julgava conhecido, por tornar tudo isso melhor, muito mais leve, incrivelmente mais prazeroso.

Agradeço às minhas amigas fortes, inteligentes e, principalmente, fofas. Anita Lechtig, que nem parece que mora longe, porque me acolhe como se estivesse aqui. Cláudia Garcia, de generosidade absoluta e coração sem tamanho. Maria Cecília Gabriele, de humor impagável e fonte infinita de atenção e cuidado. Liza Andrade, que me descortinou quando nem eu mesma me via, que me ensina tanto do mundo e do ser humano.

Aos meus amigos, com quem compartilho minha visão de cidade e cuja opinião respeito tanto. Leonardo Lima e Sá, meu "co-orientador", que leu esta tese inteira e sempre se fez presente na minha vida, mesmo quase sempre estando longe. Reinaldo Germano dos Santos Júnior, coautor de vários trabalhos, companheiro de viagens reais e imaginárias na Brasília que sonhamos.

A Arilda Maria dos Santos e a Rita Edna de Sousa, pelo apoio imprescindível e por todo o carinho com meus filhos e comigo. À Dra. Anna Cristina Pires de Melo, por me ter beneficiado com sua experiência. Ao Marlon Tenorio Chávez, pelo que construímos e preservamos, de forma competente.

A Jan Gehl e sua equipe, em especial a Birgitte Svarre, pela acolhida e generosidade em compartilhar ideias, experiências, publicações. À equipe do Project for Public Spaces, pelo contagiante amor à causa. Aos arquitetos e funcionários da SEDHAB, pela disponibilização de

informações e pela recepção sempre alegre e calorosa. A Conceição Freitas, que ama Brasília de olhos abertos.

A Jane Jacobs e ao William Whyte, por me terem ensinado a observar. Ao Lucio Costa pela cidade em que eu vivo, pelo exemplo de desprendimento, pelo frescor de seus textos elegantes. E já que estou falando dos que não estão aqui, àqueles que, de onde estiverem, me acompanham, me inspiram, me protegem.

À Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília, que me proporcionou o tempo e as condições necessárias para que eu pudesse dedicar-me à tese. Ao Departamento de Projeto, Expressão e Representação que deu seu aval para que eu me preparasse para contribuir na área de urbanismo, onde eu não poderia estar mais feliz. Aos meus colegas professores, aos queridos funcionários, aos meus estudantes de graduação. A Liza Andrade, Carolina Pescatori e Mônica Gondim pela alegria de termos compartilhado disciplinas. A Maria Elaine Kohlsdorf, a Christina Jucá e ao José Carlos Coutinho, por terem sido tão importantes na minha formação e vida acadêmica.

Aos membros da minha banca de qualificação, Andrey Schlee e Valério Medeiros, por seus comentários encorajadores e pertinentes. A Marta Romero, Valmor Pazos, Fatima Guerra e a todos os que fazem/fizeram parte do curso de especialização a distância Reabilita, pelo imenso aprendizado e por todo um universo que se me descortinou.

À FINATEC, ao Programa de Pós-graduação da FAU-UnB, à FAP-DF e ao Reabilita, porque viabilizaram com seu financiamento minha participação em cursos e congressos. À CAPES pela concessão da bolsa-sanduíche para Copenhague, embora não a tenha usado. À Casa Thomas Jefferson da L2 Norte, porque sua biblioteca está sempre de portas abertas.

A todos os que se deixaram contar, observar, entrevistar, fotografar. Ao Tagore Vilela, por realizar as entrevistas com os feirantes da Torre de TV. Ao Reinaldo Germano e à Bruna Kronenberger, pelas fotos. Àqueles com quem troquei ideias e que se interessaram pelo meu trabalho, perguntando (às vezes com certo receio): "E aí? Como é que vai a tese?"

Pois é... a tese? Acabei!

Sumário

Resumo 11

Abstract 12

Introdução 13

Capítulo 1 – Vida pública e arquitetura: subsídios 18

1.1 O episódio da Praça Jandaia e as oportunidades do espaço público: ilustrando a necessidade da vida pública e construindo a compreensão da relação espaço-sociedade 18

1.2 A compreensão da arquitetura e seus aspectos: as dimensões morfológicas 25

1.3 O ponto de partida: a Teoria da Sintaxe Espacial 30

1.4 Breve histórico das atividades no espaço público (alguns exemplos, desde a cidade da Revolução Industrial até hoje) e revisão da literatura 35

1.4.1 Classificação das atividades nos espaços públicos 35

1.4.2 Espaços públicos em quatro momentos 38

1.4.2.1 A cidade industrial 38

1.4.2.2 A cidade-jardim 43

1.4.2.3 O movimento moderno 53

1.4.2.4 A cidade contemporânea 58

1.5 A motivação da tese, questões e hipóteses 103

Capítulo 2 – Arquitetura para a vida pública: técnicas e método 105

2.1 Estudos precedentes 105

2.1.1 Jane Jacobs 105

2.1.1.1 Segurança 106

2.1.1.2 Diversidade 108

2.1.1.3 Como lidar com o automóvel 113

2.1.1.4 Levantamento da vida pública 115

2.1.2 Jan Gehl *et al.* 115

2.1.2.1 Pré-requisitos para planejamento de cidades 116

2.1.2.2 Agregar ou dispersar 118
2.1.2.3 Critérios de qualidade 123
2.1.2.4 Como lidar com o automóvel 126
2.1.2.5 Levantamento da vida pública 127
2.1.3 Christopher Alexander *et al.* 129
2.1.3.1 Atividades na cidade 129
2.1.3.2 Espaços públicos bem configurados 130
2.1.3.3 Atividades nos espaços públicos 133
2.1.3.4 Relação público/privado – fronteiras 134
2.1.3.5 Elementos para favorecer a permanência no espaço público 136
2.1.3.6 Significado 137
2.1.3.7 Como lidar com o automóvel 138
2.1.3.8 Levantamento da vida pública 140
2.1.4 William Whyte e Project for Public Spaces, PPS 141
2.1.4.1 O que faz um ótimo lugar? 141
2.1.4.2 Espaços pequenos, escala adequada, concentração 150
2.1.4.3 Participação popular 153
2.1.4.4 Como lidar com o automóvel 155
2.1.4.5 Levantamento da vida pública 157
2.1.5 Allan Jacobs e Donald Appleyard 160
2.1.5.1 Tecido urbano para a vida urbana 161
2.1.5.2 Como lidar com o automóvel 164
2.1.5.3 Levantamento da vida pública 165
2.1.6 Frederico de Holanda 165
2.1.6.1 Padrões espaciais 165
2.1.6.2 Vida espacial 174
2.1.6.3 Educação profissional 175
2.1.6.4 As dimensões morfológicas para a vida pública 175
2.1.6.5 Como lidar com o automóvel 176

2.1.6.6 Levantamento da vida pública 176
2.1.7 Congresso para o Novo Urbanismo, CNU 177
2.1.7.1 Vitalizando o subúrbio 177
2.1.7.2 Como lidar com o automóvel 178
2.1.7.3 Levantamento da vida pública 179
2.2 Proposta metodológica 180
2.2.1 Conhecimento do objeto de estudo 180
2.2.2 Levantamento da vida pública 180
2.2.3 Avaliação da vida pública 181
2.2.3.1 Itens de verificação: sujeitos 182
2.2.3.2 Itens de verificação: atividades 184
2.2.4 Avaliação do espaço público 188
2.2.4.1 Elementos de configuração: atributos globais 189
2.2.4.2 Elementos de configuração: atributos locais 192
2.2.5 Recomendações 197
Capítulo 3 – Estudo de caso: Brasília 199
3.1 A estrutura geral da cidade 201
3.2 O suporte à vida pública 207
3.2.1 Itens de verificação – sujeitos e atividades 208
3.2.1.1 As praças do Recanto das Emas 208
3.2.1.2 Camelôs na Plataforma Rodoviária 210
3.2.1.3 Camelôs na Esplanada dos Ministérios 213
3.2.1.4 Pessoas 0 x 1 Monumentos 216
3.2.2 Elementos de configuração – atributos globais 223
3.2.2.1 Espaço livre público 223
3.2.2.2 Integração 226
3.2.2.3 Atividades 227
3.2.2.4 Habitação 229
3.2.2.5 Mobilidade 245

3.2.3.1 Plataforma Rodoviária 266
3.2.3.2 Eixo Monumental leste..... 305
Conclusões.....348
Anexo 1 – Resumo das sugestões encontradas na literatura.....353
Anexo 2 – Tabelas para aplicação do método 361
Anexo 3 – Questionário aplicado na pesquisa de imagem 366
Anexo 4 – Questionário aplicado aos feirantes da Torre de TV.....369
Referências bibliográficas 372
Lista de figuras.....379
Lista de tabelas 390
Lista de gráficos 391

Resumo

Esta tese trata de espaços públicos e como adequa-los/cria-los para favorecer a vida pública: o conjunto das ações, programadas ou não, protagonizadas por indivíduos nos espaços públicos. Para isso, estabelece a relação entre arquitetura e vida pública, considerando a arquitetura como variável independente e realidade que pode ser examinada sob várias lentes, sendo uma delas a sociológica (sua maior ou menor capacidade de favorecer a urbanidade), tendo como ponto de partida a Teoria da Sintaxe Espacial. Em seguida, classifica as atividades no espaço público, do qual traça um breve histórico da cidade da Revolução Industrial ao estágio atual da cidade contemporânea. Apresenta os achados sobre a vida pública de autores que se preocuparam em compreender o funcionamento das pessoas nos lugares, e extrai deles técnicas de levantamento da vida pública, sugestões de itens de verificação e de elementos de configuração de espaços públicos que favoreçam a vida pública. A partir daí oferece um método para se conhecer, saber observar, avaliar e, consequentemente, manipular, os principais atributos de um espaço público incidentes no seu desempenho sociológico. Tendo Brasília como objeto de estudo, realiza uma crítica à cidade, ao mostrar que ela não só ainda não vem trabalhando plenamente para favorecer sua vida pública, como muitas vezes vem agindo de forma a ampliar ainda mais as características que a prejudicam. Ao mesmo tempo, mostra que ela pode ser uma cidade que valoriza seus habitantes, ao oferecer-lhes espaços públicos de altíssima qualidade nos quais possa florescer a urbanidade. Caracteriza a estrutura de Brasília, mostra como ela lida com os sujeitos e as atividades nos espaços públicos, e com os elementos de configuração influentes na vida pública. O método proposto é aplicado especificamente na Plataforma Rodoviária e no Eixo Monumental leste, e as recomendações dadas ao final de cada análise vêm como contribuição à cidade, ao mostrar que é possível Brasília ter uma vida pública mais intensa mesmo em seus espaços predominantemente simbólicos, e que isso não macula as características que a fazem única no mundo e que lhe conferiram o título de Patrimônio Cultural da Humanidade. Pelo contrário.

Abstract

This thesis is about public spaces and how to fit or create them in order to favour public life: the set of actions, planned or otherwise, conducted by individuals in public spaces. To do so, the thesis establishes a relationship between architecture and public life, considers architecture as an independent variable and a reality that is constituted by multiple dimensions, one of them sociological (here understood as greater or lesser capacity to promote urbanity), taking as a starting point the Theory of Space Syntax. Then it records activities in public space, gives a brief history of the city from the Industrial Revolution to the contemporary city, in the aspects at stake. It presents findings about public life from authors who care to understand the behavior of people in places, and brings from these authors techniques for characterizing and evaluating public life, suggestions of items to be checked and configurational elements of public spaces that encourage public life. It offers a method to know, observe, assess, and therefore manipulate the key attributes of a public space which bear upon their sociological performance. Brasilia is the object of study and a critique of the city is offered. It shows not only that Brasilia is not working to favor its public life, but is worsening features that affect it. At the same time, it shows that the city can valorize its people and offer them high quality public spaces in which urbanity can flourish. It characterizes the structure of Brasilia, shows how the city deals with the subjects and activities in public spaces, and the configurational elements influential in public life. The proposed method is applied to the Road Platform and the eastern tract of the Monumental Axis. Recommendations given at the end of each analysis come as a contribution to the city and show that Brasilia can have greater public life even in its symbolic places, and that this does not besmirch characteristics that make it unique in the world and that has made Brasilia earn the title of World Cultural Heritage. On the very contrary.

Introdução

"Vim do Rio de Janeiro fugida do meu marido. Ele é muito violento, nem desconfia que estou aqui. Estou na casa de uma prima. Gostei do seu sapato!" Esta gaúcha que morava na zona oeste do Rio, mais a baiana que vivia em Praia Grande, SP, e o senhor que chegou pingando suor ("Rapaz, me lembrei do Piauí, agora!", ele disse) estavam no mesmo ponto de ônibus no lado norte da Esplanada. Todos tinham ido resolver questões relativas à pensão no Ministério do Exército (e eu que pensava que os ministérios militares não atraíam público). Entabularam comigo, cada qual por sua própria iniciativa, uma conversação rápida. Três monólogos concomitantes, e eu calada, pensando que nada que eu dissesse seria tão interessante quanto o que estava ouvindo.

Aquele ponto de ônibus era um dos meus locais de contagem de pedestres aquele dia, e a cada hora eu precisava ficar lá por dez minutos consecutivos. Teoricamente, eu precisava concentrar-me e não ser interrompida, e para isso eu tentava fazer uma cara muito séria, de poucos amigos, que na verdade não afugentava ninguém. Durante todo meu levantamento de campo no centro de Brasília, pessoas me interpelaram para solicitar informações, para saber o que eu estava fazendo, para me pedir dinheiro, para me falar de Jesus, para puxar assunto, para me oferecer coisas. Isso não podia de modo algum me surpreender: eu estava no centro de uma cidade e, por isso mesmo, estava sujeita a um mínimo de interação com pessoas as mais diversas, ainda que eu não seja muito do tipo que puxa assunto no meio da rua.

Pois é, eu não sou de puxar assunto no meio da rua. Eu não me sinto muito à vontade ao ser interpelada. Eu tenho resistência a me aproximar de rodinhas que se formam na calçada, para saber o que está acontecendo. Eu gosto de ir aos vendedores ambulantes, mas não que eles venham a mim. Eu me deprimo ao ver meninos da idade do meu filho perambulando drogados. Eu posso ficar dias sem sair de casa que isso não me incomoda. Isso tudo porque eu me considero uma pessoa sociável!

Mas eu *preciso* sair de casa para conhecer o mundo em que eu vivo, a sociedade à qual pertenço. Eu não me conformo em apenas frequentar os lugares controlados – em geral livres de maiores desconfortos, aborrecimentos ou situações deprimentes – que fazem parte da minha rotina classe média de professora universitária brasileira. Eu preciso *ver* (cociência) pessoas diferentes e *compartilhar o mesmo lugar* (copresença) que elas, para saber como elas funcionam e, assim, entender um pouco mais de mim mesma. Não preciso interagir com elas, se não quiser ou não for necessário, mas apenas ter a possibilidade de estar – de preferência com conforto e em segurança – em lugares em que todos podem (e, em alguma medida, precisam) frequentar.

Vem daí meu interesse pelos espaços públicos, ou áreas livres públicas existentes na cidade (excluídas as de preservação ambiental): ruas, avenidas, alamedas, praças, largos, pátios, parques... ou espaços cuja denominação não tem tanta tradição – superquadra, entrequadra, canteiro central. Todos os lugares a que qualquer um pode ter acesso, nos quais todos podem permanecer e são livres para se manifestar, são objeto de minha profunda atenção.

Essa atenção é dada tanto à relação espacial desses lugares com a cidade (seus atributos globais) e ao seu desenho (seus atributos locais), quanto às práticas sociais que neles ocorrem (suas atividades) e aos agentes destas práticas (seus sujeitos). Onde quer que eu vá, meu olhar de arquiteta para qualquer espaço público procura identificar, ao mesmo tempo, várias coisas. Como ele se insere na cidade? O que ele representa para ela? Como ele é, fisicamente? Por que ele é assim? Como ele é usado? Por que ele é usado assim? Por quem ele é usado? Por que ele é usado por essas pessoas?

E, em encontrando respostas, submeto-as a uma nova pergunta: isso é bom? Meu julgamento, então, embasa-se na crença de que os espaços públicos têm que convidar e acolher o maior número de pessoas as mais diversas, pelo maior período de tempo possível. Dessa forma, neles poderá florescer aquilo que Gehl chama de vida entre os edifícios, que é o mesmo que ele e outros autores chamam de *vida pública:* o conjunto das ações, programadas ou não, protagonizadas pelos indivíduos nos espaços públicos. Em uma palavra: urbanidade.

Urbanidade, no dicionário, tem relacionados a si apenas valores importantes ao bom convívio em sociedade: “cortesia, civilidade, afabilidade” (FERREIRA, 1986, p. 1741) e, segundo Holanda, representa um dos “valores universais mais caros à sociedade democrática”, sendo relacionada à “intensa participação na vida secular, livre manifestação de diferenças e de sua negociação” (2002, p. 130).

Na urbanidade, então, está pressuposta a interação presencial, que só pode ocorrer entre indivíduos que compartilham um mesmo espaço físico. No entanto, indivíduos compartilhando um mesmo espaço físico podem interagir ou não. A questão principal, então, não recai na *interação*, mas no *compartilhamento do mesmo espaço físico*, sem o qual nenhuma interação se dá.

O simples encontro das semelhanças e diferenças no espaço público nos permite, no mínimo, uma validação de nossa própria essência e uma possibilidade de crescimento. Compartilhar o mesmo espaço com outras pessoas – ainda que com elas não se interaja – favorece a aprendizagem social, cuja teoria acredita que o pensamento, o sentimento e o comportamento podem ser profundamente alterados pela observação, e que os indivíduos, submetidos a estímulos ambientais, “são capazes de focalizar, selecionar e organizar [...] aqueles que consi-

deram relevantes" (DAVIS, 1981, p. 76-77). Quando este compartilhamento se dá com pessoas de grupos (sociais, culturais, econômicos, religiosos...) diferentes dos que pertencemos, a aprendizagem é ainda mais significativa e benéfica para a sociedade. Segundo Peponis, "num ambiente diversificado, as pessoas confrontam-se entre si, em vez de reproduzirem uma visão idealizada do mundo, assim alcançando um estágio de maior maturidade psicológica" (1989, p. 22). E arremata: "Se a sociedade enquadra as pessoas em diferentes classes, papéis e posições, o espaço urbano pode ser um dos meios de reintegração." (1989, p. 23)

A busca pela urbanidade e de espaços públicos que a viabilizem se estabelece, portanto, como algo desejável na vida de qualquer sociedade (especialmente uma sociedade desigual como a nossa). No entanto, inspiradas por ideias desenvolvidas a partir da crítica às grandes aglomerações humanas das cidades pós Revolução Industrial, cidades ao redor do mundo passaram por transformações que fizeram justamente o contrário. Uma série de lugares sem vida começou a surgir – ainda que a declarada intenção inicial de seu desenho fosse sua utilização pelas pessoas – e vários estudiosos, então, começaram a buscar entender porque isso estava acontecendo.

Os estudiosos da urbanidade constataram que apenas ter a *intenção* de fazer um lugar vivo não era suficiente, que era preciso proceder à observação atenta do comportamento das pessoas nos espaços públicos para compreender a relação entre sua configuração e sua utilização. O conhecimento construído por eles foi o grande responsável pelo aumento da preocupação com espaços públicos que favoreçam a urbanidade, o que se pode observar desde a década de 1960.

Cidades como Copenhague, Melbourne, Nova York, que estão aí disponíveis para estudo e inspiração, estão-se dando conta de que lugares vazios poderiam estar cheios de gente, e que não só um lugar cheio de gente é algo positivo, como um lugar vazio não o é. Estão aprendendo a ver espaços públicos subutilizados como desperdício social, cultural, financeiro, ambiental. Estão aprendendo a valorizar o pedestre e a colocar o automóvel particular num patamar de menor importância na hierarquia da mobilidade urbana. Estão manipulando atributos globais e locais de suas configurações para favorecer a vida pública.

No entanto, mesmo com tanta informação disponível, ainda é possível encontrar, em qualquer cidade contemporânea, espaços públicos inadequados para apoiar a vida pública, e, em várias delas, pouco ou nada é feito para torná-los mais atraentes, seguros, adequados, diversos, agradáveis para o cidadão. Pior: espaços assim continuam sendo criados. Na minha cidade isso não é diferente, o que sempre me incomodou.

É neste contexto que vem esta tese. Ela reúne conhecimento e repertório disponíveis sobre desenho de espaços públicos e os traduz, complementa e estrutura em um método para se conhecer, saber observar, avaliar e, consequentemente, manipular, os principais atributos de um espaço público incidentes no seu desempenho sociológico, com vistas a uma vida pública de boa qualidade. Este método se baseia na importância da observação, do olhar direcionado inicialmente para os sujeitos e suas atividades, e é oferecido como instrumento de apoio aos que lidam com espaços públicos, em diferentes níveis – da formação acadêmica à gestão municipal.

Ao escolher Brasília como objeto de estudo, mostra que a capital do Brasil não só ainda não vem trabalhando plenamente para favorecer sua vida pública, como muitas vezes vem agindo de forma a ampliar ainda mais as características que a prejudicam, adotando posturas e soluções que a literatura e o repertório urbano disponível repetidamente mostram ser ineficientes para abordar os problemas da cidade contemporânea. Neste contexto, esta tese traz uma crítica.

Ao mesmo tempo, mostra que Brasília pode ser uma cidade que valoriza seus habitantes, ao oferecer-lhes espaços públicos de altíssima qualidade nos quais possa florescer a urbanidade, e que isso pode acontecer sem que ela perca ou tenha enfraquecidas as características que a fazem única no mundo e que lhe conferiram o título de Patrimônio Cultural da Humanidade. Pelo contrário. Neste contexto, esta tese traz uma contribuição, e é uma espécie de declaração de amor à cidade e aos seus cidadãos.

Este trabalho está estruturado em três capítulos:

O primeiro estabelece a relação entre arquitetura e vida pública. Apresenta o conceito de urbanidade, quais seriam seus requisitos básicos e evidencia as oportunidades que o espaço público oferece. Em seguida, explica que se encara arquitetura como variável independente e realidade que pode ser examinada sob várias lentes, sendo uma delas a sociológica (sua maior ou menor capacidade de favorecer a urbanidade), tendo como ponto de partida a Teoria da Lógica Social do Espaço, ou Teoria da Sintaxe Espacial. Em seguida, classifica as atividades no espaço público, do qual traça um breve histórico desde a cidade da Revolução Industrial, passando pela cidade-jardim, o movimento moderno e o estágio atual da cidade contemporânea. Nele, revisa-se a literatura vinculada ao tema, ao mostrar as ideias de estudiosos da configuração e da urbanidade – autores que se preocuparam em compreender o funcionamento das pessoas nos lugares. Em seguida apresenta-se três estudos de caso de cidades que vêm favorecendo a vida pública em suas ações: Copenhague, Melbourne e Nova York. Encerram o capítulo as questões da tese e suas hipóteses.

O segundo capítulo resgata os estudiosos citados no Capítulo 1 e apresenta seus achados sobre a vida pública, baseados na observação dos sujeitos nos espaços públicos. Extrai deles técnicas de levantamento da vida pública, sugestões de itens de verificação e de elementos de configuração de espaços públicos que favoreçam a vida pública. Em seguida, reúne-as para oferecer o método mencionado. O método estabelece os seguintes passos: 1) conhecimento geral do objeto de estudo; 2) levantamento de sua vida pública: conhecimento, por meio da observação, dos sujeitos nele presentes e as atividades que eles desenvolvem; 3) avaliação de sua vida pública por meio da verificação de um conjunto de itens vinculados aos sujeitos e suas atividades; 4) avaliação dos seus espaços públicos por meio do estudo dos seus elementos de configuração – atributos globais e locais – propícios ao estabelecimento, manutenção e florescimento da vida pública; e 5) recomendações para o aprimoramento do lugar.

O terceiro capítulo apresenta o estudo de caso: Brasília. Caracteriza a estrutura da cidade e delimita a área de atenção dentro dela. Mostra como a cidade, ao lidar com os sujeitos e as atividades nos espaços públicos, e com os elementos de configuração influentes na vida pública, não a vem favorecendo. Para evidenciar o peso de seus atributos locais na vida pública, são selecionados dois espaços centrais para proceder à aplicação completa do método proposto no Capítulo 2 – a Plataforma Rodoviária e o Eixo Monumental leste. As recomendações dadas ao final de cada análise buscam mostrar que é possível Brasília ter uma vida pública mais intensa mesmo em seus espaços predominantemente simbólicos, que isso não macula suas características essenciais e não necessariamente custa rios de dinheiro.

A informação utilizada para a elaboração deste trabalho veio do estudo de livros, relatórios, leis, trabalhos acadêmicos, revistas, artigos e imagens, mas também de nossa vivência pessoal; entrevistas realizadas formal e informalmente; impressões de filmes e viagens; registros do que foi visto e ouvido em palestras, seminários e cursos; notícias de jornal; e, principalmente, da observação, sistemática ou não, do comportamento das pessoas nos lugares públicos.

Uma pesquisa é fruto de suas fontes, fontes são fruto de escolhas, e escolhas – com seus critérios estabelecidos – são fruto da visão de mundo do pesquisador. Assim, expõe-se aqui um posicionamento. Sempre haverá mais o que ler, ouvir e observar, mas uma pesquisa precisa chegar a termo, sob pena de nunca ser útil, por não se dar a conhecer.

Capítulo 1 – Vida pública e arquitetura: subsídios

1.1 O episódio da Praça Jandaia e as oportunidades do espaço público: ilustrando a necessidade da vida pública e construindo a compreensão da relação espaço-sociedade

Em 2008 construiu-se, num terreno em meio aos condomínios da Quadra 205, de Águas Claras, bairro de classe média do DF, a praça Jandaia. Segundo o jornal *Correio Braziliense*, os moradores[1] mobilizaram-se, solicitaram autorização à administração local, elaboraram o projeto, e a empresa responsável pela construção da maioria dos condomínios o executou sem nenhum ônus para o poder público. Assim, por iniciativa e participação populares, a vizinhança ganhou um local onde pudesse acontecer a vida pública – com gramados, palmeiras, calçadas, bancos, fonte e anfiteatro.

Menos de dois anos depois, a administração local destruiu a fonte (que andava desativada) e soterrou o anfiteatro, por solicitação dos próprios moradores. A intenção: livrar-se dos baderneiros e usuários de drogas que foram atraídos pelo local (Figura 1).



Figura 1 - Brasília, Brasil. Águas Claras. Praça Jandaia como foi originalmente construída (esquerda) e atualmente (direita). Fonte: Google Earth.

Embora não se tenha acompanhado em tempo real o desenrolar do ocorrido, ou feito maiores levantamentos do lugar, de seu uso e seus sujeitos, é possível e pertinente desenvolver mais este assunto para os propósitos deste trabalho.

[1] Cabe aqui uma palavra sobre generalizações. Expressões como: os moradores da quadra tal, o brasiliense, o Governo do Distrito Federal, a cidade de Nova York e outras serão usadas neste trabalho por questões de fluência do texto. Fica aqui um pedido de compreensão aos integrantes das exceções.

Comecemos pelo fato de a comunidade, mesmo servida de espaços privados de lazer, ter sentido falta de um espaço público. Mesmo que uma hipótese provável seja a preocupação em urbanizar a área em frente aos seus imóveis para os valorizar (o que deve ter pesado na decisão da construtora de realizar o projeto), há algo mais aí.[2]

A maioria dos lotes ao redor da Praça Jandaia é constituída por condomínios residenciais com gramados e áreas de lazer, assim como a grande maioria dos empreendimentos residenciais anunciados em Brasília desde há alguns anos. Embora nem todos sejam o caso daqueles que rodeiam a praça, esses empreendimentos, em geral, independente de sua localização ou tipo edilício, vêm exaltando áreas privativas e temáticas, que estariam à disposição dos condôminos, como integrantes de "um novo conceito de morar", um "estilo de vida diferenciado", onde "tudo o que você precisa para viver bem" está ali. A ambientes mais comuns, como piscina, sauna, churrasqueira, parque infantil, quadra de esporte e salão de festas, vêm-se somando outros como *garage band*, bistrô, *home cinema*, espaço mulher, espaço kids, espaço zen, *lounge*, jardim lúdico, spa, *body care*. Conhecendo as características da maioria dos espaços públicos brasilienses – normalmente de má qualidade, pouco servidos de estrutura básica para permanência (como sombras), mal mantidos e gerenciados – não é difícil imaginar que qualquer espaço dedicado ao lazer no interior de um lote residencial terá muito mais chances de estar mais bem conservado e equipado que um espaço público.

Essa é a primeira questão. Agora vamos à segunda.

Nesses espaços privados, a convivência se dá entre os que são autorizados a neles ingressar e permanecer, ou seja, normalmente entre membros de um mesmo grupo socioeconômico ou cultural (e seus convidados, que frequentemente são do mesmo grupo), já que apenas pessoas de uma determinada faixa de renda poderiam viver ali. Para os que não vivem ali, mas vão até lá para trabalhar, há outras estratégias. Um empreendimento recente prevê a "praça das babás, com estar", deixando claro que esse grupo tem território específico dentro do condomínio, e descreve que nele haverá um "grande boulevard [...] com acesso enclausurado sem contato com o porteiro". Fica a dúvida sobre isso ser realmente uma vantagem a ser anunciada: não poder estar frente a frente com quem controla o acesso ao seu lugar de morar, nem que seja para lhe desejar um bom dia.

[2] Aliás, se um dos objetivos da construção da praça era mesmo o de valorização dos imóveis circundantes, nisso ela também foi bem sucedida. Como seu alcance extrapolou a vizinhança imediata, ela se tornou uma referência para o bairro. Assim, propagandas de imóveis costumam acrescentar "Praça Jandaia" aos endereços da quadra, o que é mais um sinal claro de espaço público bem sucedido (como se verá na história do Bryant Park, em Nova York).

Assim, nos espaços dedicados ao lazer no interior de um lote residencial, são grandes as chances de saber com quem se vai encontrar, que "tipo de pessoa" será essa que os frequentará. Mais que isso: há regras para utilização desses espaços, há horários a serem respeitados, agendas a serem cumpridas. Não há, em geral, surpresas.

A convivência no domínio público, porém, é de outra ordem. Ocorre, ou não, entre quem quer que nele esteja presente: não se selecionam os sujeitos de um espaço público. Além do mais, excluídas as ilegalidades e imoralidades, que devem ser combatidas, são muito variadas as atividades que nele podem ocorrer, a maioria não podendo ser determinada ou ter seu horário controlado.

Se, mesmo juntando-se as duas questões acima, os moradores reivindicaram um espaço público, é porque há *algo* no espaço público que eles valorizam (conscientemente ou não) e que não pode ser encontrado em nenhum outro local. Esse "algo" é a **vida pública**: insubstituível e, sempre, em alguma medida, almejada pelos seres gregários que somos.

Gehl (2006, p. 15) relaciona importantes oportunidades vinculadas ao simples fato de podermos encontrar, ver e ouvir outras pessoas no espaço público.

O autor coloca que o espaço público suaviza a fronteira entre se estar sozinho e se estar acompanhado, por oferecer uma **forma *descomprometida* de se estar entre outras pessoas**. Interagir com as pessoas, bem como comprometer-se com ou participar dos acontecimentos presenciados, é tão somente uma opção. Isso tem grande importância, especialmente em contraponto ao convívio exclusivo intramuros.

Jane Jacobs, afirma que estar entre outros no espaço público favorece mais nossa liberdade e privacidade que estar entre outros num espaço privado.

> Quando um lugar carece de vida nas calçadas [substituamos a expressão *vida nas calçadas* por *vida pública* aqui, sem prejuízo para a compreensão da afirmação], os moradores deste lugar precisam ampliar sua vida privada se quiserem manter com seus vizinhos um contato equivalente. Devem decidir-se por alguma forma de compartilhar, pela qual se divida mais do que na vida das calçadas, ou então decidir-se pela falta de contato. (JACOBS, 2007, p. 67)

Jacobs diz que, quando se decide por ampliar sua vida privada, passa-se a ser mais exigente com seus vizinhos – alguns estratos sociais buscando inclusive selecioná-los – e pouco tolerantes com as diferenças. Assim, em formas de contato que precisam ocorrer em ambientes privados, não se vai abrir as suas portas para *indesejáveis*, que findam ser apenas pessoas desconhecidas, não necessariamente inconvenientes, ameaçadoras ou perigosas. E completa que, por isso mesmo:

> O resultado mais comum nas cidades, onde as pessoas se veem diante da opção de compartilhar muito ou nada, é o nada. Em lugares da cidade que careçam de uma vida pública natural e normal, é comum os moradores manterem em relação aos outros um isolamento extraordinário. Se o mero contato com os vizinhos implica que você se envolva na vida deles, ou eles na sua, e se você não puder selecionar seus vizinhos como a classe média alta costuma fazer, a única solução lógica que resta é evitar a amizade ou o oferecimento de ajuda eventual. (JACOBS, 2007, p. 70)

A vida pública permite, então, que se esteja com outras pessoas sem necessariamente estar com alguém especificamente, e isto faz com que o isolamento seja menos necessário: há uma gradação de situações alternativas a se estar sozinho (GEHL, 2006, p. 17). Um dos fatores cruciais para tornar o espaço público favorável ao exercício da nossa liberdade de interação é um certo anonimato adquirido pela distância pública que ele oferece. Dentre os vários níveis de distâncias relacionados ao corpo humano (íntima, pessoal, social e pública, a serem vistas no Capítulo 2) é a distância pública (maior que 3.75m) que se presta a situações nas quais queremos ver ou ouvir um evento, mas não desejamos necessariamente envolver-nos com ele.

A relação de confiança com o mundo à nossa volta começa a se estabelecer com o simples fato de ver as pessoas com certa frequência, observando como elas se comportam, vestem-se, trabalham. É assim que pessoas desconhecidas tornam-se “conhecidas de vista”, e nossa tolerância se amplia à medida que preconceitos são vencidos pela experiência cotidiana no espaço público, que nos pode mostrar, por exemplo, que não há problema algum em interagir com aquela pessoa muito diferente de nós. A partir daí, de acordo com nosso desejo, formas básicas de contato podem ocorrer: uma troca breve de palavras, um comentário com a pessoa que também está sentada no banco, puxar assunto com uma criança, parar para perguntar alguma coisa a alguém que está trabalhando.

As **oportunidades de interação** que oferece o espaço público, segundo Gehl, começam por esses contatos de baixa intensidade, que podem evoluir para ampliar nossa rede de relações sociais, e também estão vinculadas à manutenção ou mesmo ao aprofundamento de contatos já estabelecidos. O espaço público permite o encontro frequente de vizinhos e colegas de trabalho de uma forma natural e cotidiana, não como um compromisso assumido previamente. O espaço público, assim, desonera as pessoas da necessidade de programarem grande parte de seus encontros.

Outra oportunidade oferecida pelo espaço público é a de nos permitir **obter informação sobre o mundo que nos cerca e sobre as pessoas à nossa volta**, sem necessidade de as interpelar. Como disse o jogador de baseball americano Yogi Berra, em uma de suas divertidís-

simas frases, “você pode observar bastante apenas olhando”[3]. Assim, é preciso extrapolar o lazer intramuros para se obter um espaço de observação mais abrangente, que proporcionará conhecimento mais abrangente. Não há como negar que há uma segurança e conforto psicológicos advindos deste domínio do ambiente circundante, além de uma sensação de pertencimento.

> A oportunidade de ver e ouvir outras pessoas numa cidade ou área residencial também implica uma oferta de informação valiosa sobre o ambiente social no qual se está inserido, de uma forma geral, e sobre as pessoas com as quais moramos e trabalhamos, de forma particular.
>
> Isso é especialmente verdade em conexão com o desenvolvimento social de crianças, que é amplamente baseado na observação desse ambiente, embora todos nós precisemos estar atualizados com o mundo circundante para funcionar num contexto social.[4] (GEHL, 2006, p. 21)

A última das principais oportunidades oferecidas pelos espaços públicos relacionada por Gehl seria a de **inspiração**. Querer fazer parte da vida pública, em qualquer nível de interação com os demais, corresponde à nossa própria natureza, já que isso nos é fonte de estímulo. Comparativamente a vivenciar edifícios e elementos estáticos, vivenciar pessoas, que se movimentam, falam, criam, divulgam e implementam ideias, é uma experiência muito mais rica e atraente. Tanto mais rica e atraente quanto mais variada for, e não repetitiva e previsível, como costuma acontecer nos locais de lazer intramuros.

Pois bem, por almejar a vida pública, os vizinhos ganharam uma praça com espaços bem cuidados e dois equipamentos interessantes. Num bairro como Águas Claras, onde há alta concentração de pessoas e muito poucos espaços públicos, o que quer que se ofereça nesse sentido tem grandes chances de funcionar localmente e mesmo de extrapolar as fronteiras da vizinhança imediata e atrair moradores de outros lugares. Foi o que ocorreu.

Numa tarde de sábado de março de 2011, à medida que o lugar se tornava termicamente mais confortável pela sombra de algum prédio projetando-se sobre ele (já que não se pode contar com as palmeiras para se obter sombra razoável), presenciou-se crescente movimentação. Pessoas de diferentes idades saindo de seus prédios para passear com crianças ou cachorros, caminhar ou sentar nos bancos para ler; meninos treinando skate; e um grupo animado de jovens, alguns dos quais vindos em carros, que estacionaram ali perto.

---

[3] You can see a lot just by observing. Esta frase é muito citada pela organização não governamental americana sediada em Nova York *Project for Public Spaces*/PPS. O PPS tem, entre seus princípios de trabalho, um conhecimento profundo do funcionamento do lugar onde se vai intervir, obtido principalmente por meio de entrevistas com sujeitos e da observação reflexiva de seu comportamento.

[4] "The opportunity to see and hear other people in a city or residential area also implies an offer of valuable information about the surrounding social environment in general and about the people one lives or works with in particular.

This is especially true in connection with the social development of children, which is largely based on observation of the surrounding social environment, but all of us need to be kept up to date about the surrounding world in order to function in a social context.

Se isso ocorre agora, quando não há nenhum equipamento além de bancos e dois postes altíssimos de luz, podemos imaginar que, com fonte e anfiteatro, a movimentação na Quadra 205 de Águas Claras deve ter sido, no mínimo, um pouco maior, após sua inauguração (excluindo-se aqui o fator novidade). Como não é qualquer espaço público que tem capacidade de atrair vida pública, e é propósito deste trabalho explicitar os atributos de um lugar bem sucedido neste sentido, o que será feito no Capítulo 2, pode-se dizer que, mesmo não sendo exemplo de espaço estimulante e florescente, a praça Jandaia deu certo. Isso porque seus frequentadores eram em número razoável, de certa forma variados (incluindo boa proporção de mulheres e crianças), e abarcavam tanto pessoas dos edifícios vizinhos quanto de outras localidades, que realizavam ali atividades diversas. No entanto, dentre as atividades diversas, algumas passaram a incomodar os moradores, e foi a partir do estabelecimento delas que eles começaram a achar que a praça tinha dado errado.

Pode ser que a expectativa dos moradores, quando reivindicaram a praça, tenha sido a de que ela atendesse apenas a eles, e que se destinasse apenas aos usos imaginados por eles. Afinal, a praça é fruto de sua mobilização e projeto, e espaços criados a partir desta dinâmica tendem a refletir a comunidade, que se identifica com eles, e os cuida como se fossem seu. Nesse contexto, é comum a crença de que, se algum mau uso foi feito do lugar, ele provavelmente foi originado por alguém que não pertence a ele. Assim, quando a praça começou a "dar problemas" (ou seja, ela deu tão certo que passou a dar errado), não por acaso, eles foram atribuídos a “visitantes indesejados”, embora não haja como afirmar que não eram residentes locais os responsáveis pelo som alto, a bebida, o consumo de drogas, os atos obscenos.

Ainda que o espaço tenha sido criado por iniciativa da comunidade, ele não *pertence* a ela: pertence à cidade (por isso é questionável a ação da administração local, que simplesmente atendeu aos anseios dos vizinhos da Quadra 205 de Águas Claras, desconsiderando o contexto maior). Além disso, em se tratando de lugar utilizado por seres humanos (*qualquer* lugar, público ou não), não é surpresa alguma que atividades problemáticas ocorram, também. Isso, no entanto, não precisa servir de desestímulo à realização da praça, mas, sim de informação útil para saber lidar com ela.

Conceição Freitas, cronista do jornal *Correio Braziliense*, comenta o ocorrido:

> Os segregados da Terra
>
> Deu no Correio do último dia de 2009: moradores da Quadra 205 de Águas Claras decidiram demolir a praça que havia no lugar. Motivo: a área havia se transformado em ponto de drogas e de práticas de atos obscenos. Argumentos de um dos moradores: o anfiteatro ali construído era uma “utopia de arquiteto”.
>
> Se a moda pega, teremos, ao fim e ao cabo, uma destruição planetária de praças, ruas, igrejas, estações de metrô, pontos de ônibus, coretos, calçadas, todo e qualquer lugar público

> onde haja alguma aglomeração dos desorientados da Terra. A começar pela praça da Sé, em São Paulo, e pela escadaria da igreja da Candelária, no Rio. Paulistanos e cariocas fariam um plebiscito e, a se levar em conta a tendência brasiliense, aprovariam a destruição de dois dos logradouros mais importantes das duas cidades.
>
> A decisão dos moradores da Quadra 205 exemplifica, à perfeição, um jeito brasiliense de ser. A cidade de largos espaços vazios, de horizontes ao alcance dos olhos e de longos silêncios urbanos segregou os habitantes, tirou bêbados, drogados, miseráveis, mendigos, prostitutas, desorientados em geral, do convívio com quem tem um teto e um norte. Foi um grave equívoco do projeto de Lucio Costa, que acabou por fazer o brasiliense do Plano Piloto e redondezas próximas acreditar que vive num grande condomínio cercado de cidades-satélites – e a distância segura delas.
>
> O que salvará Brasília, estou convencida disso, é a democratização de seus espaços urbanos. O que estragou Brasília foi o longo período em que se manteve isolada do restante do país e segregada de si mesma. Esse isolamento criou habitantes demasiadamente despreparados para enfrentar os perigos das grandes cidades. E eles existem até nas cidades mais desenvolvidas do planeta. Os desorientados da Terra se misturam aos abrigados, orientados e protegidos em Nova York, em Paris, em Amsterdã, na Cidade do México, em Caracas, em São Paulo, em qualquer grande cidade deste mundo perdido de todos nós.
>
> Falta-nos tolerância, preparo e noção de responsabilidade social para entender que cidadania não é apenas fazer eleição entre vizinhos. É pensar coletivamente no bairro, na cidade, no país e no planeta em que se vive.
>
> Ao contrário do que disse o morador sobre “utopia de arquiteto”, é exatamente o que nos está faltando: a crença nos sonhos. Depois que se decretou o fim das utopias, o mundo virou o que virou: um objeto cósmico à beira da implosão. O império do individualismo, a devoção cega às leis do mercado, a destruição do sentido de coletividade – o fim das utopias – nos transformou em destruidores de praças.
>
> Tentar dar um novo destino à praça seria muito mais trabalhoso, com certeza, porém propositivo, construtivo, coletivo. (FREITAS, 2010)

Na verdade, não seria necessário dar um novo destino à praça, mas observar atentamente seu funcionamento para conhecê-la melhor e poder saber como combater seus problemas, sem mutilá-la. Isso foi feito em Bryant Park, Nova York (criado como praça em 1847), localizado nos fundos da Biblioteca Nacional dos Estados Unidos. Na década de 70, ele era um espaço decadente, que abrigava traficantes e usuários de drogas e que se tinha tornado cenário de atividades ilegais. Os edifícios circundantes não queriam vincular sua imagem a ele, e a população o evitava. No início da década de 80, buscando encontrar uma maneira de resolver os problemas existentes, a *Bryant Park Restoration Corporation* contratou William Whyte e o PPS[5] para estudarem o local. Após entrevistas, enquetes, filmagens, mapeamento das atividades no tempo e no espaço, chegaram ao relatório: "Bryant Park: intimidação ou recreação?", no qual não fizeram uma só recomendação restritiva de acesso ao local. Ao contrário: sugeriram torná-lo o mais acessível, atraente e interessante possível. As recomendações implementadas, além de várias outras iniciativas posteriores, transformaram-no num dos mais utilizados espaços públicos de Manhattan, com impactos positivos na vizinhança, o que se refletiu na maneira como a recente torre do Bank of America é conhecida: pelo seu endereço, One Bryant Park.

[5] William H. Whyte foi grande pesquisador do comportamento social nos espaços públicos e um dos fundadores do PPS, em 1975.

É claro que é preocupante que alguns frequentadores intimidem outros, assim como são condenáveis algumas atividades constatadas pelos moradores da Quadra 205, mas será que só havia "pessoas erradas" fazendo "coisas erradas"? Não havia também "pessoas certas" fazendo "coisas certas"? Claro que havia. E quais seriam, em comparação, os números do "certo" e "errado"? Para isso seria preciso observar a praça, estudá-la, conhecê-la, para nela intervir de forma construtiva – assim, as crianças não precisariam ver destruído o anfiteatro onde elas brincavam durante as manhãs, só porque nas noites de sexta e sábado neles ocorriam atividades indesejáveis. Sim, seria trabalhoso, como coloca Conceição, mas vale à pena. Um espaço público é um bem inestimável.

Teria sido benéfico a Administração Regional de Águas Claras, ao se deparar com a solicitação dos moradores, investigar um pouco mais a vida pública do local, à semelhança do que Whyte e sua equipe fizeram com Bryant Park. O poder local investiu dinheiro público na destruição da fonte e soterramento do anfiteatro (e isso não é menos grave por não terem sido construídos com dinheiro público), quando poderia tê-lo investido (em quantidade muito inferior) em estudar as atividades na praça, identificar sua frequência, seus sujeitos, sua localização, suas circunstâncias. Poderia, com o estudo destas informações, chegar a uma lista de ações possíveis para se contornar os problemas, que poderia colocar em prática enquanto monitorasse seus resultados. Concomitantemente, cuidaria de buscar conscientizar a comunidade para os benefícios da urbanidade, a necessidade da tolerância, enquanto poderia ter a iniciativa de sugerir e apoiar eventos que fortalecessem a relação da comunidade com aquele espaço. E, claro, se necessário, acionaria a polícia local.

No entanto, a solução parecia mais simples: torná-la menos atraente, mutilando-a. O simples fato de esta solução ter sido aventada deixa claro que as pessoas inferem, ainda que às vezes inconscientemente, que **a arquitetura tem *efeitos***.

1.2 A compreensão da arquitetura e seus aspectos: as dimensões morfológicas

Arquitetura, tal qual a entendemos aqui, é lugar, e pode ser encarada e estudada como variável dependente e independente, e ela é as duas coisas, ao mesmo tempo. Quando ela é **variável dependente**, ela decorre do "ambiente socionatural em que se realiza, por exemplo: clima, relevo, geologia, hidrografia, disponibilidade de materiais (ambiente natural); conhecimento científico-tecnológico, interesses econômico-político-ideológicos (ambiente social)"[6] (HOLANDA, 2006, p. 2). Ela é o resultado destas coisas.

[6] Neste trabalho consideraremos apenas a relação da arquitetura com as pessoas.

O primeiro desenho da praça Jandaia decorreu do interesse da comunidade em ter um local de lazer e convívio. Ela foi moldada de acordo com os desejos dos moradores, que conseguiram realizar um projeto que tivesse elementos de suporte às atividades imaginadas por eles. A materialização desses elementos certamente passou por restrições, como limitações de orçamento ou imposições legais, e o que se obteve foi uma arquitetura decorrente destes fatores.

No entanto, assim que a praça Jandaia foi criada, ela passou a causar efeitos nas pessoas. Elas passaram a sair mais dos seus condomínios e permanecer mais tempo ao ar livre; elas modificaram seus trajetos para acompanhar as calçadas e evitar pisar na grama; as vistas para aquele local tornaram-se mais bonitas, pois não mostravam mais um terreno baldio; seus equipamentos e recintos inspiraram as pessoas a desenvolver uma série de atividades, isoladamente ou em grupo; contatos entre vizinhos tornaram-se possíveis e mais frequentes. Essas e outras coisas aconteceram *por causa dela*: a arquitetura aqui é **variável independente**.

Posteriormente, a praça sofreu uma intervenção: a força política da Quadra 205 conseguiu que a Administração Regional eliminasse fonte e anfiteatro. Seu desenho atual, como variável dependente, resultou dos interesses dos moradores em banir certas práticas que julgaram inaceitáveis. Dessa forma, ao longo da história das cidades, estas duas faces da arquitetura se alternam, moldam seus espaços públicos e influenciam o uso que suas populações fazem (ou não) deles.

Este trabalho lida com a arquitetura como variável independente, pois importa saber que efeitos ela cria para a vida pública. Estudar as relações do espaço construído com as práticas sociais é a maneira de construir um conhecimento que nos permita manipular conscientemente a configuração para contemplar as expectativas sociais.

As expectativas das pessoas quanto ao desempenho da forma dos lugares são de diferentes ordens, e por isso estão relacionadas aos diferentes aspectos da arquitetura, também chamados "dimensões" pelo grupo de pesquisa Dimensões Morfológicas do Processo de Urbanização/DIMPU, formado por professores da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília/FAUUnB[7], em 1984. Em 1994, Frederico de Holanda e Gunter Kohlsdorf

[7] Participavam originalmente os arquitetos Benamy Turkienicz, Frederico de Holanda, Gunter Kohlsdorf, Márcio Villas Boas, Maria Elaine Kohlsdorf e Mário Júlio Kruger. Para um conhecimento maior da pesquisa, ver Holanda, 2010, p. 26-31.

elencam sete dimensões[8]: funcional, de copresença, bioclimática, econômica, topoceptiva, emocional e simbólica. (HOLANDA e KOHLSDORF, 1995, p. 12)

Um resumo da pesquisa, elaborado por Maria Elaine Kohlsdorf, em 1996, renomeia alguns aspectos – os emocionais passam a ser chamados de afetivos e, os simbólicos, de expressivos – e explicita quais são as expectativas vinculadas a cada dimensão:

> - funcional (resposta do espaço à expectativa de realização de certas atividades);
> - bioclimática (resposta do espaço a expectativas de conforto higrotérmico, acústico, luminoso e de qualidade do ar);
> - de copresença (resposta do espaço a expectativas por facilidade de encontros não programados nas áreas livres públicas);
> - topoceptiva (reposta do espaço a expectativas de orientar-se e identificar os lugares);
> - econômica (resposta do espaço a expectativas por certos custos de sua construção e manutenção);
> - expressiva (resposta do espaço a expectativas de representação simbólica) e
> - afetiva (resposta do espaço a expectativas de vínculos afetivos – topofílicos – das pessoas com os lugares).
>
> (KOHLSDORF, 1996, p. 06) A estrutura em tópicos não consta do original..

Cada dimensão implica um conjunto próprio de categorias de análise, pelo qual podemos descrever e avaliar o espaço. Assim, olhamos para o lugar com sua lente específica para identificar os atributos físicos que favoreçam ou não o atendimento das expectativas sociais a ela relacionadas. Nesse contexto, uma mesma característica espacial pode receber tipos distintos de avaliação. Se, para a dimensão bioclimática, para a qual importa o conforto, a existência de vegetação de sombra é fator primordial para o bom desempenho higrotérmico de um lugar de clima quente, para a dimensão topoceptiva, que trabalha com a percepção, ela é apenas mais um dado de composição plástica, e sua inexistência não implica num mau desempenho desse lugar.

Os elementos de análise são julgados de acordo com códigos universais, grupais ou individuais (HOLANDA, 2006, p. 05). Alguns, como os dois exemplos acima, são baseados em **códigos universais**. No caso dos aspectos bioclimáticos, as pessoas se sentem mais confortáveis se estiverem em um ambiente em que temperatura e umidade do ar se encontram dentro de um certo intervalo, e se tiverem como se proteger da ação direta do sol, se este for seu desejo. No caso dos aspectos topoceptivos, o estudo do desenvolvimento cognitivo do ser humano permite saber como ele apreende a forma dos lugares e qual o papel que determinados elementos desempenham nesta percepção. Quando se trabalha com dimensões que envolvem

[8] Estas dimensões são um desdobramento crítico do grupo de pesquisa do *modelo de 4 funções* de um edifício, proposto por Hillier e Leaman, em 1974. O primeiro desdobramento importante foi a expansão da noção do edifício como realidade aspectual para a arquitetura de forma ampla (no trabalho, Holanda e Kohlsdorf consideram arquitetura como *lugar*, incluindo aí a "paisagem natural, arquitetonicamente considerada" (1995, p. 5)

códigos universais, o bom desempenho da forma será considerado bom para todos os indivíduos, e deve sempre ser buscado.

Códigos grupais estão relacionados, por exemplo, a expectativas das classes sociais. Assim, um condomínio fechado, onde o acesso é restrito, seria considerado de bom desempenho sociológico apenas para uma parcela da sociedade que se reconhece no sistema de encontros proporcionado por ele. **Códigos individuais** relacionam-se, por exemplo, a visões de mundo, experiências prévias ou patologias, as quais podem até ser compartilhadas por várias pessoas, mas não a ponto de se constituírem em códigos grupais. Segundo Holanda, "lugares impactam esteticamente a gente em função de valores que podem ser pessoais e intransferíveis – a empatia que sinto por um exemplo arquitetônico é função da similitude entre minha visão de mundo e a subjacente ao lugar, contida na configuração formal-espacial" (HOLANDA, 2010, p. 28).

Do método de análise dimensional decorre que não se pode simplesmente avaliar um lugar como bom ou ruim sem se especificar a que aspecto se refere, ou que código se procura atingir. Não é suficiente perguntar "Esta forma é boa?", mas "Esta forma é boa para que aspecto?" e "Esta forma é boa para quem?". A partir dessas respostas, tem-se a consciência que uma decisão de desenho em prol de um melhor desempenho numa dimensão pode prejudicar o desempenho da forma em outras, e que uma decisão em prol de um grupo pode frustrar as expectativas de outros. Isso coloca a prática arquitetônica no desejável patamar de responsabilidade e comprometimento.

Toda expectativa social que não está vinculada a códigos universais precisa ser colocada em contexto. Segundo Holanda e Kohlsdorf, "a arquitetura muda ao longo da História porque expectativas também mudam ao longo da História, sendo constitutivas de sociedades específicas [...] Expectativas são, assim, sistemas artificiais de valores históricos que têm, elas próprias que ser entendidas criticamente." (HOLANDA e KOHLSDORF, 1995, p. 12-13).

Em 1945, no estado do Alabama, sul dos Estados Unidos, uma mulher negra de 32 anos se recusou a levantar-se para ceder seu assento a um homem branco no ônibus. Isso contrariou as expectativas das pessoas daquela época e daquele lugar, quando e onde a separação entre brancos e negros – com privilégios para os brancos – era regulamentada por lei. Rosa Parks foi presa por isso, e sua história ajudou a eliminar a política segregacionista no país.

Ao se analisar a forma – de bairros, espaços públicos, instituições ou equipamentos de apoio ao sistema de transporte – das cidades americanas que tinham essa política, vê-se sua correspondência às expectativas (do grupo dos brancos) de segregação entre seres humanos (no caso, baseada na cor da pele). Isso nos permite refletir sobre o que significaria reproduzir,

hoje, padrões espaciais como aqueles. Decorre daí que toda expectativa social deve ser considerada em um contexto maior ao ser analisada e antes de ser atendida. Assim, a pesquisa DIMPU classificava originalmente como macrodimensões ou dimensões superestruturais as dimensões ética, ecológica e estética. Elas permeariam todas as análises, avaliações e proposições dentro de cada categoria dimensional.

Um exame da literatura arquitetônica revela que nem todas as dimensões ou macrodimensões se encontram num mesmo nível de aprofundamento, estando algumas mais desenvolvidas que outras. Com o passar do tempo, na pesquisa referida, alterações foram propostas, dimensões receberam novas denominações, foram suprimidas ou desdobradas em outras, o que não prejudica o principal mérito do método – o olhar que ele oferece sobre os lugares. Dos pesquisadores originais, dois se destacam atualmente por prosseguirem dedicando-se não apenas a uma dimensão, mas ao refinamento e à estruturação do método como um todo: Frederico de Holanda e Maria Elaine Kohlsdorf.

Maria Elaine Kohlsdorf hoje trabalha com seis dimensões: suprimiu a dimensão afetiva e criou a expressivo-simbólica, que "observa o desempenho morfológico dos lugares em relação a seus atributos incidentes em resposta a expectativas sociais por agradabilidade visual e capacidade simbólica daqueles" (KOHLSDORF, 2011). Além disso, ela articulou as várias dimensões aos princípios de sustentabilidade ambiental, a partir de contribuição de Liza Andrade[9], o que permite aproximar mais a macrodimensão ecológica às demais.

Holanda hoje trabalha com oito dimensões: mudou a denominação da dimensão copresencial para dimensão sociológica e acrescentou a dimensão estética, que saiu do seu papel de macrodimensão e foi colocada ao lado das demais dimensões baseadas na percepção espacial. Ela buscaria responder às perguntas: "O lugar é belo, i. é. há características de um todo estruturado e qualidades de simplicidade/complexidade; igualdade/dominância; similaridade/diferença, que remetem a qualidades de clareza e originalidade, e por sua vez a pregnância, implicando uma estimulação autônoma dos sentidos para além de questões práticas? O lugar é uma obra de arte, por veicular uma visão de mundo? Sua configuração implica uma *filosofia*?" (HOLANDA, 2010, p. 27-28).

A Tabela 1 busca fazer uma síntese da evolução da taxonomia das dimensões. Holanda diz que as quatro primeiras (funcional, sociológica, bioclimática e econômica) têm caráter "instrumental ou prático" (2010, p. 28). Como se pode ver, nelas não há divergência, o que ocorre

[9] As principais referências são sua dissertação de mestrado intitulada *Agenda Verde x Agenda Marrom: inexistência de princípios ecológicos para o desenho de assentamentos urbanos* (ANDRADE, 2005) e o curso *Princípios de Sustentabilidade para Reabilitação de Assentamentos Urbanos* (ANDRADE, 2009)

nas dimensões que se referem ao que a arquitetura "*nos diz, comunica, expressa"* (HOLANDA, 2010, p. 28).

Modelo de 4 funções Hillier e Leaman, 1974	7 dimensões Holanda e Kohlsdorf,G.,1994	7 dimensões Kohlsdorf, M.E., 1996		6 dimensões* Kohlsdorf, M.E., 2010	8 dimensões Holanda, 2010
continente de atividades	funcional	funcional		funcional	funcional
	de copresença	de copresença		de copresença	sociológica
modificação climática	bioclimática	bioclimática		bioclimática	bioclimática
modificação de recursos	econômica	econômica	>	econômico-financeira	econômica
	topoceptiva	topoceptiva		topoceptiva	topoceptiva
expressão simbólica	simbólica	expressiva		expressivo-simbólica	simbólica
	emocional	afetiva			afetiva
				*articuladas à sustentabilidade ambiental	estética

Tabela 1 - Resumo da evolução das dimensões morfológicas da arquitetura.

Pela influência explícita e particular de aspectos afetivos, simbólicos e estéticos na apropriação do espaço público, conforme será visto mais adiante, este trabalho adota as oito dimensões oferecidas por Holanda. Além disso, uma vez que não é mais possível propor soluções para cidades sem considerar seus impactos no meio ambiente, este trabalho considera a articulação de todas as dimensões à sustentabilidade ambiental, tal como propõem Kohlsdorf e Andrade. Finalmente, ele se insere na dimensão sociológica da arquitetura, definida por Holanda a partir das perguntas:

> A configuração arquitetônica (vazios, cheios e suas relações) implica maneiras desejáveis de indivíduos e grupos (classes sociais, gênero, gerações etc.) localizarem-se nos lugares, de se moverem por eles e consequentemente condições desejadas para encontros e esquivanças interpessoais e para visibilidade do outro? O tipo, a quantidade e a localização relativa das atividades implicam desejáveis padrões de utilização dos lugares no espaço e no tempo? (HOLANDA, 2010, p. 27)

A dimensão sociológica apoia-se na teoria da Sintaxe Espacial, que será vista a seguir.

1.3 O ponto de partida: a Teoria da Sintaxe Espacial

A configuração urbana tem implicações no funcionamento das sociedades. Ela nunca é gratuita. Ela evidencia uma cultura, uma ordem, um posicionamento, uma escolha. É por isso que os ingleses Bill Hillier e Julienne Hanson, responsáveis pelo estabelecimento das bases da

Teoria da Sintaxe Espacial, na qual a dimensão sociológica se baseia, afirmam: "Lemos o espaço e antecipamos um estilo de vida"[10] (HILLIER e HANSON, 2003, p. 27).

A teoria se fundamenta na constatação de que há uma lógica social no espaço, assim como há uma lógica espacial na sociedade. A configuração de um lugar, sintetizada num sistema de permeabilidades e barreiras que cria um campo de possibilidades ou restrições à circulação de pessoas (conteúdo social do espaço), e um sistema de transparências e opacidades à visão, tem forte relação com as maneiras pelas quais encontros e esquivanças entre os indivíduos (conteúdo espacial da sociedade) são gerados e controlados.

Em sua publicação de 1984, intitulada *The Social Logic of Space* (A lógica social do espaço, sem tradução para o português), Hillier e Hanson evidenciam a indissociável relação entre a forma do assentamento humano a sociedade que o produz e utiliza. Tanto assim que, além de ser possível antecipar um modo de vida a partir da leitura de um lugar, também é possível inferir que tipo de espaço sustentaria determinada ordem social.

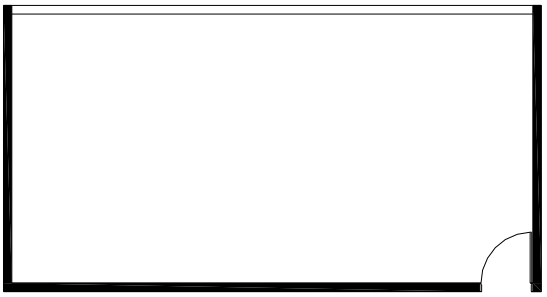
> A ordem espacial é um dos meios mais evidentes pelos quais reconhecemos a existência de diferenças *culturais* entre uma formação social e outra, ou seja, diferenças na maneira pela qual membros destas sociedades vivenciam e reproduzem sua existência social[11]. (HILLIER e HANSON, 2003, p. 27).

A história a seguir procura deixar isso mais claro.

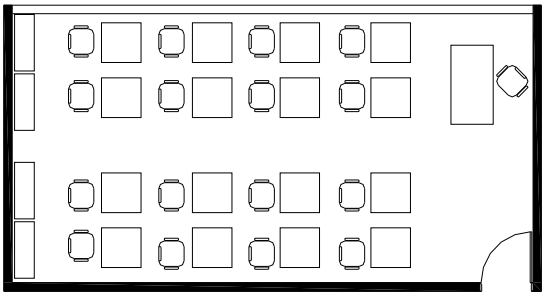
Há vários anos, tive uma orientanda de Trabalho Final de Graduação em arquitetura e urbanismo que decidiu mudar de tema no meio do caminho. Resolveu abandonar o projeto que vinha fazendo e projetar uma escola para educação infantil. Como havia pouco tempo para pesquisas que embasassem seu trabalho, dentre as quais aquelas que poderiam definir o paradigma educacional que seria nele adotado, ela partiu logo para os estudos de implantação e desenho do edifício, baseados na legislação vigente e no programa básico de necessidades exigido pela Secretaria de Educação. Em determinado momento, ela apresentou a sala de aula típica:

[10] We read space, and anticipate a lifestyle.

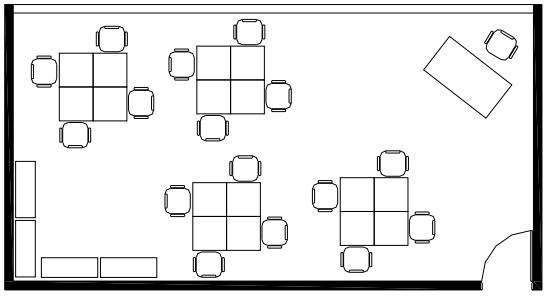
[11] Spatial order is one of the most striking means by which we recognise the existence of the *cultural* differences between one social formation and another, that is, differences in the ways in which members of those societies live out and reproduce their social existence.



Parecia adequada, mas, para confirmar, solicitei-lhe que mostrasse a disposição básica do seu interior. Eis o que ela apresentou:



O meu choque foi grande. Em nenhum momento havia passado pela minha cabeça que ela estaria projetando este tipo de escola infantil. Na minha mente, a escola seria como aquela onde então estudavam meus filhos, para a qual a seguinte disposição (que se utiliza do mesmo mobiliário) seria muito mais condizente:



Imaginemos uma aula num e noutro espaço, professor e alunos utilizando-o, movimentando-se nele (nossas experiências prévias nos permitem este exercício de imaginação). O que é possível inferir sobre método de ensino-aprendizagem, sobre a dinâmica em sala de aula, sobre a relação professor/aluno e sobre a relação aluno/aluno, pela simples observação do arranjo espacial do interior das duas salas de aula? Ou sobre a visão de mundo e de educação que pode começar a se formar nos alunos que usam um ou outro espaço? O que é possível inferir sobre sociedades que adotam o primeiro ou o segundo espaço para alfabetizar suas crianças?

Ainda que outros fatores, como preparo e estímulo do professor, possam subverter aquilo que inicialmente poderíamos inferir, é frequente o primeiro arranjo *sugerir* um sistema educacional que reforça ordem e hierarquia, e, o segundo, um que favorece interação e autonomia.

A Teoria da Sintaxe Espacial tem por axioma básico: "a organização espacial é função da forma de solidariedade social"[12] (HILLIER e HANSON, 2003, p. 142). A solidariedade social é a maneira pela qual as pessoas se encontram no espaço público: de forma aleatória, em grupos variados (solidariedade orgânica), ou de forma programada, em grupos homogêneos (solidariedade mecânica)[13]. De acordo com Hillier e Hanson, a maioria das sociedades exibe, em todos os níveis, os dois tipos de solidariedade (HILLIER e HANSON, 2003, p. 221).

Atributos da forma dos lugares (na teoria também chamada de *padrões espaciais*) se harmonizam com expectativas sociais que estão embasadas nos padrões culturais dos povos, dos quais Holanda, em *O espaço de exceção*, de 2002, extrai "dois paradigmas socioespacias milenares" (p. 125): o paradigma da *formalidade* e o paradigma da *urbanidade.* O primeiro está alinhado aos preceitos da solidariedade mecânica, para o qual cidade se organiza por meio de hierarquização, dispersão, especialização e segregação; e suas partes possuem fronteiras bem definidas e controladas. O segundo está alinhado aos preceitos da solidariedade orgânica, para o qual a cidade deve apresentar baixa hierarquização de suas partes, que devem ser complementares, interdependentes, integradas. A felicidade destas denominações vem da adequação de ambas tanto no que diz respeito a aspectos físicos quanto comportamentais.

Holanda (2002), ao resgatar culturas milenares que se utilizam tanto do paradigma da urbanidade quanto da formalidade, e extrair delas suas estruturas sociais, afirma que, historicamente, sociedades mais democráticas têm suas cidades desenhadas de acordo com o paradigma da urbanidade (p. 130). O inverso também se verifica: sociedades menos democráticas, que apresentam grandes desigualdades sociais, possuem cidades desenhadas de acordo com o paradigma da formalidade.

A teoria avança na sugestão de três estágios de análise, que podem ser considerados atrelados: padrões espaciais > vida espacial > vida social[14]. Tratados nesta ordem, apenas

[12] spatial organisation is a function of the form of social solidarity

[13] Os "conceitos solidariedade orgânica" e "solidariedade mecânica" são oriundos do livro *A divisão do trabalho na sociedade,* escrito em 1893 pelo sociólogo francês Émile Durkheim.

[14] A denominação "vida social" vem proposta por Holanda (2002, p. 88) em substituição aos termos originalmente propostos por Hillier et al. em 1987: "bem-estar" ou "patologia social". Isso porque eles trazem implícito um julgamento, e tal julgamento só pode ser realizado no âmbito de valores éticos históricos da sociedade em questão, que precisam estar explicitados.

para questões analíticas, os padrões espaciais seriam uma variável independente ao implicar uma organização espacial da sociedade (vida espacial), que se relaciona a atributos a-espaciais, relativos à estruturação da própria sociedade (vida social). Considerando-se a tríade no sentido inverso: vida social > vida espacial > padrões espaciais, constata-se efetivamente que no mundo real o ciclo se fecha. Como explica Holanda:

> [...] a vida social "determina" padrões espaciais porque já sabemos algo anteriormente, sobre seu desempenho como variáveis independentes". Em outras palavras, escolhemos um padrão porque "sabemos" como ele funciona, e desenhamos o espaço de maneira que satisfaça as expectativas informadas por tal conhecimento. (HOLANDA, 2002, p. 89)

Procuremos exemplificar isso com um fenômeno urbano conhecido: o espraiamento suburbano, uma forma de crescimento de muitas cidades, constantemente criticada por favorecer fragmentação do tecido urbano, formação de bairros homogêneos, isolamento do indivíduo, impacto negativo no meio ambiente etc.

É frequente o discurso de que o espraiamento suburbano seria fruto do advento do automóvel. Hillier e Hanson (2003, p. 262), no entanto, criticam a "tendência de dar explicações tecnológicas e funcionais para processos que são essencialmente sociológicos" e discordam. Segundo eles, os protótipos da forma da nova superfície urbana (aqui certamente incluídos os subúrbios) foram desenvolvidos 50 anos antes da invenção do automóvel. Portanto, afirmam, a mudança só pode estar atrelada a mudanças na sociedade, refletidas na substituição paulatina de um sistema espacial, aberto, distribuído e contínuo, baseado na rua (características do paradigma da urbanidade), por um sistema transpacial, fechado, não distribuído e descontínuo, baseado na propriedade (característico do paradigma da formalidade), no qual ela provavelmente passou a se reconhecer, e a se reproduzir, melhor.

No filme/documentário *Radiant City*[15], que trata de subúrbios norteamericanos, o filósofo canadense Joseph Heath afirma que os moradores dos subúrbios não sofreram nenhum tipo de lavagem cerebral ou coisa parecida: eles conhecem toda a crítica aos subúrbios e, ainda assim, querem viver neles. Enquanto os subúrbios continuarem oferecendo casas enormes[16], com jardim, a preços razoáveis, as pessoas continuarão querendo morar neles. Outro filósofo canadense, Mark Kingwell, no mesmo filme, arremata: "a questão não tem a ver com o carro; tem a ver com o modo como escolhemos viver". A declaração de um morador dá conta de que este modo de vida é, efetivamente, uma escolha, uma vez que ele tem conhecimento do modo de vida vinculado a outra realidade espacial: "Eu já vivi em cidades europeias onde era preciso andar de transporte público e voltar para casa trazendo suas compras. Aqui eu entro no meu

[15] Radiant City, 2006. Dirigido por Jim Brown e Gary Burns.

[16] O filme mostra que, segundo o *US Census Bureau*, o tamanho médio de uma casa de subúrbio norteamericano passou de 74m², em 1950, a 210m², em 2000. Um aumento de 280%.

SUV [*Sport Utility Vehicle* – veículo utilitário esportivo], vou até o supermercado mais próximo e faço minhas compras para duas semanas, ou até para todo o mês, se eu for bom nisso." Assim, as pessoas que se mudam para os subúrbios não estão sendo vítimas de um engodo: a vida social que a forma suburbana possibilita simplesmente se harmoniza com suas expectativas. Carregar suas compras pela rua? Nem pensar. Os suburbanos almejam outro estilo de vida.

A ligação entre espaço e sociedade, no entanto, não é superficial e não se manifesta apenas em estilos de vida. Segundo Hiller e Hanson (2003, p. 27), o espaço está profundamente vinculado às maneiras pelas quais a sociedade adquire e altera sua própria estrutura, e é um dos meios mais evidentes de reconhecer a existência de diferenças culturais entre uma formação social e a outra. As mudanças significativas na evolução das sociedades – revolução agrícola, formação dos primeiros assentamentos, urbanização, industrialização – "[...] aparentam ser não tanto um subproduto das mudanças sociais, mas uma parte intrínseca delas, e mesmo, até certo ponto, sua causa"[17] (2003, p. 27).

1.4 Breve histórico das atividades no espaço público (alguns exemplos, desde a cidade da Revolução Industrial até hoje) e revisão da literatura

Como vêm sendo utilizados os espaços públicos desde a cidade da Revolução Industrial até a cidade contemporânea? Com que objetivo vêm sendo desenhados? Que visões de cidade e de cidadão vêm por trás desses desenhos e quais efeitos trouxeram às práticas sociais? Que reflexões surgiram daí? Falar sobre isso exige antes que se estabeleça quais tipos de atividades o espaço público possibilita.

1.4.1 Classificação das atividades nos espaços públicos

As práticas sociais estão distribuídas por toda a cidade, e uma parcela delas ocorre no espaço público que, além de lhes servir de recinto, é responsável por conectar todas as demais. Elas podem ser classificadas de várias maneiras, mas a mais básica e a que mais atende aos propósitos deste trabalho é a que oferece Gehl (2006, p. 9-12), que propõe uma classificação baseada na possibilidade de *escolha* das pessoas.

Iniciam a classificação as **atividades necessárias**, aquelas que as pessoas realizam porque fazem parte de sua rotina diária e obrigações na cidade (esperar pelo transporte público, passar por determinada rua). Ainda que as pessoas não queiram, mesmo que as condições

[17] [...] these shifts appear to be not so much a by-product of the social changes, but an intrinsic part of them and even to some extent causative of them.

climáticas sejam ruins, mesmo que o espaço público não lhes ofereça um mínimo de suporte (Figura 2), as pessoas o utilizam porque *precisam*.



Figura 2 - Brasília, Brasil. Na Plataforma Rodoviária (esquerda), não há alternativa para o trajeto dessa senhora, que inclui passar sob o sol de três da tarde do mês de agosto, numa calçada deteriorada e descontínua, e atravessar onde não há faixa de pedestres. Na Rodoviária do Plano Piloto (direita), os frequentadores não têm escolha senão conviver com a sujeira.

Já aquelas atividades que as pessoas *escolhem* realizar (sentar em um banco para descansar, passear vendo vitrines) são chamadas de **atividades opcionais**. Elas praticamente só ocorrem quando o espaço público possui algum atrativo, alguma qualidade que as seduza a passar, a demorar-se, a permanecer. As pessoas utilizam o espaço público porque *querem*, e elas nunca querem usar algo que não é bom, ou bonito, ou minimamente interessante.

Independentemente das razões que levam as pessoas a estar no espaço público (necessidade ou vontade), há atividades que decorrem da copresença: as vinculadas à *interação* entre as pessoas: as chamadas **atividades sociais**, ou resultantes. No entanto, Gehl afirma que quanto mais as pessoas estiverem no espaço público por vontade, mais atividades sociais ocorrerão, e é nelas que se baseia a urbanidade. A Figura 3 resume a relação tipos de atividades/espaço público. Não se pode deixar de mencionar que a qualidade do espaço físico, embora tenha mínima influência na presença de atividades necessárias, está profundamente vinculada ao tipo de experiência – penosa ou prazerosa – que o cidadão terá ao realizá-las.

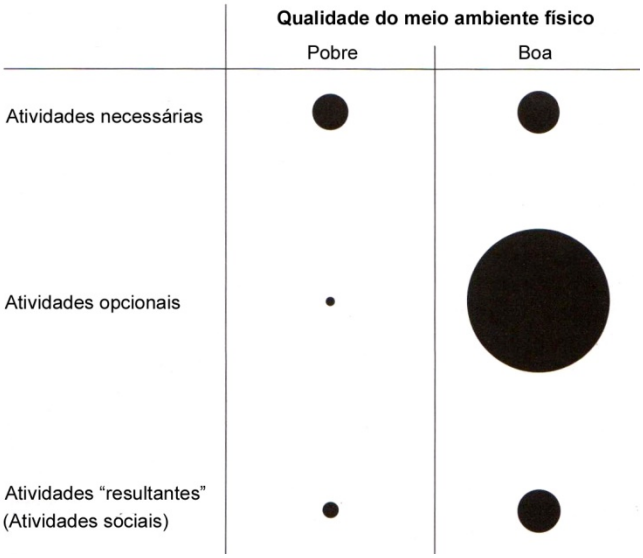


Figura 3 - Relação entre quantidade dos tipos de atividades com a qualidade do ambiente físico onde elas ocorrem. Fonte: adaptado de Gehl, 2006, p. 11.

A partir do gráfico, pode-se perguntar: por que há mais interação no domínio público quando as pessoas estão lá porque querem? Simplesmente porque estar em um lugar e em uma situação por escolha nos torna mais livres e mais tolerantes. Num espaço público de qualidade, sentindo-nos senhores de nossas escolhas e do nosso tempo temos, temos mais condições de olhar para o lado e ver que nós e os seres humanos que compartilham aquele lugar conosco temos tanto em comum. Nem sempre o estado de espírito daqueles que utilizam o espaço público apenas de forma compulsória é propício à interação.

Ao longo da história das cidades, atividades necessárias e opcionais se fizeram presentes nos espaços públicos de maneiras (e com intensidades) diversas. O gráfico apresentado por Gehl (Figura 4) ilustra a trajetória do uso do espaço público, desde um pouco após a Revolução Industrial até o fim do século XX. "O quadro mudou [...] Onde antes a cidade fornecia uma estrutura quase exclusiva para as atividades diárias relacionadas ao trabalho, a cidade murmura atividades de lazer e consumo em 2000."[18] (GEHL, GEMZøE, *et al.*, 2006, p. 9). Essa trajetória será relacionada, de forma breve, ao desenho dos espaços públicos em quatro momentos emblemáticos: a cidade industrial, a cidade-jardim, o movimento moderno e a cidade contemporânea, entremeada pelo pensamento dos autores que se dedicaram a estudar a vida pública.

[18] The picture has changed [...] Where the city once provided a framework almost exclusively for work-related daily life, the city hums with leisure- and consumer-related activities in 2000.

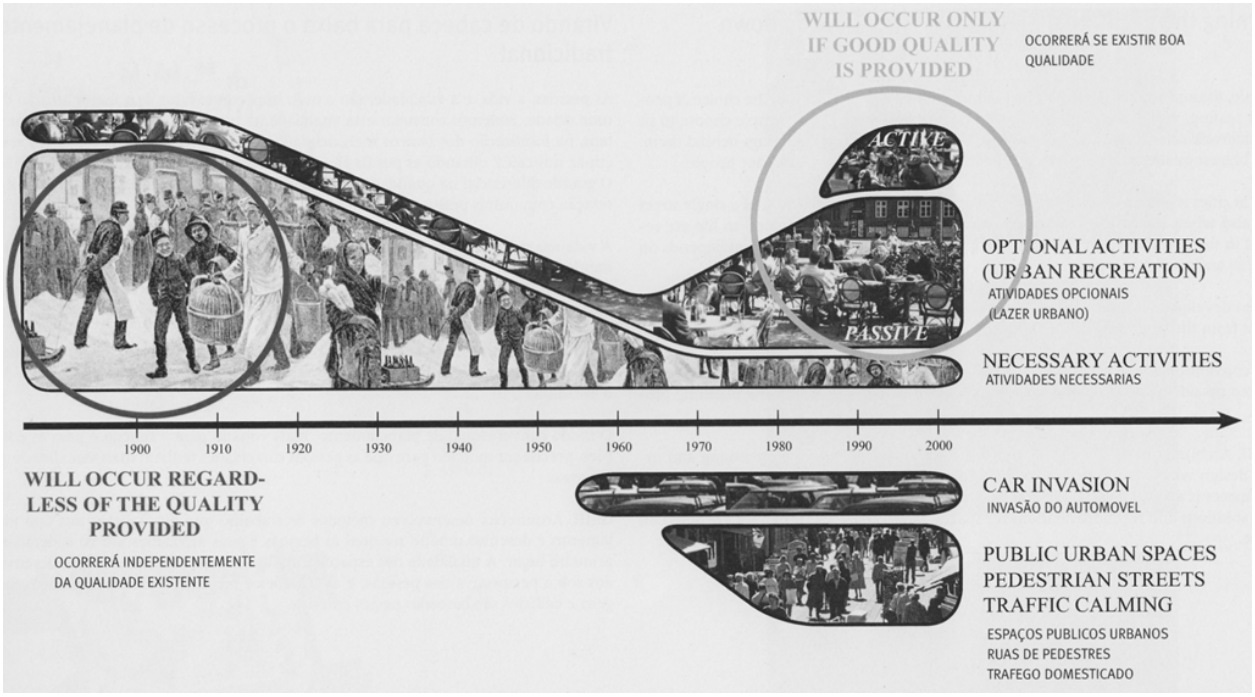


Figura 4 - Resumo da trajetória das atividades no espaço público. Fonte: Gehl, 2007, p. 7.

1.4.2 Espaços públicos em quatro momentos

1.4.2.1 A cidade industrial

Na cidade pré-industrial, o espaço público era elemento estruturador do espaço urbano e lugar de atividades necessárias (econômicas, políticas etc.) e opcionais (culturais, de lazer etc.). A cidade da Revolução Industrial manteve estas características, mas exacerbou a destinação do espaço público para as atividades necessárias, e ele é descrito como normalmente ocupado por uma multidão de aspecto deplorável, incluindo aí não apenas os que por ele passavam, mas os que nele permaneciam. Dentre os últimos, havia os que efetivamente o habitavam e os que o tinham como local de oferta e exercício de sua força de trabalho. Segundo a historiadora Maria Stella Bresciani, falando sobre Londres:

> Num cenário de cerca de duas milhas de extensão, a grande novidade é a exteriorização da atividade de trabalho. É a amplitude dessa exposição pública das atividades do trabalho o que choca os contemporâneos. Nessa exteriorização, que produz a identidade social do trabalhador, o que mais espanta é estar esse homem coberto com os sinais da miséria, considerados até então atributos de velhos e doentes, dos incapacitados em geral. (BRESCIANI, 2004, p. 50-51)

O espaço público era um local intensamente utilizado, no qual múltiplas atividades se sobrepunham e interferiam no bom funcionamento umas das outras. Um trecho em que Engels[19] descreve as ruas do bairro St. Giles, em Londres, dá conta disso: "Os mercados são as

[19] Friedrich Engels (1820-1883), pensador alemão que viveu em Londres de 1842 a 1844, quando conheceu as condições de vida da classe operária e escreveu o admirável *A situação da classe trabalhadora na Inglaterra.*

próprias ruas: cestos de legumes e frutas, todos naturalmente de péssima qualidade e dificilmente comestíveis, complicam o trânsito dos pedestres e enchem o ar de mau cheiro, o mesmo que emana dos açougues" (ENGELS, 2008, p. 71). A descrição disponível na literatura quase nunca evoca um ambiente agradável, propício para o exercício de atividades necessárias, que dirá para o desenvolvimento das opcionais.

No entanto, atividades opcionais também ocorriam, e é de se perguntar como era possível que ainda assim as pessoas permanecessem no espaço público, *naquele* espaço público, exíguo, congestionado, onde as péssimas condições sanitárias dos bairros ficam evidentes? Para alguns autores, as pessoas findavam usando o espaço público porque não tinham condições de usar seus espaços privados para atividades simples, como a de estar. Como coloca Dacio Ottoni, na introdução de uma edição brasileira do livro de Ebenezer Howard, "a quase inexistência de lugares de estar nos cortiços provocava a transferência desta função para as ruas, que se tornavam apinhadas de gente" (HOWARD, 2002, p. 18). Ocorre que, mesmo que as condições da moradia – e da rua – sejam as piores possíveis, isso não é o suficiente para concluir que as pessoas usavam o espaço público apenas por não terem outra opção. É bem verdade que aqueles que possuíam melhor condição financeira podiam desfrutar de atividades opcionais em locais restritos (zoológico, ópera, casa de baile), mas, bem ou mal, a vida pública continuava a existir também porque continuava proporcionando aos cidadãos as mesmas oportunidades que são inerentes a ela – participação, interação, informação, inspiração – e são decorrentes do compartilhamento de um mesmo espaço com outras pessoas (Figura 5).

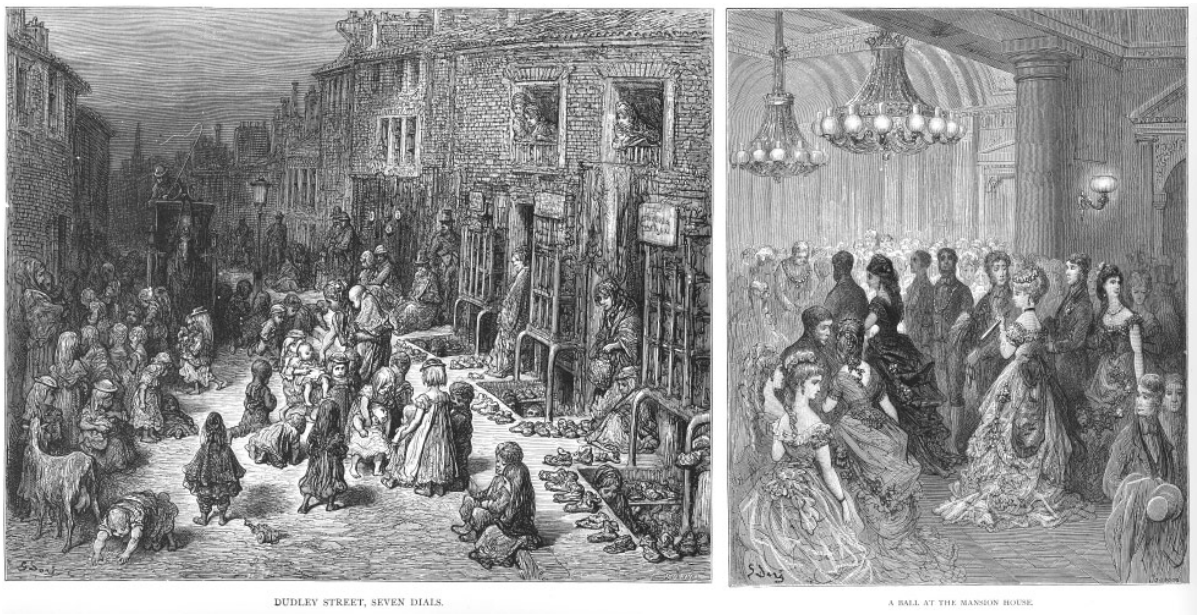


Figura 5 - Londres. À esquerda, atividades necessárias e opcionais ocorrendo no espaço público. À direita, lazer em ambiente privado. Fonte: ilustrações do pintor francês Gustave Doré (1832-1883), que foi a Londres retratar sua vida urbana, o que resultou no livro de 1872 intitulado *Londres, uma peregrinação*. Retiradas de www.cardiff.ac.uk/encap/skilton/illustr/index.html, em 15.10.2011.

Na verdade, o espaço público – mal dimensionado, precário, insalubre – era o que os habitantes mais humildes da cidade industrial tinham de *seu*. Estavam todos ali, expondo sua miserável condição, facilmente captada por quem percorresse ruas e praças, mas também e fundamentalmente estavam, das formas possíveis, *apropriando-se* da cidade.

No entanto, ao ver tantos amontoados nos espaços públicos, desenvolvendo atividades que poderiam estar fazendo intramuros, a grande maioria dos que se depararam com a cidade da Revolução Industrial não conseguiu enxergar nela qualquer benefício para o homem enquanto ser gregário. Na realidade, isso poucas vezes foi colocado em questão. O aglomerado humano nos espaços públicos dava medo porque permitia a disseminação de doenças, já que seu ambiente era insalubre: "imundícies, detritos e excrementos de pelo menos cinquenta mil pessoas são jogados todas as noites nas valetas, de sorte que, apesar do trabalho de limpeza das ruas, formam-se massas de esterco seco das quais emanam miasmas que, além de horríveis à vista e ao olfato, representam um enorme perigo para a saúde dos moradores" (artigo sobre as condições sanitárias dos operários de Edimburgo, citado em Engels, 2007, p. 79). O aglomerado dava medo porque deteriorava a moral do homem: "aqui [St. Giles, Londres] vivem os mais pobres entre os pobres, todos misturados com ladrões, escroques e vítimas da prostituição. A maior parte deles são irlandeses, ou seus descendentes, e aqueles que não submergiram completamente no turbilhão da degradação moral que os rodeia a cada dia mais se aproximam dela." (ENGELS, 2008, p. 71). O aglomerado dava medo pois se podia tornar perigoso: "movimentos de desempregados provocam, na década de 1880, o temor e o espanto entre os londrinos, trazendo de volta o velho espectro da *mob*, a multidão amotinada" (BRESCIANI, 2004, p. 46).

Decorre daí que a herança maldita da cidade industrial, absorvida pelos que se ocuparam em pensar a cidade daí pra frente, pode ser resumida na seguinte frase: **muita gente nos espaços públicos é mau sinal**. Sinal de que as pessoas estão amontoadas demais, sinal de que estão tendo oportunidade de se degenerar, sinal de que estão desocupadas... e que podem ter ideias. Uma bomba pronta para ser detonada.

No entanto, esta "bomba" foi interpretada por Engels de uma outra forma, como uma possibilidade do despertar do homem, o que só poderia acontecer na cidade industrial. Enquanto alguns se perguntavam porque o homem abandonava o campo, frequentemente colocado como ideal de qualidade de vida, para viver da forma indigna nas grandes aglomerações urbanas, Engels suprime do campo sua aura romântica.

> É fácil adivinhar o caráter moral e intelectual dessa classe [os tecelãos camponeses] (...) Eram gente “respeitável” e bons pais de família, viviam segundo a moral porque não tinha ocasião de ser imorais já que nas imediações não havia bordéis e o dono da taberna onde eventual-

> mente saciavam a sede era também um homem respeitável e, na maior parte das vezes, um grande arrendatário que fazia questão de ter boa cerveja, de manter as coisas em ordem e de deitar cedo. (...) Em suma, os trabalhadores industriais ingleses desta época viviam e pensavam como se vive e se pensa aqui e acolá na Alemanha, isolados e retirados, sem vida intelectual e levando uma existência sem sobressaltos. Raramente sabiam ler e, menos ainda, escrever, iam regularmente à igreja, não faziam política, não conspiravam, não refletiam. (...) Por isso mesmo, estavam intelectualmente mortos, viviam exclusivamente para seus interesses privados e mesquinhos, para o tear e para a gleba e ignoravam tudo acerca do grandioso movimento que, mais além, sacudia a humanidade. Sentiam-se à vontade em sua quieta existência vegetativa e, sem a revolução industrial, jamais teriam abandonado essa existência, decerto cômoda e romântica, mas indigna de um ser humano. De fato, não eram verdadeiros seres humanos: eram máquinas de trabalho a serviço dos poucos aristocratas que até então haviam dirigido a história; a revolução industrial apenas levou tudo isso às suas consequências extremas, completando a transformação dos trabalhadores em puras e simples máquinas e arrancando-lhes das mãos os últimos restos de atividade autônoma - mas, precisamente por isso, incitando-os a pensar e a exigir uma condição humana. (ENGELS, 2008, p. 46-47)

Para além das mazelas sociais e espaciais, Engels viu o poder latente de transformação da sociedade que esta mesma situação representava, e compreendeu que o homem do campo jamais teria meios de questionar sua própria condição humana, como inevitavelmente faria o proletariado industrial. Justamente por isso, não cabia questionar *in totum* a cidade industrial, e por extensão todas as cidades, mas a cidade tal como ela se apresentava naquele momento, uma vez que ela refletia a sociedade tal como ela se encontrava naquele momento. A estruturação espacial da cidade industrial e a utilização de seus espaços públicos *informavam* algo. No entanto, essa informação foi captada apenas como caos para a grande maioria dos contemporâneos de Engels, pessoas que se dedicaram a estudar o problema da cidade industrial ainda no século XIX. Segundo a historiadora francesa Françoise Choay:

> É surpreendente constatar que, à exceção de Marx e Engels, os mesmos pensadores que ligam com tanta lucidez os defeitos da cidade industrial ao conjunto das condições econômicas e políticas do momento não persistem na lógica de sua análise. Recusam-se a considerar essas taras [as degenerações urbanas como o resultado de taras sociais, econômicas e políticas] como o inverso de uma ordem nova, de uma nova organização do espaço urbano, promovida pela revolução industrial e pelo desenvolvimento da economia capitalista. Eles não imaginam que o desaparecimento de uma ordem urbana determinada implica o surgimento de uma ordem outra. E assim é que foi levado avante, com uma estranha inconsequência, o conceito de desordem. (CHOAY, 2005, p. 06)

Choay lançou *O urbanismo* em 1965, livro no qual evidencia a gênese desta disciplina, categoriza os pensadores das cidades a partir da Revolução Industrial e apresenta uma antologia de suas ideias, ao selecionar e reproduzir seus textos originais. Por eles, podemos conhecer propostas concretas de desenho das cidades (ou inferir modelos por meio de seus discursos) e sua interferência na configuração e uso dos espaços públicos.

Considerando o urbanismo como disciplina que se estabelece no início do século XX, Choay chama de pré-urbanistas aos contemporâneos de Engels e os divide em dois modelos: o "progressista" (Robert Owen, Charles Fourier, entre outros), que traria uma noção de futuro, e o "culturalista" (Augustus Pugin, John Ruskin e William Morris), que se embasaria na nostalgia.

Ambos seriam não só a antítese da suposta desordem das cidades, trazendo "propostas de ordenamentos urbanos livremente construídas por uma reflexão que se desdobra no imaginário" (CHOAY, 2005, p. 7), mas a antítese da própria cidade grande, que negam ao oferecer em seu lugar aglomerados de população homogênea, reduzida e limitada.

Além disso, ambos invariavelmente findam por achar que podem estabelecer o que é melhor para o homem. Assim, trazem, cada um a sua maneira dentro de seu rol de preocupações, soluções-padrão para a cidade, muitas das quais objetivando moldar um novo homem, exacerbando a função da arquitetura como variável independente e colocando-a como fator determinante para mudar a sociedade.

Tanto assim que, conforme coloca o arquiteto e historiador italiano Leonardo Benévolo, o industrial inglês Robert Owen propõe uma aldeia-modelo para 1200 pessoas e suprime de seu programa "os tribunais e as prisões, porque a nova sociedade [a que habitará sua aldeia-modelo] não terá necessidade deles" (BENEVOLO, 2007, p. 567-568). De maneira análoga, o socialista francês Charles Fourier detalha os edifícios que poderiam ser adaptados ao que ele chama sexto período social, um estágio mais avançado na evolução da cidade e da sociedade, para o qual ele oferece uma visão:

> No sexto período, a distribuição *garantista*, modo composto, que submete tanto o *interior* quanto o *exterior* dos edifícios a um plano geral de salubridade e embelezamento, a garantias de estrutura... É uma possibilidade de aperfeiçoamento social, em cujas consequências e extensão se terá dificuldades de acreditar...
>
> Um arquiteto que tivesse sabido especular acerca do modo composto, poderia ter-se transformado no salvador do mundo social. (Fourier apud CHOAY, 2005, p. 69. Grifos no original)

Se comparamos as propostas das duas vertentes – progressista e culturalista – no que concerne ao espaço público, veremos que esta divisão não se aplica aos propósitos deste trabalho, já que não representa distinção entre padrões espaciais que afetam o espaço público e interferem na vida pública.

As propostas dos pré-urbanistas "progressistas" tiveram suas principais características físicas resumidas por Choay. Destacaremos aquelas que têm influência na vida pública e faremos uma breve comparação com o pensamento "culturalista", tanto do pré-urbanismo quanto aquele "reencontrado no fim do século em Ebenezer Howard, o pai da cidade-jardim" (2002, p. 11)[20].

[20] Choay considera Howard uma articulação importante entre o pré-urbanismo e o urbanismo, e opta por colocá-lo como urbanista. Segundo ela, o urbanismo se distingue do pré-urbanismo em dois pontos: deixa de ser obra de generalistas para ser obra de especialistas, normalmente arquitetos; e é efetivamente aplicado (2005, p. 18).

1) A primeira característica seria a que leva a um **espaço "amplamente aberto, rompido por vazios e verdes**" (CHOAY, 2005, p. 8): a preocupação com a higiene encontra-se presente nesta diretriz. Os vazios e verdes não estão evidentes nos escritos dos pré-urbanistas "culturalistas", mas são indissociáveis da proposta de Howard para a cidade-jardim.

2) A segunda seria a **separação das funções na cidade**. "Uma *classificação* rigorosa instala em locais distintos o habitat, o trabalho, a cultura e o lazer" (CHOAY, 2005, p. 8). O pré-urbanismo "culturalista" não é explícito quanto a isso, mas claramente a cidade-jardim se estrutura baseada nesta característica.

3) A terceira característica seria a **padronização** dos edifícios, em especial **da solução para a moradia**, muitas vezes tratada em termos de alojamento. "Os edifícios são... protótipos definidos de uma vez por todas". Dentre eles, "o alojamento-padrão ocupa, na concepção progressista, um lugar importante e privilegiado" (CHOAY, 2005, p. 9). Já para os pré-urbanistas "culturalistas" é importante a ausência de padrões para as edificações: "*Nada de protótipos* nem de padrões. Cada construção deve ser diferente das outras, exprimindo assim sua especificidade" (Choay, 2005, p. 14 – grifos no original). Ocorre que, ainda que a cidade-jardim preconize a diversidade das habitações no seu aspecto estético, a solução para moradia é, sim, padronizada, pois baseia sua proposta principalmente na habitação unifamliar em lotes com jardim.

As influências que têm na vida pública essas características citadas acima, advindas dos modelos de reação à cidade industrial, serão aqui apresentadas a partir da descrição da cidade-jardim, de Ebenezer Howard.

1.4.2.2 A cidade-jardim

Para o inglês Ebenezer Howard (1850-1928), a raiz do problema das grandes aglomerações na cidade industrial é a *migração*. Em sua publicação *Cidades-jardins de amanhã*, de 1898, afirma: "É quase universalmente aceito por homens de todos os partidos, não somente na Inglaterra, mas em toda Europa, América e em nossas colônias, ser profundamente deplorável que pessoas continuem afluindo a cidades já superpovoadas, esvaziando ainda mais os distritos rurais" (HOWARD, 2002, p. 105). Assim, acredita que a solução a ser buscada é aquela que esvaziará as cidades e fará com que as pessoas queiram retornar ao campo, que aliás comparece em sua obra de forma altamente idealizada, senão caricata: "nossos belos campos, com sua cobertura celestial, o ar que os ventila, o sol que os aquece, a chuva e o orvalho que os umedecem – a verdadeira encarnação do amor divino pelo homem" (p. 107); "há no campo belas paisagens, parques soberbos, bosques perfumados por violetas, ar puro, o murmúrio das águas" (p. 110).

Como é possível que seja um problema conduzir as pessoas de volta a esse paraíso, considerando as condições onde então viviam? Aliás, como é possível que elas o tenham deixado para se enfronharem nos "males da intemperança, do trabalho excessivo, da ansiedade incessante, da pobreza opressora" (p. 107)? A questão se reveste então em termos de atrativos: o que é que a cidade tem de tão poderoso que seduz, que magnetiza (ele efetivamente chamou a cidade de ímã)?

Ao invés de trabalhar estes atributos de sedução da cidade de forma a aprimorá-la e torná-la mais adequada ao grande contingente de pessoas, ao mesmo tempo em que se pudesse trabalhar o campo para evitar a migração, a solução buscada foi criar um ímã alternativo aos ímãs da cidade e do campo: a cidade-jardim. A ideia da cidade-jardim é, literalmente, apresentada como o melhor dos mundos: teria todas as vantagens da cidade *e* do campo, e nenhuma de suas desvantagens. Seria "o ímã que produzirá o efeito que todos nós procuramos – o movimento espontâneo das pessoas de nossas cidades congestionadas para o seio de nossa afável mãe-terra, simultaneamente fonte da vida, da felicidade, da riqueza, da força" (HOWARD, 2002, p. 108).

Em seu famoso gráfico (Figura 6) estão as vantagens e desvantagens da cidade e do campo, bem como as vantagens da cidade-jardim.

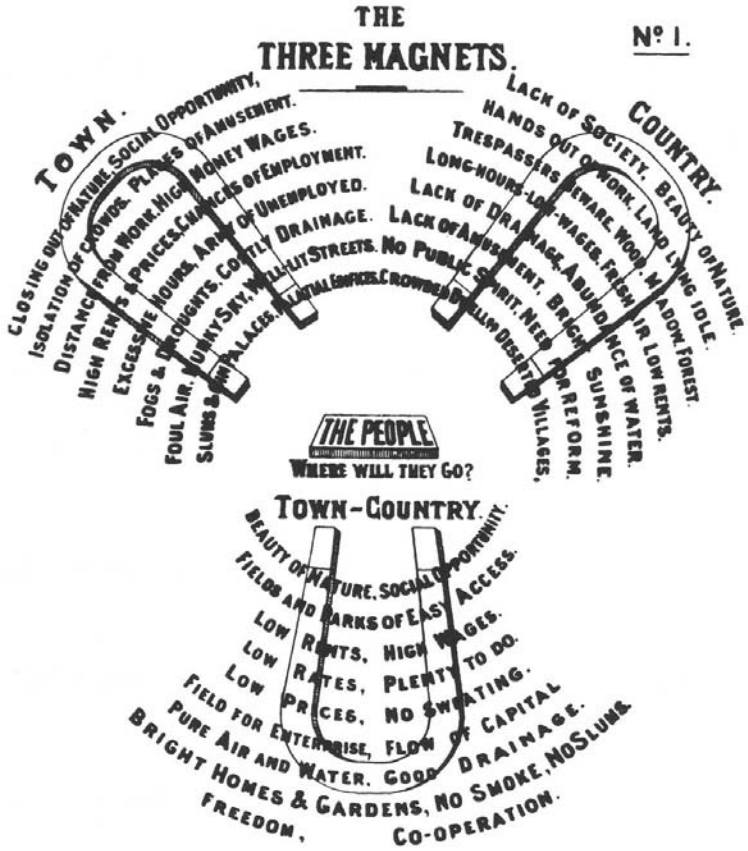


Figura 6 - Os três ímãs. Fonte: Howard, 2002, p. 109.

Howard reconhece que ao campo falta vida social, entretenimento e espírito público, e diz que "o arrastar das horas e a ausência de diversões impedem que o brilho do sol e o ar puro alegrem o coração das pessoas" (p. 110). Importante para ele, portanto, é dotar o campo de atrativos que possibilitem a vida pública. Veremos como ele faz isso na cidade-jardim.

A forma da cidade-jardim oferecida por Howard vem acompanhada da advertência: "Apenas um diagrama. O plano depende da escolha do sítio" (p. 114), mas ela deixa claros seus padrões espaciais. A cidade, onde toda a terra pertence à municipalidade, é apresentada em forma circular para uma população máxima de 30 mil habitantes (Figura 7). Nela, edifícios públicos – "sede da municipalidade, as principais salas para concertos e conferências, o teatro, a biblioteca, o museu, a galeria de arte e o hospital" (p. 115) – ficam agrupados ao redor do núcleo central, onde figura um jardim. Atrás deles, um parque público com áreas para recreação. Circundando-as, uma galeria coberta que concentra todo o comércio, chamada de Palácio de Cristal. No anel externo, "fábricas, armazéns, laticínios, mercados, carvoarias, serrarias etc., todos defronte à via férrea circular" (p. 116). No miolo, residências unifamiliares em lotes de dimensões semelhantes: todos com 6,1m de frente e área média de 244m², com jardins. Uma grande avenida com extenso canteiro central tratado em forma de parque, no meio da área residencial, recebe escolas e templos (Figura 8). Cemitérios, manicômios, asilos ficam fora da cidade, para além de seu anel externo, assim como locais para cultivo e criação de animais.

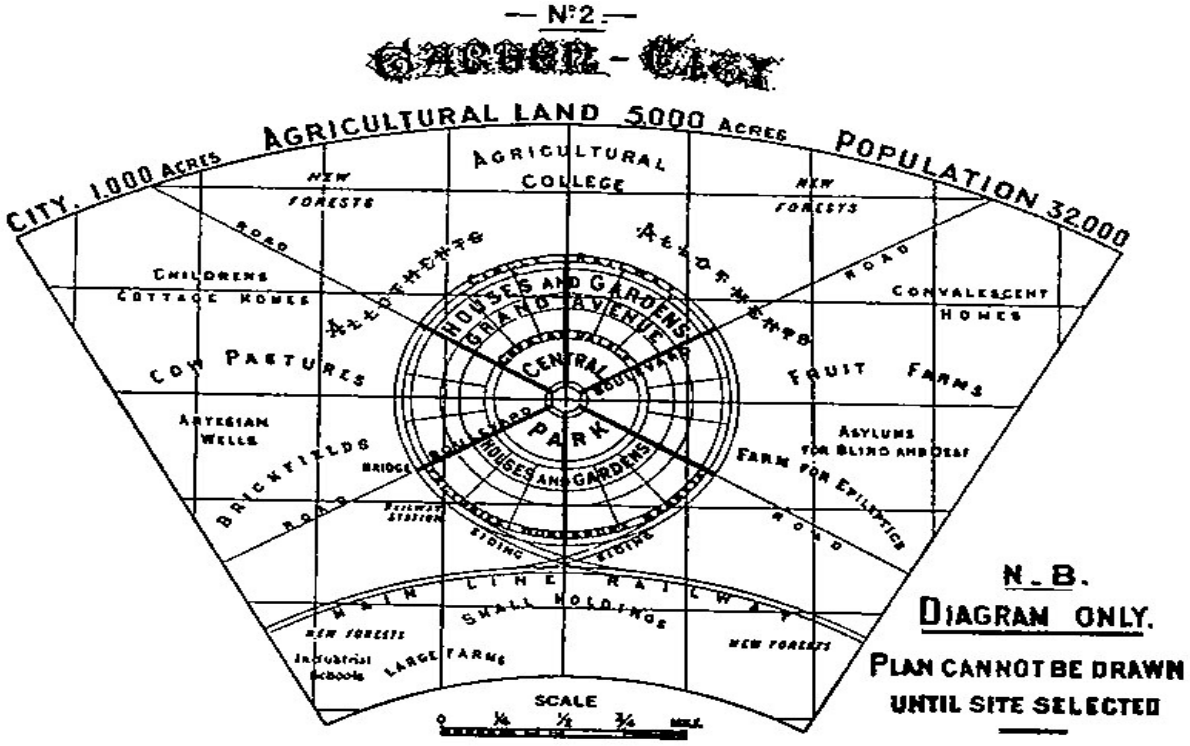


Figura 7 - Plano geral da cidade-jardim e seu entorno rural. Fonte: Howard, 2002, p. 113.



Figura 8 - Detalhe de um distrito e centro da cidade-jardim. Fonte: Howard, 2002, p. 114.

Como Howard não oferece nenhum detalhe das quadras residenciais, nem desenhos em três dimensões, contamos com esses planos e sua descrição textual para a análise que se seguirá.

Os espaços públicos são os elementos estruturadores da cidade, que se organiza em torno deles e se apresenta como uma paisagem de lugares. **São todos, sem exceção, configurados por edifícios**, o que deixa clara a separação público/privado. Ruas, bulevares e avenidas fazem parte de uma malha conectada e se constituem nos canais de circulação de todos os meios de locomoção. A localização de equipamentos públicos, comércio e áreas para recreação é calculada de tal forma que muitos **trajetos podem ser percorridos à pé.** Nas áreas residenciais, **os lotes dão frente para as ruas e avenidas, e estão com elas alinhadas**, sendo estas preocupações explícitas de Howard:

> [...] na sua maior parte as casas são construídas ou em anéis concêntricos, com face para as várias avenidas (como são denominadas as vias circulares), ou em frente dos boulevares e das vias que convergem todos para o centro da cidade.
>
> [...]
>
> Quanto à variadíssima arquitetura e ao desenho que exibem as casas e seus grupos – algumas delas com jardins comuns e cozinhas cooperativas – aprendemos que a observância do alinhamento das ruas ou o recuo harmonioso a partir dele constituem os principais pontos da construção de residências sobre o que as autoridades municipais exercem controle [...] (HOWARD, 2002, p. 115)

Até aqui, a cidade-jardim apresenta características morfológicas das cidades pré-industrial e industrial benéficas para a vida pública (como será visto no Capítulo 2, embora elas por si só não a garantam). As diferenças, ou acentuação de tendências, começam a partir de agora, e residem nos itens:

1) **Rígida separação de funções**: instituições, comércio, habitação, indústrias e áreas de recreação têm local próprio. Na verdade, esta separação já se fazia perceber na cidade industrial, especialmente no que diz respeito à criação de bairros exclusivamente residenciais. Várias são as implicações disso para a vida pública.

A primeira é a **maior necessidade de deslocamento,** que pode significar mais pessoas caminhando nos espaços públicos. No entanto, as distâncias calculadas para serem percorridas dessa forma consideram principalmente os destinos casa/trabalho/casa; casa/equipamento público/casa; casa/comércio/casa. Deslocamentos comuns na vida urbana, como por exemplo, casa/trabalho/equipamento público/trabalho/comércio/casa, passam a ser mais penosos de serem percorridos à pé.

A segunda é o **uso descontínuo, no tempo, de partes da cidade**, advindo do fato de que, agrupadas atividades com mesmo horário de funcionamento, as áreas da cidade onde elas se encontram atrairão um grande contingente de pessoas durante este horário, mas ficarão vazias fora dele. Essa situação, é verdade, já começava a ocorrer na cidade industrial:

> Manchester tem em seu centro um bairro comercial bastante grande [...] composto quase exclusivamente por escritórios e armazéns (*warehouses*). Nele, praticamente não existem residências, e por isso à noite, fica vazio e deserto. (ENGELS, 2008, p. 89)

Isso acaba por gerar **espaços públicos superdimensionados**, já que precisam adequar-se à demanda dos horários de pico. Este superdimensionamento também se observa nas áreas de recreação. Espaços grandes demais costumam prejudicar as possibilidades de interação entre as pessoas, pois favorecem sua dispersão, e podem funcionar como barreiras entre partes da cidade.

A terceira é a **existência de lotes/edifícios soltos na cidade**. Como a área residencial não admite nenhum outro tipo de atividade, lotes de edifícios que abrigam outras atividades

não se podem encaixar em meio à sua trama. Como esses, pelo projeto, tampouco se encaixam uns com outros, findam posicionados isolados no tecido urbano. Como não é comum um edifício ter quatro frentes, normalmente dessa implantação resultam fundos e lados para o espaço público, quando não muros ou grades. O desenho quadrado do lote da escola, solto no meio do parque da Grand Avenue, é um exemplo desse padrão espacial, com consequências negativas para o espaço público, que recebe fachadas desinteressantes ou cegas (que não possuem nenhuma porta), tornando a utilização de seus arredores desestimulante ou mesmo perigosa.

2) **Transformação paulatina da função da rua**. Também uma decorrência da separação de funções, esta característica merece um item só para si pelo que ela representará daqui por diante nos modelos de desenho de cidade que se seguirão ao da cidade-jardim.

Com as funções previamente estabelecidas em locais específicos, a rua se torna mais local de passagem que destino. As coisas não acontecem nela, mas estão conectadas por ela. A atividade comercial, uma das mais antigas razões de ser da vida pública, que se poderia beneficiar de localizar-se ao longo das rotas de deslocamento está, ela mesma, obrigada a ocorrer em locais específicos. O fato de ela ocorrer dentro de um edifício, que se abre para o parque e dá as costas para a rua, ignorando que é por meio dela que a clientela chega até ele, gera mais fundos para o espaço público e é suficiente para eliminar uma enorme parte da vida pública.

A rua começa ainda a adquirir um caráter de elemento separador. Embora isso não ocorra no interior da área residencial, onde há uma correspondência entre o que ocorre dos seus dois lados, isso se observa na área comercial e industrial. Ela começa a ser um elemento que vem deixar claro o limite entre duas quadras, ao invés de continuar a ser aquele que vem eliminar sua fronteira, tornando-se um espaço comum a elas.

3) **Pouca variedade de tipos de moradia**. Isso desconsidera os diferentes tipos e tamanhos de famílias, fases da vida em que as pessoas se encontram etc., ao pressupor que todos os habitantes almejem/necessitem de um mesmo estilo de morar. Não é suficiente apenas facultar ao cidadão a liberdade de personalizar sua casa ("encoraja-se a mais completa expressão da preferência e do gosto individuais", HOWARD, 2002, p. 115) – o que é uma grande concessão nesta cidade onde tudo é controlado e regulamentado ao extremo. Bairros com pouca variedade de tipos de moradia findam por abrigar uma população muito homogênea, o que não é benéfico para a vida pública, que necessita de diversidade.

Esta tendência já se anunciava claramente na cidade industrial, onde apenas soluções em larga escala atenderiam à massa necessitada de moradia. Assim, surgiram os bairros estri-

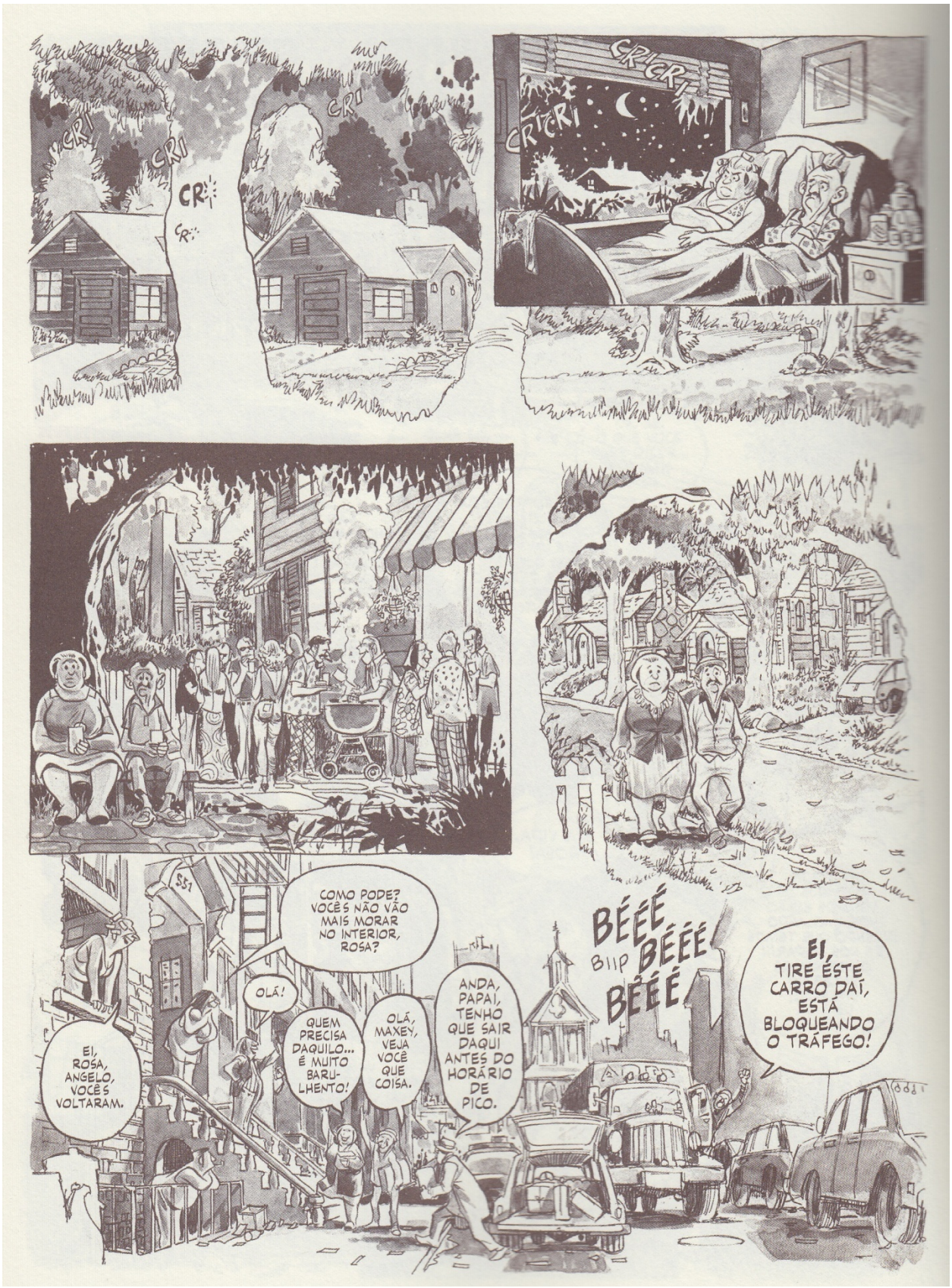
tamente residenciais, com pouca variedade edilícia, feitos para comunidades de operários: homogêneas, portanto. "Filas isoladas de casas ou que formam um conjunto de ruas elevam-se interminavelmente, como pequenas aldeias sobre solo argiloso" (ENGELS, 2008, p. 97).

Howard dota a cidade de espaços públicos generosos e bem configurados, como jardins e parques, acreditando que o ideal de lazer e recreação é estar em meio à natureza, e não necessariamente em meio a outras pessoas, como ocorre nas ruas da cidade industrial. As ruas têm seu papel enfraquecido ao serem despojadas de atividades que as transformem em destinos, pela especialização de usos na cidade e interiorização da zona comercial. Além disso, Howard oferece moradia para uma comunidade homogênea. Ou seja, lança mão de padrões espaciais característicos do paradigma da formalidade, que dificultam encontros não programados no espaço público, esperando que isso seja suficiente para dotar o campo de vida pública. Claramente, uma contradição.

Em suma, a cidade-jardim propõe um modo de vida que seu criador considera bom, apropriado, agradável. Mas... para quem? Será que ele interessa a todos? Como visto, a pressuposição perigosa de que se sabe o que é bom para o homem, presente entre os pré-urbanistas, continua em Howard, que não considerou que as pessoas são diferentes e aspiram a coisas diferentes. Nem todos estão interessados no resgate do modo de vida proporcionado pelo segundo ímã (campo), tampouco estão interessados no seu terceiro ímã. A cidade-jardim, como variável dependente e independente, representa, respectivamente, uma visão de mundo e favorece um estilo de vida de um grupo específico de pessoas dentro da sociedade. Por isso é temerário que ela seja considerada modelo para uma cidade, pois isso significaria impor um modo de vida considerado (por quem?) desejável a pessoas que podem ter – e têm – outros planos para si mesmas.

A história do artista americano Will Eisner (1917-2005), que retrata um episódio ocorrido com uma família de Nova York, é brilhante para ilustrar isso (EISNER, 2009, p. 149-151).


NOSSO QUARTEIRÃO
ADEUS, DONA ROSA. BOA SORTE.
PUXA VIDA, DE MUDANÇA PARA O SUBÚRBIO, QUE S-O-R-T-E.
QUE FELICIDADE DEVE SER IR EMBORA.
ADEUS, ANGELO.
ATÉ MAIS, MAXEY.
TCHAU, ROSA.
NÃÃ
VAMOS LOGO, PAI.
ANDA, MÃE... TEMOS QUE SAIR ANTES DO HORÁRIO DE PICO.
OHHH, PARE DE CHORAR, ROSA, PELAMORDEDEUS.
QUALÉOPROBLEMA, ANGELO?! VOCÊ POR ACASO ACHA QUE É UM FIGURÃO? SEI QUE NÃO QUER DEIXAR O QUARTEIRÃO TANTO QUANTO EU!
...MAS NÃO ESTOU CHORAMINGANDO — É A VIDA, ROSA... COMO DIZEM AS CRIANÇAS... AGORA PODEMOS MORAR NUM BAIRRO MELHOR!
ISSO, PAPAI, CHAMA-SE ASCENSÃO SOCIAL.
FAZ DOIS ANOS QUE OS MENINOS ESTÃO NOS AMOLANDO DIZENDO QUE TEMOS DE NOS MUDAR!!! O QUE VAMOS FAZER NO INTERIOR?
É A VIDA, ROSA!
EU CRIEI TODOS VOCÊS MENINOS NAQUELE QUARTEIRÃO... E VOCÊS ME SAÍRAM COM A CABEÇA BOA!
VAMOS, MAMÃE... EXPERIMENTE! VOCÊ VAI GOSTAR... VOCÊ VAI VER! SERÁ MELHOR DO QUE AQUELE VELHO QUARTEIRÃO SUJO! ALÉM DISSO... QUAL É O PROBLEMA DE VIVER MELHOR... HEIN?


CRI
CRI
CRI
CRI
CRI
CRI
CRI
CRI
CRI
CRI
COMO PODE? VOCÊS NÃO VÃO MAIS MORAR NO INTERIOR, ROSA?
OLÁ!
EI, ROSA, ANGELO, VOCÊS VOLTARAM.
QUEM PRECISA DAQUILO... É MUITO BARULHENTO!
OLÁ, MAXEY, VEJA VOCÊ QUE COISA.
ANDA, PAPAI, TENHO QUE SAIR DAQUI ANTES DO HORÁRIO DE PICO.
BÉÉÉ BIIP BÉÉÉ BÉÉÉ
EI, TIRE ÉSTE CARRO DAÍ, ESTÁ BLOQUEANDO O TRÁFEGO!


POR QUE A SRA. ESTÁ GRITANDO, DONA REILLY? ISSO NÃO É NADA.
JOE!
CALABOCA !!
DONA RIZZOLI, SUA PLANTA ESTÁ VAZANDO EM CIMA DO MEU TAPETE TODO!
EI! QUALÉ O SEU PROBLEMA? VOCÊS SÃO, SURDOS AÍ EM CIMA?
EI, VOCÊ! AQUELE CARRO ESTACIONADO ALI É SEU?
SALVATOR, VENHA PRA CASA!!... VOU TE DAR UNS TAPAS!
AAH MORAR NO INTERIOR É PARA OS PÁSSAROS, MAXEY!
AU AU
NÃO DEU PRA AGUENTAR O BARULHO, ANGELO?
NÃO AMASSE AS LATAS !!
PÔ, MÃE, ESTAMOS BRINCANDO!!
DEPARTAMENTO DE LIMPEZA URBANA

1.4.2.3 O movimento moderno

As propostas pré-urbanistas, e em especial a cidade-jardim, reduziram a realidade – com toda a riqueza que se perde neste processo, e todos os equívocos decorrentes – e a generalizaram. Cidade e homem passaram a ser entidades muito simples de se definir e classificar e, consequentemente, de resolver e atender. Ignora-se do homem a sua vontade, o seu desejo, e se pressupõe apenas suas necessidades básicas.

Foi dessa premissa que partiu um importante agente transformador das cidades no século XX – o movimento moderno, cujos padrões espaciais originaram-se naqueles abraçados pela cidade-jardim, tomaram corpo e foram difundidas pelos Congressos Internacionais de Arquitetura Moderna/CIAM (1928-1959), na Europa. De acordo com a Carta de Atenas, manifesto do urbanismo modernista produzido em 1933,

> O primeiro dever do urbanismo é pôr-se de acordo com as necessidades fundamentais dos homens. A saúde de cada um depende, em grande parte, de sua submissão às "condições naturais". O sol, que comanda todo crescimento, deveria penetrar no interior de cada moradia, para espalhar seus raios, sem os quais a vida se estiola. O ar, cuja qualidade é assegurada pela presença da vegetação, deveria ser puro, livre da poeira em suspensão e dos gases nocivos. O espaço, enfim, deveria ser distribuído com liberalidade. Não nos esqueçamos de que a sensação de espaço é de ordem psicofisiológica e que a estreiteza das ruas e o estrangulamento dos pátios criam uma atmosfera tão insalubre para o corpo quanto deprimente para o espírito. O 4º Congresso CIAM, realizado em Atenas, chegou ao seguinte postulado: **o sol, a vegetação, o espaço são as três matérias-primas do urbanismo**. A adesão a esse postulado permite julgar as coisas existentes e apreciar as novas propostas de um ponto de vista verdadeiramente humano. (CIAM, 1933, item 12 – grifos meus)

Como "julgar as coisas existentes e apreciar as novas propostas de um ponto de vista verdadeiramente humano", se o homem não comparece como matéria-prima do urbanismo? Se tudo o que está previsto para ele fazer numa cidade está contido nas "quatro funções: habitar, trabalhar, recrear-se (nas horas livres), circular" (item 77), é só para isso que a cidade deve estar preparada?

O suíço Le Corbusier (1887-1965), nascido Charles-Edouard Jeanneret, arrimo do urbanismo modernista, publicou, em 1924, um livro intitulado *Urbanismo*, onde expunha seu pensamento e o aplicava a um projeto para uma cidade de 3 milhões de habitantes. Nela, ele classifica seus potenciais habitantes em apenas três categorias: "a) Os urbanos, aqueles do centro, que têm aí seus negócios e residem na cidade. b) Os suburbanos, aqueles que trabalham na periferia, na zona fabril, e não vêm à cidade. Residem na cidade-jardim. c) Os mistos, aqueles que fornecem seu trabalho no centro dos negócios, mas criam a família nas cidades-jardins" (2000, p. 157). O desenho por ele apresentado resulta da pressuposição de que qualquer habitante da cidade tem exatamente o mesmo propósito – trabalhar, produzir bens, vencer na vida – e por isso cada um dos 3 milhões de habitantes recebe uma classificação que leva em conta exclusivamente sua relação casa-trabalho. Gêneros? Gerações? Etnias? Classes

Sociais? Parecem não ter lugar. A cidade é direcionada para o universo adulto em fase produtiva, um grande grupo homogêneo que precisa manter-se em atividade para não ser suplantado por outro grande grupo homogêneo: o pertencente a outra cidade.

Dois de seus “quatro postulados brutais” (2000, p. 91), que seriam a base do urbanismo modernista, tratam justamente de “aumentar a densidade do centro das cidades para realizar o contato exigido pelos negócios” e “aumentar as superfícies arborizadas, único meio de assegurar higiene suficiente e a calma útil ao trabalho atento exigido pelo ritmo novo dos negócios”[21] (p. 91). Arrematemos seu pensamento: “Um povo, uma sociedade, uma cidade indolentes, que se relaxam e se descontraem, são rapidamente dissipados, vencidos, absorvidos por um povo, por uma sociedade que agem e se dominam. É assim que morrem cidades e as hegemonias se deslocam.” (p. 11). Relaxamento e descontração, próprios das atividades opcionais, não são vistos com bons olhos. Surpreendente que o homem da cidade pós-revolução industrial, preconizada pelo movimento moderno, também seja resumido a uma força produtiva.

Na verdade, a necessidade de simplificação parece residir no fato de que a cidade industrial trazia uma complexidade intratável e inconcebível para os profissionais da época. Na primeira parte da Carta de Atenas, ela é julgada:

> 8 - O advento da era da máquina provocou imensas perturbações no comportamento dos homens, em sua distribuição sobre a terra, em seus empreendimentos, movimento desenfreado de concentração nas cidades a favor das velocidades mecânicas, evolução brutal e universal sem precedentes na História. O caos entrou nas cidades. (CIAM, 1933, Generalidades)

Para Le Corbusier, em *Urbanismo*, a nova ordem que deveria vir em reação à desordem da cidade industrial necessariamente desmereceria toda a preexistência urbana europeia contrária a ela, considerada como não possuidora de sentido ou valor:

> O homem caminha em linha reta porque tem um objetivo, sabe aonde vai.(...) A mula ziguezagueia, vagueia um pouco, cabeça oca e distraída... empenha-se o menos possível.(...) A mula traçou todas as cidades do continente. Paris, também, infelizmente. (CORBUSIER, 2000, p. 5-6).

A cidade modernista faz desaparecer aquelas características formais dos pré-urbanistas e da cidade-jardim comuns às cidades pré-industrial e industrial. Nela, ruas e avenidas não estão mais organizadas em forma de uma malha conectada, e os espaços públicos não são os elementos estruturadores do lugar. No entanto, outros atributos espaciais da cidade-jardim, com impacto na vida pública, permanecem e se consolidam:

[21] Os outros dois seriam: "Descongestionar o centro das cidades para fazer frente às exigências do trânsito" e "Aumentar os meios de circulação, ou seja, modificar completamente a concepção atual da rua, que se acha sem efeito ante o fenômeno novo dos meios de transporte modernos: metrôs ou carros, bondes, aviões" (CORBUSIER, 2000, p. 91). Eles serão mencionados mais adiante.

1) **a rígida separação de funções é mantida**, com todas as implicações decorrentes. **O uso descontínuo, no tempo, de partes da cidade** permanece, e **se amplia a necessidade de deslocamento**, na medida em que os edifícios estão mais afastados por razões de higiene (sol, vegetação, espaço). Há mais áreas intersticiais entre eles, o que desestimula o deslocamento a pé e favorece a dispersão de pessoas, o que tem fortíssimo impacto na vida pública.

2) **vários espaços públicos passam a ser desenhados para abrigar práticas específicas.** Na publicação dos CIAM de 1955 – O coração da cidade – o arquiteto espanhol José Luis Sert (1902-1983), então presidente da entidade, reconhece que "através dos séculos as pessoas vêm congregando-se nos parques públicos, nos mercados, nos passeios e nas praças. Modernamente, estações de trem, paradas de ônibus e até mesmo aeroportos converteram-se em lugares de reunião". No entanto, coloca que estes centros de reunião, como "Trafalgar Square, Picadilly Circus e Marble Arch em Londres, os cafés e os bulevares de Paris, as Galerias Vittorio Emanuele em Milão, a Canebière em Marselha, a praça Collona em Roma, as Ramblas em Barcelona, a Avenida de Mayo em Buenos Aires, todas as "plazas de armas" nas cidades da América Latina etc.", são "inadequados" (CIAM, 1955, p. 8). Na legenda de uma foto que mostra a praça do Rockfeller Center coalhada de pessoas, afirma: "Nova York carece de um lugar apropriado para manifestações coletivas. Qualquer espaço aberto se converte em lugar de reunião. Um poço no meio de altíssimos edifícios é sempre melhor que nada..." (CIAM, 1955, p. 4).

Os espaços mencionados pelo presidente dos CIAM figuram até hoje entre os mais importantes de suas respectivas cidades e entre os mais notáveis espaços públicos do mundo. No entanto, sua intensa utilização para determinadas práticas foi por ele interpretada como decorrente de falta de opção, não como fruto de uma escolha. Assim, seguindo seu pensamento, pode-se inferir que, a partir do momento em que Nova York tivesse um "lugar apropriado para manifestações coletivas", as pessoas não seriam *obrigadas* a se manifestar na praça do Rockfeller Center. O único problema é o que fazer com o local feito para manifestações coletivas quando não houver manifestações coletivas: a especialização de espaços públicos prejudica seu uso contínuo no tempo, cria dificuldades para o surgimento de outras atividades, além de favorecer sua apropriação por grupos homogêneos.

3) **completa-se a transformação da função da rua,** que se afirma como **local de passagem**, e separador de funções, a tal ponto que ela é denominada "via de comunicação". **Edifícios não necessitam estar alinhados a ela**, este alinhamento chegando mesmo a ser proibido na área residencial. Assim, não são apenas os lotes/edifícios institucionais, como na cidade-jardim, que comparecem soltos no espaço público, mas residenciais também.

> Quando a rua serpenteia, os olhos só apreciam seu espetáculo resumido. Ordenemos então, em torno dessas vias (agradáveis de pisar) alinhamentos ortogonais. Erguidos no espaço, eles constituem o espetáculo (o que os olhos veem) e é então um espetáculo de ordem. (CORBUSIER, 2000, p. 198)

Observar como os elementos estruturadores da cidade modernista não são mais os "vazios" – espaços públicos – mas os "cheios" – os edifícios. Ao colocar as ruas como "agradáveis de pisar", Corbusier lhes suprime a componente tridimensional e franqueia aos edifícios posicionar-se com independência com relação aos limites dos espaços públicos. (Figura 9).

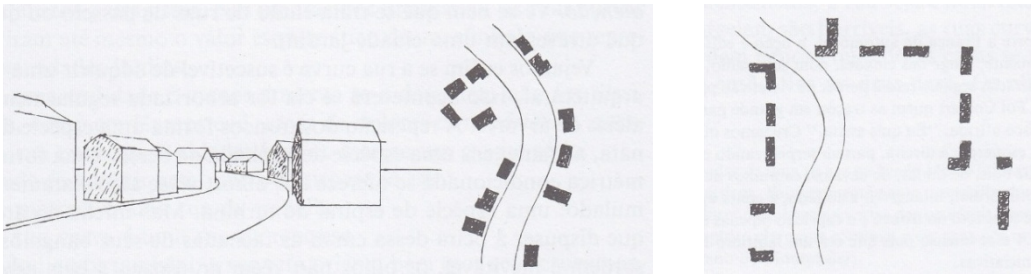


Figura 9 - Relação dos edifícios com a rua. Fonte: Le Corbusier, 2000, p. 198.

Cabe aqui reproduzir em sua íntegra o item 27:

> 27 - O alinhamento das habitações ao longo das vias de comunicação deve ser proibido.
> As vias de comunicação, isto é, as ruas das nossas cidades, têm finalidades díspares. Elas recebem as mais variadas cargas e devem servir tanto para a caminhada dos pedestres, quanto para o trânsito, interrompido por paradas intermitentes, de veículos rápidos de transporte coletivo, ônibus ou bondes, ou para aquele ainda mais rápido, dos caminhões ou dos automóveis particulares. **As calçadas, criadas no tempo dos cavalos e só após a introdução dos coches, para evitar os atropelamentos, são um remédio irrisório desde que as velocidades mecânicas introduziram nas ruas uma verdadeira ameaça de morte.** A cidade atual abre as inumeráveis portas de suas casas para essa ameaça e suas inumeráveis janelas para os ruídos, as poeiras e os gases nocivos, resultantes de uma intensa circulação mecânica. Esse estado de coisas exige uma modificação radical: as velocidades do pedestre, 4km horários, e as velocidades, mecânicas, 50 a 100km horários, devem ser separadas. As habitações serão afastadas das velocidades mecânicas, a serem canalizadas para um leito particular, enquanto o pedestre disporá de caminhos diretos ou de caminhos de passeio para ele reservados. (CIAM, 1933, item 27 – grifos meus)

Este item parece considerar que o homem motorizado tem ascensão e prepondera sobre o homem a pé. A rua não é mais responsável pela passagem dos pedestres, deixando de vez de ser suporte à atividade necessária mais tradicional que sempre abrigou, não se prestando nem mais para conduzi-los a suas residências: "A casa, então, não estará mais unida à rua por sua calçada" (item 16). **A rua deixa de ser uma unidade morfológica, um lugar definido espacialmente em suas três dimensões**: os canais de circulação passam a ser definidos pela sua existência bidimensional, com desenhos de piso e materiais de revestimento diferenciados para vias de tráfego automotivo, calçadas, grama.

A rua passa a ser principalmente domínio do homem motorizado, já que o automóvel particular se encontra muito mais presente na sociedade, e passa a ser a medida da função

circular. Estabelece-se aqui um padrão espacial muito influente na vida pública, relacionado principalmente à segurança das pessoas nos espaços públicos (como se verá na parte 3 deste trabalho): **a separação entre pedestres e veículos**.

> 62 - O pedestre deve poder seguir caminhos diferentes do automóvel
> Isso constituiria uma reforma fundamental da circulação nas cidades. Não haveria nada mais sensato nem que abrisse uma era de urbanismo mais nova e mais fértil. Essa exigência concernente à circulação pode ser considerada tão rigorosa quanto aquela que, no domínio da habitação, condena toda orientação da moradia para o norte[22]. (CIAM, 1933, item 62)

4) a variedade de formas de morar é baixa, com soluções em grande escala, que mantêm a característica de zonas residenciais com população homogênea. Há grande comparecimento de soluções habitacionais em altura.

5) **a recreação ocorre intramuros, e são destinados gramados para as horas livres.** A Carta de Atenas, enquanto afirma que "as funções-chave habitar, trabalhar e recrear-se desenvolvem-se no interior de volumes edificados " (item 82), acrescenta que a atividade necessária de circulação "só deve ter um objetivo: estabelecer uma comunicação proveitosa entre as outras três" (item 81). Ou seja, além de a função *recrear-se* ser principalmente admitida como algo que deva ocorrer intramuros, a função *circular* não é cogitada como passível de transformar-se em uma atividade opcional, recreativa. Até porque "o ciclo das funções cotidianas – habitar, trabalhar, recrear-se (recuperação) – será regulamentado pelo urbanismo dentro da mais rigorosa economia de tempo" (item 79).

Há também outros planos para o *recrear-se*:

> 32 [...]
> O urbanismo é chamado para conceber as regras necessárias a assegurar aos citadinos as condições de vida que salvaguardem não somente sua saúde física mas, também, sua saúde moral e a alegria de viver delas decorrente. As horas de trabalho, em geral muscular e nervosamente extenuantes, devem ser seguidas, a cada dia, por um número suficiente de horas livres. **Essas horas livres**, que o maquinismo infalivelmente ampliará, **serão consagradas a uma reconfortante permanência no seio de elementos naturais**. A manutenção ou a criação de espaços livres são, portanto, uma necessidade e constituem uma questão de saúde pública para a espécie
> [...]
> 38 - As horas livres semanais **devem** transcorrer em locais adequadamente preparados: parques, florestas, áreas de esporte, estádios, praias, etc... (CIAM, 1933, itens 32 e 38 – grifos meus)

Colocada desta forma, a recreação humana parece semelhante à hora do banho de sol obrigatório de um presidiário, momento em que ele também pode exercer alguma atividade física: algo necessário para manter sua saúde e que tem lugar e horário determinados para

[22] Esta diretriz também mostra a falta de vínculo do espaço público com a edificação, que passa a ter como princípio de alinhamento a orientação solar, e não a rua.

ocorrer. Não parece ser uma opção. O que mais chama a atenção para a vida pública é que, em geral, a função *recrear-se* comparece como uma atividade introspectiva, individual. Não há em nenhum momento a preocupação com a socialização. Aliás, essa palavra nem consta da Carta de Atenas, assim como não constam as palavras *convívio* ou *interação*.

O urbanismo modernista inverte a relação fundo-figura da cidade, amplia os espaços livres e dispersa neles os pedestres, que não mais têm seu fluxo canalizado pela rua, o que dificulta a ocorrência de encontros. A rua deixou de ser um *lugar* para virar uma conexão, e as distâncias, ampliadas pelas extensas e onipresentes áreas verdes, dificultam que trajetos sejam percorridos à pé. Abre-se, assim, caminho para o automóvel, ao qual todas as facilidades circulatórias são dadas: seu fluxo não pode ser interrompido, e para tanto são sugeridas passagens de níveis e soluções viárias que não raro criam barreiras à circulação de pedestres no espaço público.

Pelo menos, à diferença da cidade-jardim, que dizia buscar trazer, em seu desenho, o atrativo da vida social, entretenimento e espírito público da cidade industrial, o movimento moderno não prometeu nada disso. Prometeu organização, uma cidade voltada para a eficiência do trabalho e do deslocamento, onde cada coisa – devaneio incluído – tem hora e lugar para acontecer; prometeu salubridade e muitos, muitos gramados. Cumpriu. Encontrar nela pouca urbanidade não poderia ser motivo de espanto.

1.4.2.4 A cidade contemporânea

O movimento moderno não apenas gerou cidades inteiras baseadas em seus padrões espaciais – como Brasília (Figura 10) – mas também provocou transformações, em maior ou menor medida, no tecido de cidades já existentes em todo o mundo (Figura 11 e Figura 12).

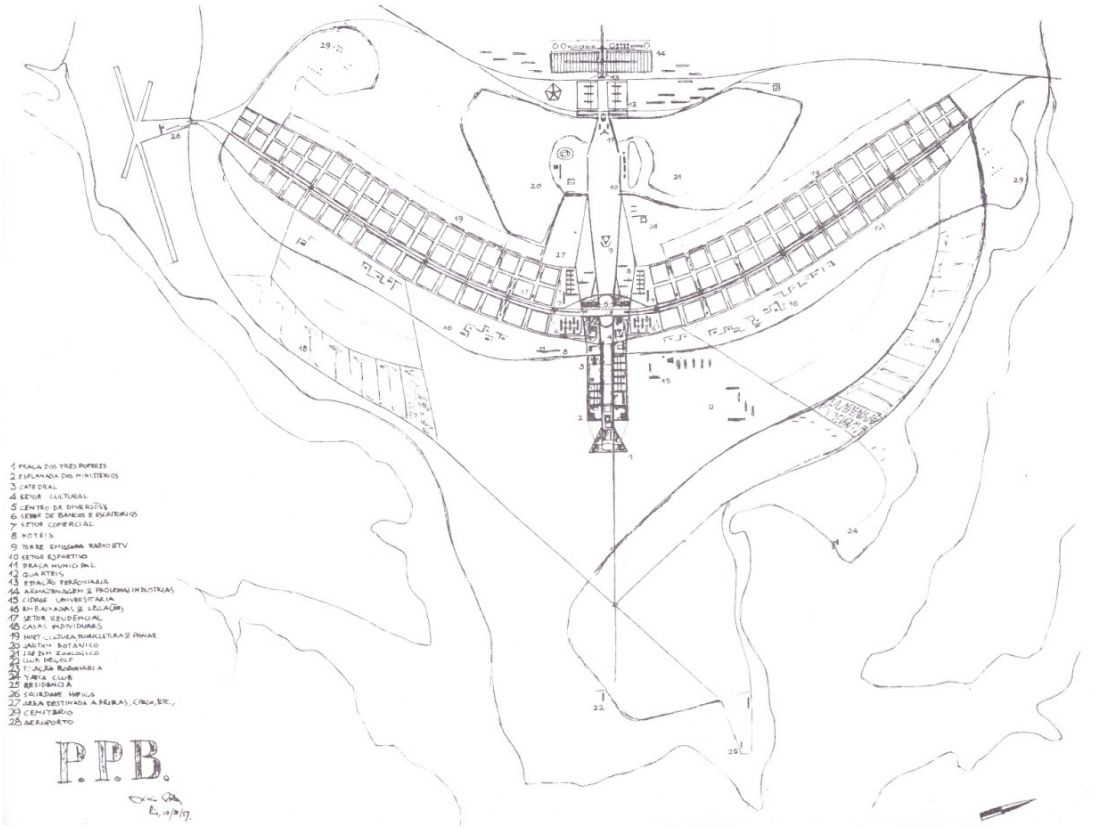


Figura 10 - Plano de Lucio Costa para a nova capital do Brasil, 1957. Em sua concepção original: separação de funções, rua como elemento de conexão, separação de tráfego de pedestres e veículos, extensas áreas verdes, baixa variedade de tipos de moradia. Fonte: Relatório do Plano Piloto de Brasília (COSTA, 1991, p. 33)



Figura 11 - Manhattan, Nova York. A relação fundo-figura é suficiente para identificar quarteirões residenciais desenhados com os padrões espaciais do urbanismo modernista. Extensas áreas verdes, baixa variedade edilícia, alinhamento dos edifícios desconectado do espaço público. Comparar com quarteirões tradicionais ao redor. Fonte: Google Earth.

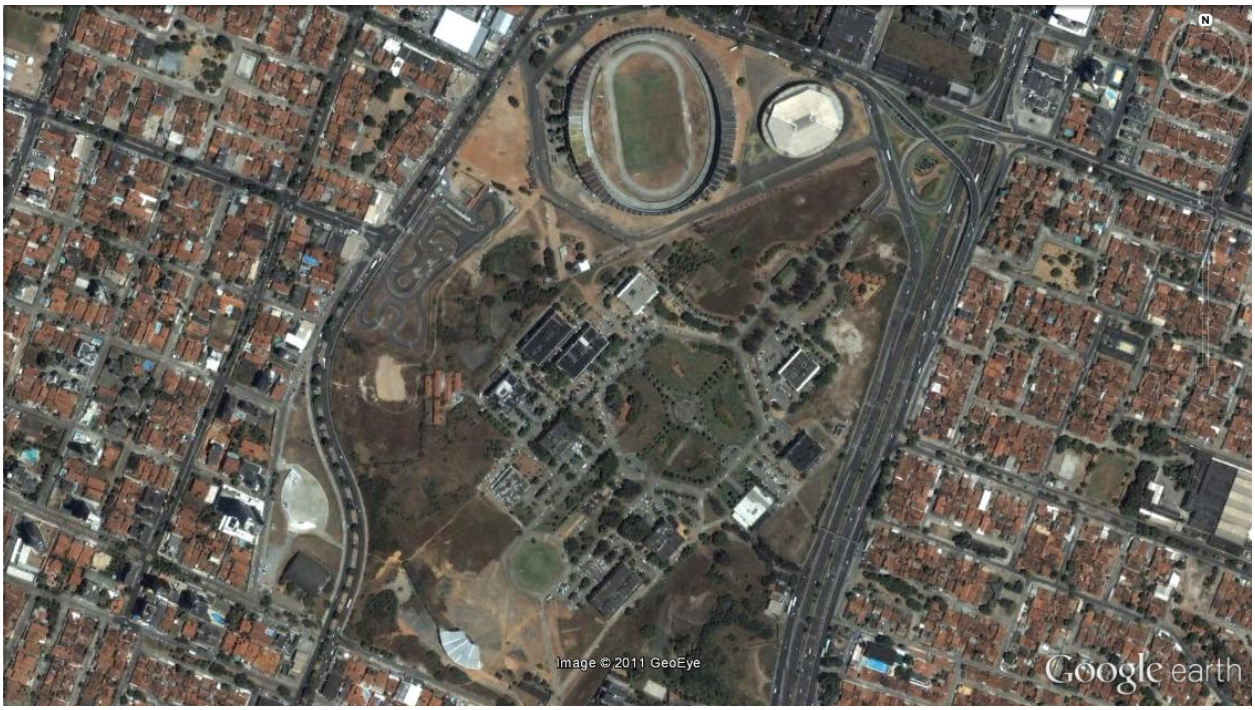


Figura 12 - Natal, RN. Área do Centro Administrativo. Extensas áreas verdes, especialização de funções, alinhamento dos edifícios desconectado dos espaços públicos. Comparar com o tecido tradicional da cidade, ao seu redor. Fonte: Google Earth.

À medida que as cidades começaram a ter implantadas áreas com essas características, os efeitos negativos na vida pública se fizeram notar. Vejamos como estudiosos interessados em compreendê-los e oferecer soluções para mitigá-los geraram uma série de conhecimentos que relacionam configuração e vida pública, e como o acúmulo destes conhecimentos vem transformando as cidades desde a segunda metade do século XX.

1.4.2.4.1 Os estudiosos da configuração e da urbanidade

Aqueles que perceberam que algo negativo para a urbanidade vinha ocorrendo com a aplicação dos princípios modernistas na cidade costumam merecer da literatura a infeliz e generalizante alcunha de "críticos do movimento moderno".

A infelicidade dessa denominação está em seu reducionismo. Primeiro, porque coloca todo o movimento como sendo questionado em igual medida. Não é verdade. Ele trouxe inegáveis contribuições positivas para o campo da arquitetura e do urbanismo, criou códigos e repertório que foram incorporados ao fazer arquitetônico mundial, dotou a humanidade de maravilhosos lugares e edifícios. São determinados aspectos, vinculados a determinadas expectativas sociais, que são criticados. Segundo, porque coloca os críticos num único grupo, como se todos tivessem o mesmo posicionamento diante de todos os aspectos do modernismo. Também não é verdade. A crítica daqueles preocupados com as questões bioclimáticas não é de mesma ordem que a dos preocupados com as questões econômicas, por exemplo. Por último, porque traz a impressão de estarem eles apenas interessados em denegrir o movimento moderno

ou descaracterizar suas obras, quando o que eles oferecem, na verdade, é uma oportunidade de aprendermos com os seus erros e caminharmos rumo a uma cidade melhor. Dentro do escopo deste trabalho, uma cidade melhor é aquela que proporciona mais oportunidades de encontrar e estar entre outras pessoas nos espaços públicos.

Os aqui chamados estudiosos da configuração e da urbanidade compreendem, uns em maior, outros em menor medida: a relação configuração/expectativas sociais, considerando a arquitetura como variável independente; a necessidade de se manter distante dos discursos de intenção e de se utilizar a observação como ponto de partida para conhecer o verdadeiro funcionamento das pessoas nos espaços públicos; a importância de se desenhar a cidade para o ser humano; e que o espaço público deve ser palco de atividades necessárias e opcionais, que devem ser protagonizada pelas mais diferentes pessoas e ocorrer de forma continua no tempo. Será feita, portanto, uma breve revisão de pensamentos de Jane Jacobs, Jan Gehl, Christopher Alexander *et al.*, William Whyte e o Project for Public Spaces, Allan Jacobs e Donald Appleyard, Bill Hillier e Julienne Hanson enquanto criadores da Teoria da Sintaxe Espacial, e Frederico de Holanda; além de comentários sobre os preceitos do Novo Urbanismo e da Nova Carta de Atenas.

Jane Jacobs

A escritora americana Jane Jacobs (1916-2006) foi uma das primeiras a denunciar o efeito negativo dos padrões espaciais da cidade-jardim e do movimento moderno para a urbanidade. À época moradora de Nova York, lança em 1961 o livro Vida e Morte de Grandes Cidades Americanas (traduzido para o português apenas como Vida e Morte de Grandes Cidades), no qual faz a apologia da grande cidade, mostra que ela tem dinâmica econômica própria e coerente, e que influencia o estabelecimento das relações sociais. Além disso, chama a atenção para os efeitos da configuração no funcionamento da sociedade, advoga pela diversidade urbana e recoloca a rua como o lugar da vida pública, da qual enumera seus benefícios.

Todos os achados de seu livro estão relacionados à observação atenta do comportamento das pessoas e da dinâmica da cidade, somada a um sem número de estudos de caso, estatísticas, entrevistas, pesquisas.

Jacobs evidencia a relação entre atributos espaciais e determinados comportamentos, e oferece sugestões morfológicas concretas (a serem vistas no Capítulo 2), que favoreceriam a diversidade urbana.

Peponis (1989) acha que estas sugestões são muito incipientes: “a maneira pela qual suas percepções são formuladas como princípios gerais deixa muito a desejar” (p. 3). Discor-

damos desta posição: a maneira como ela construiu (e brilhantemente exemplificou) sua argumentação ao longo de todo o livro permite extrapolar seus princípios e extrair preocupações coerentes e práticas relacionadas à forma urbana, que obviamente devem ser colocadas dentro de contexto.

Também falando de Jacobs, Holanda e Kohlsdorf afirmam que ela, "talvez sem querer, forneceu razões para a ênfase nos estudos sociais que se desenvolveram desde então, mas de tal modo que as implicações morfológicas foram completamente deixadas de lado" (HOLANDA e KOHLSDORF, 1995, p. 3). Assim, achamos importante acrescentar que se, por um longo período, arquitetos desprezaram seu metiê para se dedicar a estudos fora de seu campo específico de conhecimento para explicar os fenômenos urbanos ("ao longo da 'febre interdisciplinar' dos anos 1960, os arquitetos tentaram tornar-se, ao mesmo tempo, sociólogos, economistas, geógrafos, psicólogos etc." – HOLANDA e KOHSLDORF, 1995, p. 3), Jacobs não tem nada a ver com isso.

Uma das coisas mais importantes que ela fez foi redimir a cidade, a grande cidade, enumerando suas vantagens. Critica a criação de bairros com característica de autossuficiência, pois isso poderia levar à "destruição da cidade, convertendo-a numa porção de cidadezinhas [...] numa porção de Territórios hostis e desconfiados uns dos outros" (JACOBS, 2007, p. 127).

> Ultimamente, alguns urbanistas, especialmente Reginald Isaacs, de Harvard, ousaram questionar se o conceito de bairro em metrópoles tem algum sentido. Isaac ressalta o fato de que os moradores urbanos têm mobilidade. Eles costumam escolher, em toda a cidade e até fora dela, o trabalho, o dentista, o lazer, amigos, lojas, entretenimento e até mesmo, em certos casos, a escola dos filhos. Os moradores urbanos, diz Isaacs, não se prendem ao provincianismo de um bairro – e porque o fariam? A vantagem das cidades não é justamente a variedade de opções e a fartura de oportunidades? (JACOBS, 2007, p. 127)

Então diz que considera haver três tipos de bairros realmente "produtivos" dentro de uma cidade, e afirma que a própria cidade pode ser considerada como o primeiro deles, um bairro que é ela mesma (JACOBS, 2007, p. 129)[23]. Isso faz sentido por ser a cidade uma unidade, o primeiro denominador comum de todos os seus habitantes, a instância cujas iniciativas éticas, ecológicas, políticas, econômicas, jurídicas, culturais, esportivas, sociais alcançam cada cidadão. Assim, sendo a base material de que sua população dispõe para viver, ela deve ser valorizada, trabalhada de forma a refletir esta unidade, que não seria alcançada se a cidade fosse a mera justaposição de unidades autônomas, como pequenas cidades agrupadas, como preconizavam Howard e os defensores da unidade de vizinhança.

[23] Segundo a autora, os outros dois tipos de bairro seriam: a vizinhança de rua e "distritos extensos, do tamanho de uma subcidade, compostos por 100 mil habitantes ou mais, no caso de cidades maiores" (2007, p. 129).

> O bairro da cidade como um todo é o local onde as pessoas que têm interesse específico em teatro ou em música ou em outras formas de arte se encontram e se reúnem, onde quer que morem. É aí que as pessoas dedicadas a profissões ou a negócios específicos ou preocupadas com determinados problemas trocam ideias e às vezes começam a agir. [...] Quando minha irmã Betty, que é dona de casa, participou da elaboração de um plano para a escola pública de Manhattan que um de seus filhos cursa, por meio do qual os pais que sabem inglês ajudam na lição de casa as crianças cujos pais não conhecem o idioma, e o plano deu certo, esse conhecimento se infiltrou pelo bairro da cidade como um todo com um interesse específico. Por causa disso, a Betty viu-se uma noite na região de Bedford-Stuyvesant, no Brooklyn, contando a um grupo de dez presidentes de Associações de Pais e Mestres (APM's) do distrito como esse plano funciona e aprendendo com eles coisas novas.
>
> Um dos maiores trunfos de uma cidade, se não o maior, é formar comunidades com interesses comuns. Por outro lado, um dos trunfos necessários aos distritos urbanos é contar com pessoas que tenham acesso a grupos políticos, administrativos e de interesse comum na cidade como um todo. (JACOBS, 2007, p. 130)

Jacobs procura mostrar, o tempo todo, como a cidade grande enriquece de experiências o cidadão, pelas trocas que proporciona. Ao mesmo tempo, deixa claro que não é só por ser grande que ela vai favorecer essas trocas. Seu desenho e a distribuição de suas atividades econômicas são cruciais para isso. Se não fosse, a cidade de 3 milhões de habitantes de Corbusier – uma grande cidade, portanto – proporcionaria, se implementada, muita vida pública.

Com seu olhar atento, constata e compartilha seus achados com o leitor, ao mesmo tempo em que o estimula a também usar sua razão e relacionar os usos e os frequentadores das áreas livres públicas com sua forma e contexto. Com isso, dá subsídios para que não se perpetuem crenças que não se verificam na prática, como a de que usos de baixo *status* expulsam usos de alto *status* e que, portanto, bastaria reprimir os primeiros que os últimos voltariam a ter lugar. Segundo ela, aí se verifica "a energia despendida no ataque aos sintomas e no desprezo às causas", já que "as pessoas ou os usos que dispõem de mais dinheiro ou de maior respeitabilidade [...] podem dominar com muita facilidade aqueles menos prósperos ou de *status* menor, o que geralmente ocorre em bairros que ganham fama", e que as pessoas ou os usos com menos dinheiro à disposição têm que "se arranjar num lugar que, por esta ou aquela razão – ou, mais comumente, por uma série delas –, já perdeu a popularidade". Exemplifica: "Os degenerados de Washington Square de Filadélfia [...] não aniquilaram um parque que era apreciado e cheio de vida. Eles não expulsaram frequentadores respeitáveis. Eles se mudaram para um lugar abandonado e se entrincheiraram" (p. 106-107). Foi exatamente o que ocorreu com Bryant Park, Nova York.

Para ela, os espaços públicos têm que ser palco de atividades necessárias, e seu entorno deve-se voltar e se abrir para eles, o que os torna seguros e interessantes, o que atrai atividades opcionais, favorecendo a vida pública. Ela se concentra bastante na rua, colocando em menor nível de importância para a urbanidade praças e, especialmente, parques, alvo de suas críticas. Diz que o desempenho dos parques urbanos é inconstante e pergunta, com certa

parcialidade: "Por que é tão frequente não haver ninguém onde há parques e nenhum parque onde há gente?" (p. 103), crítica não desvinculada das suas normalmente grandes dimensões e do fato de os parques se configurarem mais como remansos que locais de passagem. Para quem advoga pela diversidade, Jacobs não poderia diminuir o papel dos parques e praças na urbanidade, já que são indubitavelmente locais de práticas variadas que jamais teriam lugar nas ruas.

Jane Jacobs alerta para os perigos da visão reducionista do funcionamento do homem, mas finda por fazer o mesmo, em certa medida. Ao falar sobre as ideias de Howard, diz que "sua meta era criar cidadezinhas autossuficientes, cidades realmente muito agradáveis se os moradores fossem dóceis, não tivessem projetos de vida próprios e não se incomodassem em levar a vida em meio a pessoas sem projeto de vida próprios" (JACOBS, 2007, p. 17). Interessante que ela mesma não considerou que existe gente assim, ao lançar suas diretrizes para favorecer a diversidade na grande cidade. Como se fosse o inverso de Howard, de certa forma alega que o bom é todos viverem em vizinhanças de rua densas e movimentadas.

Jan Gehl

O arquiteto dinamarquês Jan Gehl lança, em 1971, *Life between buildings – Using public spaces* (Vida entre os edifícios – Usando espaços públicos, sem tradução para o português). Diferentemente de Jacobs, que se refere à dinâmica urbana como um todo para tratar da apropriação do espaço público e da diversidade social, Gehl trabalha com menor escala – a ele principalmente interessam decisões configuracionais locais que tenham influência direta na qualidade dos espaços públicos com vistas a torná-los atratores e fixadores de pessoas. A observação das pessoas nos espaços públicos e a coleta de dados precisos sobre suas atividades de passagem e permanência estão no cerne de seus achados. Sua preocupação com o funcionamento espacial das pessoas é o fio condutor de seu trabalho, no qual chega ao estudo das dimensões e atributos adequados do ambiente exterior que permitem visão, audição, olfato, comunicação.

O autor se interessa, por exemplo, em relacionar dimensionamento de lugares com distância social almejada, e em compreender a partir de que distância se reconhece o rosto de uma pessoa. Para isso estuda as formas de contato, cuja escala inicia-se com as de baixa intensidade, onde se localizam os contatos passivos – ver e ouvir – que estão relacionados à distância social dita pública (na qual uma pessoa pode ouvir e ver outras sem necessariamente se envolver com elas). Esta seria a primeira forma de contato, permitida pela vida pública a partir do mero compartilhamento de um mesmo lugar. Dela, segue-se uma linha ascendente de aproximação que culminaria em amizades muito próximas – ou em amores.

Gehl compreende a importância da configuração na obtenção de cidades que proporcionem piores ou melhores condições para as atividades ao ar livre. Dentro do espectro de possibilidades para isso, identifica dois extremos.

Um deles seria o da cidade com edifícios altos, garagens subterrâneas, tráfego pesado de automóveis, grandes distâncias ente prédios e funções, poucas pessoas nas ruas, espaços exteriores muito grandes e impessoais. Este é o padrão que se pode, segundo ele, encontrar num grande número de cidades norteamericanas, áreas suburbanas e em cidades europeias "modernizadas". O outro seria o da cidade com edifícios razoavelmente baixos, próximos uns dos outros, local para tráfego de pedestres, boas áreas para atividades ao ar livre ao longo das ruas com relação direta com as residências, edifícios públicos etc. (GEHL, 2006, p. 31)[24]

Gehl acredita que os efeitos danosos para a urbanidade dos padrões do movimento moderno, por ele denominado funcionalismo, não foram propositais. Coloca que ninguém tinha a má intenção, de saída, de prejudicar a vida urbana. "Ninguém queria reduzir ou excluir valiosas atividades sociais. Ao contrário, pensava-se que as extensas áreas de grama entre os edifícios seriam o local óbvio para muitas atividades recreativas e uma rica vida social. [...] Não se questionou ou investigou em que medida as funções destes elementos verdes como unificadores dos projetos de edifícios estavam corretas"[25] (GEHL, 2006, p. 46). Assim, só nas décadas de 60 e 70, diz ele, quando já havia amostras suficientes do urbanismo funcionalista espalhadas pelo mundo, é que seus efeitos para a vida pública poderiam mesmo ser estudados.

Isso, claro, deixa a crítica de Gehl muito mais palatável que aquela oriunda da acidez de Jacobs, mas coloca os funcionalistas num patamar ingênuo, de um fazer que não tinha em que se basear, e por isso necessitava ser experimentado para gerar reflexões sobre suas consequências. Isso não corresponde à realidade. Se uma leitura atenta da Carta de Atenas não fosse suficiente para mostrar a não prioridade que a cidade funcionalista dava ao convívio, era só perceber que bastaria um estudo sistemático e atento da vida pública das cidades preexistentes para que estas experimentações pudessem ser feitas com um pouco mais de embasamento. Os efeitos para a vida pública não haveriam de surpreender tanto.

Ele, então, apresenta e discute estes efeitos, conclui que são negativos para a urbanidade e faz recomendações para que os espaços entre os edifícios de uma cidade sejam dese-

[24] Extremos, como já vistos, nomeados por Holanda como os paradigmas da formalidade e da urbanidade, respectivamente. Holanda, 2002, extrapolou seus exemplos para além da cidade contemporânea e englobou culturas milenares.

[25] No one wished to reduce or exclude valuable social activities. On the contrary, it was thought that the extensive grass areas between the buildings would be the obvious location for many recreational activities and a rich social life. [...] The extent to which these visions of the function of green spaces as the uniting element in building projects were correct was not challenged or investigated.

nhados para serem acessíveis, atraentes e agregadores, tendo o homem – e não o automóvel – como medida.

Christopher Alexander *et al.*

Em 1977, o arquiteto e matemático austríaco Christopher Alexander e outros pesquisadores publicam *A Patter Language: Town, Buildings, Construction* (Uma linguagem de padrões: cidades, edifícios, construção, sem tradução para o português), um estudo ambicioso, que se inicia com um livro anterior, denominado *The Timeless Way of Building* (O modo intemporal de construir), e dá orientações que vão desde como planejar cidades até como decorar sua casa.

A motivação da obra é divulgar uma possível linguagem de padrões espaciais a qual todas as pessoas da sociedade possam compartilhar ao construir seus edifícios e cidades, pois só assim eles se tornarão "vivos" (ALEXANDER, ISHIKAWA e SILVERSTEIN, 1977, p. x). Os autores priorizam o cidadão e as comunidades em suas diretrizes e se voltam para o homem como ser sensível, acreditando que cidades e edifícios devem existir para seu bem estar físico, psicológico e emocional, trabalhando com a dimensão afetiva da arquitetura. No entanto, com relação à arquitetura gerando efeitos no homem e na sociedade, reproduzem o discurso determinista dos pré-urbanistas e do movimento moderno, ao deixarem claro, em várias passagens, que acreditam que arquitetura dita comportamento.

A Pattern Language consiste em 253 padrões, relacionados e interconectados, cada um derivando de uma situação ou premissa que inicialmente o contextualiza e embasa. Como toda obra que pretende abarcar tudo, o embasamento costuma ser pouco aprofundado e, em alguns casos, discutível. Alguns padrões apoiam-se em estudos no mínimo curiosos, e os problemas os quais eles vêm contemplar nem sempre podem ser comprovados na prática. Um exemplo é o padrão que define que os edifícios têm que ter, no máximo, 4 andares (padrão 21). A premissa é: "Há abundante evidência que mostra que prédios altos *tornam* as pessoas loucas"[26] (o grifo é nosso para realçar a vertente determinista do trabalho). Segue sua discussão:

> Edifícios altos não apresentam vantagens genuínas, a não ser em ganhos especulativos para bancos e proprietários de terra. Eles não são mais baratos, não ajudam a criar espaços livres, eles destroem a paisagem urbana, eles destroem a vida social, eles promovem o crime, eles tornam a vida difícil para as crianças, eles são caros de manter, eles arruínam o espaço público próximo a eles, e eles estragam luz e ar e vista. Mas independentemente disso tudo, o que mostra que eles não são muito sensíveis, evidência empírica mostra que eles podem efetivamente deteriorar as mentes e os sentimentos das pessoas[27]. (ALEXANDER, ISHIKAWA e SILVERSTEIN, 1977, p. 115)

[26] There is abundant evidence to show that high buildings make people crazy.

[27] High buildings have no genuine advantages, except in speculative gain for banks and land owners. They are not cheaper, they do not help create open space, the destroy the townscape, they destroy social life, they promote crime, they make life difficult for children, they are expensive to maintain,

Ainda que na seção inicial da obra, *Usando este livro,* os autores tenham deixado claro que os padrões são hipóteses, que representam seu melhor achado sobre aquele tema, é questionável que mesmo em uma hipótese apareça um parágrafo com tantas afirmações categóricas como estas. A "abundante evidência" são quatro estudos: um inglês, publicado em 1967; um canadense, de 1971; um dinamarquês, de 1969; e um americano, O espaço defensável, de Oscar Newman, de 1972[28]. Os três primeiros falam das consequências de uma vida interiorizada em apartamentos de edifícios altos: ela privaria as pessoas da vida pública, o que as prejudicaria em vários aspectos. No entanto, nada é mencionado sobre o contexto urbano em que os edifícios pesquisados se encontram. Há espaços atraentes ao redor? Há efetiva vida pública próxima a estes edifícios? Ou estão eles justamente naqueles conjuntos habitacionais inóspitos e desinteressantes, compostos de edifícios idênticos soltos em extensos espaços verdes, onde não há mistura de usos, há baixa oferta de atividades e consequentemente poucas razões para se utilizar as áreas livres públicas? Em áreas assim realmente não há estímulo para se deixar o apartamento, tampouco manter relações com seus vizinhos. Se é verdade que permanecer tempo demais isolado em um apartamento provoca doenças mentais nas pessoas (não vamos discutir aqui a plausibilidade desta afirmação), a razão para se permanecer tempo demais isolado em um apartamento, que então deveria ser combatida, pode não ser a altura do edifício, mas outros fatores, que não foram considerados pelos autores.

Quanto à solução aventada para este problema, os autores dizem: "é nossa experiência que tanto em edifícios de apartamento quando de escritórios, os problemas começam quando os edifícios têm mais de quatro andares"[29]. Esta experiência deles diz, entre outras coisas, que a conexão com a rua se quebra a partir do quarto andar, de onde ainda se pode gritar e chamar a atenção de alguém que esteja no térreo (a plausibilidade de se evitar que as pessoas adquiram doenças mentais ao poderem fazer isso tampouco será discutida aqui). Mesma justi-

---

they wreck the open spaces near them, and they damage light and air and view. But quite apart from all of this, which shows that they aren't very sensible, empirical evidence shows that they can actually damage people's minds and feelings.

[28] Neste livro, Newman traz que arquitetura gera comportamento social e leva à degeneração e ao crime. Mostra como determinados bairros tenderiam a *gerar* mais delinquentes que outros, e, assim sendo, seria só observar as características físicas de um local destes para aprender a projetar edifícios e bairros que prevenissem assaltos, estupros ou vandalismo. As ideias do livro, por sua simplificação caíram no gosto do público, mas Hillier, 1973, alertou para os perigos de esta teoria ser adotada de saída, e dentre seus argumentos coloca o fato de Newman não ter considerado que há uma seleção social anterior, pela qual a arquitetura não é responsável: "[...] uma sociedade que produz grupos desprivilegiados, dos quais a maioria dos criminosos procede, também produz edifícios e conjuntos habitacionais onde, seja por mecanismo de seleção invisíveis, seja por política deliberada, os grupos desprivilegiados estão concentrados - especificamente, nos enormes edifícios altos dos grandes conjuntos habitacionais" (HILLIER, 1973, p. 7).

[29] It is our experience that in both housing and office buildings, the problem begin when buildings are more than four stories high.

ficativa foi dada por Lucio Costa para os seis pavimentos dos prédios das superquadras de Brasília. Em nenhum dos casos há comprovação da afirmação.

Há, portanto, que se ler com bastante senso crítico este estudo, buscando ver se há coerência e consistência nos padrões. Isso, no entanto, não invalida uma série de sugestões de desenho embutidas neles, que fazem sentido para o estabelecimento da vida pública, especialmente porque são corroboradas por outros autores que chegaram a elas de forma mais embasada. Também é importante discernir quais sugestões podem ser universalizadas e quais funcionam apenas nos contextos apresentados na obra. Mesmo que os autores tenham deixado claro que esta é apenas *uma* possível linguagem de padrões, ainda assim a obra é escrita com tom normativo, muitos de seus problemas são apresentados como consenso universal, e seus padrões são oferecidos como panaceia, sendo vários deles, nitidamente, não adequados a realidades culturais, econômicas, geográficas ou históricas distintas.

William Whyte e Project for Public Spaces

Na década de 1970, o escritor e pesquisador americano William H. Whyte (1917-1999) e sua equipe estudaram por três anos dezesseis praças, três parques e alguns outros espaços públicos de Manhattan, para compreender porque alguns eram bem sucedidos em termos de possuir muita vida pública, e outros não. Filmaram o comportamento das pessoas nos lugares, realizaram entrevistas, fotografaram, mediram alturas e larguras de bancos, de ressaltos, de degraus. É baseado neste material que ele publicou, em 1980, *The Social Life of Small Urban Spaces* (A vida social dos pequenos espaços urbanos, sem tradução para o português), lançou um filme de igual nome e ofereceu subsídios para alterar o código que regulamenta os espaços livres em Nova York (*Open-Space Zoning Provisions New York City*). Assim como Gehl, Whyte preocupa-se com os atributos locais da cidade e sua influência na vida pública, mas não deixa de considerar que os atributos locais devem-se a uma estrutura maior.

A sensibilidade de seu trabalho está em identificar, no comportamento individual das pessoas nos espaços públicos, padrões que possam ser extrapolados para a coletividade. Preferências quando a locais de espera, formas de encontros e despedidas ou atitudes que representam o sentimento de pertencer a um lugar são informações valiosas para que se possa desenhar espaços confortáveis e favoráveis à apropriação pelas pessoas e ao seu funcionamento.

No trabalho de Whyte não há uma única afirmação que não esteja baseada em exaustiva observação e tratamento crítico dos dados observados, e mesmo suas afirmações conclusi-

vas são cautelosas[30]. Com o material de que dispunham, ele e sua equipe se impuseram várias questões. Uma das mais interessantes é "quando é que muita gente no espaço público passa a ser gente demais?", preocupação (bem americana, pode-se dizer) originada na definição da capacidade máxima de um espaço para fins de segurança. Passaram então a observar que a capacidade efetiva de um lugar (excluindo-se momentos em que ele hospeda grandes eventos) é algo que as próprias pessoas percebem e, em seu comportamento, findam por não extrapolar. "É como se as pessoas tivessem algum senso instintivo do que é correto de uma forma geral para um lugar, e estivessem cooperando para mantê-lo assim, voluntariamente saindo, ou se sentando, ou não se sentando, para manter a densidade dentro de uma escala aceitável"[31] (WHYTE, 2009, p. 69).

Ciente de que pesquisou a realidade novaiorquina, em especial, e a americana, no geral, Whyte é o primeiro a colocar ressalvas à aplicação indiscriminada de soluções espaciais por ele aventadas em outros contextos. Ele finaliza seu livro dando as instruções de como proceder a filmagens em espaços públicos, da escolha do equipamento à avaliação das imagens.

Para expandir seu trabalho, William Whyte fundou, com outros pesquisadores, em 1975, o *Project for Public Spaces*, PPS[32], uma organização sem fins lucrativos que lida com planejamento, projeto, pesquisa e educação vinculados aos espaços públicos. O PPS até hoje é um disseminador de suas ideias e tem entre seus princípios de trabalho um conhecimento profundo do funcionamento do lugar onde se vai intervir, obtido principalmente por meio de entrevistas com sujeitos e da observação reflexiva de seu comportamento. Seu propósito é auxiliar as pessoas a criar e sustentar espaços públicos que fortaleçam suas comunidades. Possui uma linha de atuação chamada *placemaking* (neologismo que pode ser compreendido por "criação de lugares"), pela qual auxilia os cidadãos a serem os agentes transformadores de seus espaços públicos.

Atua em projetos de parques, campi universitários, centros, feiras, praças, orlas, centros cívicos, e transporte. Tem mais de uma dezena de títulos publicados, dos quais pode-se destacar *How to Turn a Place Around* e *Streets as Places* (Como transformar um lugar e Ruas como

[30] Ilustra isso a afirmação que segue à história aqui relatada. Ao avaliar com sua equipe o sucesso de uma praça pelo número de pessoas sentadas nela durante as horas de pico, Whyte buscou compreender por que algumas estavam mais vazias que outras. Após exaustivo estudo das imagens, onde analisou a influência de atributos do local como: "beleza", "insolação", "forma", "quantidade de espaço disponível", encontrou relação apenas ao considerar o atributo "quantidade de espaços para sentar". Sua conclusão: "As pessoas tendem a sentar mais onde há locais para sentar" (People tend to sit most where there are places to sit) (WHYTE, 2009, p. 28).

[31] It's as if people had some instinctive sense of what is right overall for a place and were cooperating to maintain it that way, oblingingly leaving, or sitting down, or not sitting, to keep the density within range.

[32] www.pps.org

lugares, respectivamente, ambos sem tradução para o português), cujos conteúdos são divulgados em cursos semestrais oferecidos pela instituição e que sugerem princípios de intervenção, mais em escala local, para favorecer a vida pública, a serem vistos no Capítulo 2.

Allan Jacobs e Donald Appleyard

Os arquitetos Allan Jacobs (americano) e Donald Appleyard (inglês, 1928-1982) escreveram em 1981 um texto chamado *Toward an Urban Design Manifesto* (Rumo a um manifesto sobre o desenho urbano, sem tradução para o português), mais um trabalho elaborado a partir do incômodo de se ter na cidade – e de se continuar reproduzindo – os espaços superdimensionados, amorfos e sem vida proporcionados pelo desenho do urbanismo modernista.

As críticas que fazem ao desenho urbano modernista são centradas nos seus efeitos para o cidadão e para a vida pública, merecendo destaque o item denominado "profissionalismo sem raízes", no qual alertam para os danos da prática arquitetônica irreflexiva e descontextualizada, que possui sua "caixa de truques" padrão. Nele, dizem que os profissionais do desenho urbano são frequentemente parte do problema. "Em muitos casos, nós projetamos para lugares e pessoas que não conhecemos e lhes concedemos muito pouco poder ou reconhecimento. [...] Há muito poucas perguntas, e muitas propostas"[33] (JACOBS e APPLEYARD, 1987, p. 113).

Os autores trazem sete Objetivos Para a Vida Urbana, consubstanciados em qualidades intangíveis, como autenticidade, autoconfiança e justiça, e oferecem cinco princípios de desenho para cumpri-los. No entanto, a principal contribuição do artigo é a recomendação de como encarar tais princípios: todo e qualquer princípio deve ser trabalhado dentro do *razoável*. Isso significa compreender que não só o ideal pode não ser consenso, como a obsessão por sua busca pode ser extremamente prejudicial e autoritária, pois

> [...] isso tem significado padrões e exigências específicos, tais como ângulos solares, níveis de decibéis, larguras de faixas e distâncias entre edifícios. Muitos pesquisadores têm tentado definir as qualidades de um ambiente habitável. Isso depende de um amplo espectro de atributos, alguns estruturais, alguns detalhes um tanto pequenos. Não há uma única resposta correta. Nós aplaudimos estes esforços e participamos de alguns deles. No entanto, desejos por habitabilidade e conforto individual por si mesmos levam à fragmentação da cidade. Padrões de habitabilidade, seja para desenvolvimentos urbanos ou suburbanos, têm sido frequentemente excessivos.
>
> [...] embora bairros e ruas habitáveis seja uma exigência primária para qualquer bom tecido urbano, [...] [esta exigência] se perseguida obsessivamente, pode destruir as qualidades urbanas que buscamos atingir.[34] (JACOBS e APPLEYARD, 1987, p. 117)

[33] In too many cases, we design for places and people we do not know and grant them very little power or acknowledgment. [...] There is too little inquiry, too much proposing.

[34] [...] it has meant specific standards and requirements, such as sun angles, decibel levels, lane widths, and distances between buildings. Many researchers have been trying to define the qualities of a

Suas vozes com isso se somam à de Jane Jacobs, que buscava explicar que viver na cidade significa aceitar sua "natureza peculiar", e que qualquer esforço para negá-la, tentar transformá-la em algo que ela não é, por meio do desenho, costuma trazer consequências negativas para a vida pública. "Cidades não são fazendas", dizem eles. "Uma cidade são pessoas vivendo e trabalhando e fazendo coisas em relativa proximidade umas com as outras"[35].

Bill Hillier e Julienne Hanson – Sintaxe Espacial

Em 1984 é lançado o livro *The social logic of space* (A lógica social do espaço, sem tradução para o português), de Hillier e Hanson. Os autores são os primeiros estudiosos da configuração e da urbanidade a fazer *abstrações* do espaço e da sociedade, para evidenciar e estudar a relação entre eles. Ambos são encarados como sistemas: o espaço, como um sistema de permeabilidades e barreiras; a sociedade, como um sistema de encontros e esquivanças.

A Teoria da Sintaxe Espacial, por eles apresentada, avança com relação aos estudos anteriores porque considera que a capacidade de os lugares da cidade serem mais ou menos propícios à utilização depende não apenas de suas características em âmbito local, mas especialmente de sua localização num âmbito mais amplo, global. "Do ponto de vista da SE [Sintaxe Espacial], 'a cidade faz os lugares'. O atributo dos lugares é determinado pelo modo de sua inserção no todo" (HOLANDA, 2010, p. 37). É daí que se desenvolvem os conceitos cruciais de integração e segregação, já trabalhados por Jacobs e Gehl num nível que envolve mais localização de atividades e grupos sociais, e o trazem para a estrutura espacial urbana.

Por já ter sido descrita no item 1.3, a Teoria da Sintaxe Espacial não será novamente detalhada aqui.

Frederico de Holanda

O arquiteto, professor e pesquisador brasileiro Frederico de Holanda é conhecedor e colaborador da teoria da Sintaxe Espacial, cujo nascimento testemunhou e cujas ferramentas utiliza em pesquisa, ensino e projetos. Trouxe-lhe contribuição original ao caracterizar, em *O Espaço de Exceção*, publicado em 2002, as duas tendências socioespaciais polares na história das sociedades. Ele as chama, como já dito antes, de paradigma da urbanidade e paradigma

---

livable environment. It depends on a wide array of attributes, some structural, some quite small details. There is no single right answer. We applaud these efforts and have participated in them ourselves. Nevertheless, desires for livability and individual comfort by themselves have led to fragmentation of the city. Livability standards, whether for urban or for suburban developments, have often been excessive.

[...] although livable streets and neighborhoods are a primary requirement for any good urban fabric [...] the quest for livable neighborhoods, if pursued obsessively, can destroy the urban qualities we seek to achieve.

[35] Cities are not farms. A city is people living and working and doing the things they do in relatively close proximity to each other.

da formalidade, e demonstra ter este último origens muito mais remotas que a que leva à cidade pós-industrial, no recente século XIX. Mais um argumento contra a afirmação de Gehl, de que os urbanistas modernistas não tinham como saber o que estavam fazendo.

Segundo ele, a Sintaxe ocupa "lugar de honra" no estudo dos aspectos sociológicos da arquitetura, que são a motivação maior de suas pesquisas. Ele utiliza seus "conceitos basilares" em todas elas, ainda que em algumas não lance mão de quantificações ou das saídas gráficas dos programas de computador que a apoiam, e afirma: "muitas variáveis analíticas da SE têm-se mostrado refratárias à quantificação" (HOLANDA, 2010, p. 35).

Holanda é o único desta lista de estudiosos que utiliza, para investigação, uma cidade inteira concebida a partir dos preceitos do movimento moderno. Concentra sua atenção em Brasília, não apenas no Plano Piloto, de DNA modernista, mas no amplo espectro dos tipos de assentamentos presentes no desenho da cidade[36]. Neste contexto, o autor não só compara desempenho sociológico dos padrões espaciais do urbanismo modernista com os que se assemelham aos das cidades tradicionais – Brasília oferece situações para estes estudos (Figura 13) – mas também compara o urbanismo modernista com ele mesmo, na medida em que adições feitas ao tecido da cidade, embora se assemelhem aos padrões espaciais do modernismo clássico do Plano Piloto, não raro têm pior desempenho sociológico. Isso se reflete em uma situação peculiar, altamente desejável para o aprimoramento do campo de conhecimento: constatar que há padrões do paradigma da urbanidade[37] dentro de uma cidade concebida sob o paradigma da formalidade.

[36] Maria Elaine Kohlsdorf nomeia este amplo espectro com a bela expressão "mosaico morfológico". Exemplos de tipos mórficos do mosaico brasiliense seriam: o vernáculo, de Brazlândia e Planaltina, cidades já existentes antes da criação da capital; o modernista pioneiro, existente nos acampamentos de obra que resistiram ao desmonte, como a Vila Planalto; o modernista genuíno, representado pelo Plano Piloto; o modernista periférico, encontrado nas cidades satélites, como Ceilândia; e o favela (KOHLSDORF, 2005, p. 44). Holanda ainda acrescenta o tipo advindo do "pós-modernismo", classificando-o como "algo produzido após o modernismo clássico do Plano Piloto" (HOLANDA, 2010, p. 124).

[37] Quer tenham surgido por alterações no plano, quer tenham sido originalmente desenhados desta forma. Lucio Costa, como bem afirma Holanda, reinventa o receituário modernista, incorporando à cidade elementos históricos. Brasília seria "distinta das manifestações urbanísticas modernas do resto do mundo" (HOLANDA, 2010, p. 90).



Figura 13 - Brasília, Vila Planalto (destacada em laranja, à direita da imagem) – um antigo acampamento de obra da época da construção de Brasília que permaneceu como um enclave de desenho tradicional a menos de 2km da Esplanada dos Ministérios. Observar a inversão com relação às situações apresentadas na Figura 11 e na Figura 12. Fonte: adaptado de Google Earth.

O autor considera sempre a metrópole como um todo, postura advinda da incorporação da Sintaxe ao seu fazer científico, e utiliza informações complementares, como as provenientes do censo, em seus estudos que, sendo comparativos, mostram em que a configuração da capital se assemelha ou se diferencia de outras cidades do Brasil e do mundo.

Num determinado estágio de sua trajetória intelectual, o mau desempenho sociológico geral da cidade modernista prevalece em sua análise:

> Há cidades que nos encantam no primeiro momento em que as conhecemos, e também posteriormente no nosso cotidiano, ao habitá-la; que encantam o motorista que as consome a 80 quilômetros por hora, mas também o pedestre que delas usufrui quase tactilmente; que apaixonam aqueles que se confinam no espaço fechado dos clubes, shopping-centers e residências dos amigos, mas também aqueles que curtem os espaços públicos abertos bem definidos, intensamente utilizados, cheios de "olhos das ruas" ao seu redor, como diria Jane Jacobs. Certamente Brasília não é uma dessas cidades. (HOLANDA, 1995, p. 278)

Mais recentemente, ele valoriza os aspectos expressivos, o que o leva a citar o poeta inglês John Keats no desfecho de seu livro Brasília Cidade Moderna Cidade Eterna: "O que é belo é deleite eterno" (HOLANDA, 2010, p. 136).

Interpreta-se aí que houve, da parte do autor, uma compreensão da estrutura da cidade de tal forma que lhe foi possível, ao longo do tempo, separar suas qualidades, em uns aspectos, de seus problemas, em outros. Em seus artigos mais recentes, ele observa que buscar

mitigar ou resolver os problemas de Brasília não necessariamente implicaria danificar suas qualidades ou os atributos que a fazem ser o que é, embora seja isso o que se vem fazendo e que constitui, segundo ele, a "trajetória perversa" da história da cidade: "perda progressiva das qualidades originais do projeto, agravamento dos problemas do DNA, surgimento de novos problemas" (HOLANDA, 2010, p. 128-129).

A importância de sua obra também está nos subsídios que oferece para intervenções mais conscientes na cidade, que visem ao aprimoramento do seu desempenho sociológico sem desrespeitar suas características fundamentais. Isso se reflete em seus projetos para Brasília, dos quais se destaca o da SQN 109[38], no qual procura trabalhar com o repertório disponível, próprio das superquadras, para criar espaços livres cujas características se aproximem daquelas encontradas em espaços públicos que favorecem a urbanidade.

Seus achados são úteis para esta tese, na medida em que se aplicam de forma personalizada ao seu objeto de estudo, e nela serão utilizados. Lamentável apenas que o governo local não faça o mesmo.

Congresso para o Novo Urbanismo

O Congresso para o Novo Urbanismo, *Congress for the New Urbanism*, CNU, é uma organização sem fins lucrativos que conta com membros em 20 países e em 19 estados americanos[39]. Foi fundado em 1993 por um grupo de arquitetos que vinha criticando o modelo de crescimento urbano típico das cidades norteamericanas – o espraiamento suburbano – ao atuar profissionalmente de forma a não adotar seus padrões espaciais por considerá-los danosos, entre outros aspectos, para a vida pública.

A Carta do Novo Urbanismo é o documento que veicula os princípios adotados pelo Novo Urbanismo para criar bairros com diversidade de oferta de tipos de moradia e atividades, que possuam espaços públicos vivos, adequados à escala do pedestre, configurados e animados por edifícios desenhados adequadamente (www.cnu.org/who_we_are). Nela, o CNU indica reconhecer a arquitetura como variável independente, mantendo-se longe do determinismo: "Nós reconhecemos que soluções físicas por si só não solucionarão problemas sociais e econômicos, mas tampouco a vitalidade econômica, a estabilidade comunitária e a saúde do meio

[38] Este projeto está descrito no capítulo Permanência e inovação: SQN-109, Brasília (HOLANDA e BARCELLOS, 2003). Foi desenvolvido na década de 1980, tendo o arquiteto Vicente Barcellos como coautor.

[39] www.cnu.org

ambiente podem ser suportadas sem uma estrutura física favorável e coerente"[40] (CONGRESS FOR THE NEW URBANISM, 1993).

Em um artigo de 2001, no qual relata discussões ocorridas no 4º Simpósio Acadêmico sobre o Novo Urbanismo, o arquiteto brasileiro Fernando Lara dá conta que "nem tudo são flores na prática do New Urbanism. O outro lado da agenda mostra um aumento significante no número de condomínios fechados, gentrificação, conservadorismo estilístico, homogeneidade e uma imagem geral de intolerância" (LARA, 2001). No artigo, elenca problemas do Novo Urbanismo levantados pelo crítico Michael Sorkin. Sorkin levanta contradições entre princípios da carta e os projetos materializados, e sugere que o movimento pare de flagelar o modernismo como culpado de todos os males, pois lembra que "o subúrbio tem suas origens tanto na Garden City britânica quanto em Corbusier".

O Novo Urbanismo tem grande preocupação em criar bairros que tragam uma atmosfera nostálgica, de cidade pequena, onde as necessidades básicas do dia-a-dia se possam resolver dentro da própria comunidade, de população limitada, o que é consoante com o discurso da cidade-jardim, de produzir cidades autossuficientes, que nega a cidade grande e rejeita sua dinâmica própria. Isso acaba por gerar espaços que não representam a época em que foram criados, dando a impressão de cenários[41]. Lara relata que Sorkin comenta do

> conservadorismo estético dos empreendimentos New Urbanistas construídos até agora [2001]. Casinhas vitorianas com telhados de duas águas, revestimento de madeira e varanda frontal dominam o vocabulário New Urbanista, num revival que casa com o historicismo dos anos 70 e 80 e com o conservadorismo da classe média americana. Não é por acaso que as referências "internacionais" dos New Urbanistas são Leon e Rob Krier, sempre citados quando é preciso defender o uso de tipologias do século 19. (LARA, 2001)

---

[40] We recognize that physical solutions by themselves will not solve social and economic problems, but neither can economic vitality, community stability, and environmental health be sustained without a coherent and supportive physical framework.

[41] É no mínimo curioso que uma das vitrines do Novo Urbanismo, o empreendimento Seaside, na Flórida, tenha sido cenário do filme o Show de Truman (*The Truman Show*, 1998, dirigido por Peter Weir), que conta a história de um homem que foi adotado por um canal de televisão para que sua história se transformasse numa espécie de *reality show*, uma novela da vida real. Todas as pessoas com quem Truman convive são atores, todos os lugares que ele frequenta são cenários, e até o clima da grande cidade cenográfica é controlado.

"Originalmente desenhada para ser uma comunidade barata para se passar férias a beira-mar, Seaside hoje parece mais um resort de luxo. A localidade viu um aumento de 10 vezes no preço dos lotes residenciais em uma década desde a sua fundação, atraindo o interesse de desenvolvedores ao redor do mundo" (Originally designed to be an inexpensive beachfront vacation community, Seaside today feels more like an upscale resort. The town has seen a tenfold increase in residential lot prices in the decade since it was founded, attracting the interest of developers worldwide) (KATZ, 1994, p. 4).

O local, desenhado pelo DPZ para abrigar até 2 mil pessoas, tem, inclusive, um slogan: *A simple, beautiful life* (Uma vida simples, bela) - www.seasidefl.com.

Uma descrição do método de trabalho do escritório de dois importantes expoentes do CNU – Andrés Duany e Elizabeth Plater-Zyberk (DPZ) – dá conta do peso que se dá a esta fabricada atmosfera historicista nos projetos do Novo Urbanismo: "Duany and Plater-Zyberk contam com representações cuidadosamente desenhadas e coloridas para transmitir uma impressão romântica historicista de suas propostas. Este desenho de uma comunidade proposta no norte da Califórnia [...] evoca o caráter de uma cidade italiana localizada em uma colina"[42] (Bressi, *in* KATZ, 1994, p. xxxvi). Esta atitude contraria frontalmente os princípios da Carta, que estabelece que "espaços urbanos devem ser emoldurados por projetos de arquitetura e paisagismo que celebrem a história local".

Apesar de ir contra, por exemplo, os cul-de-sacs, solução viária extensamente adotada no modelo suburbano, a Carta do Novo Urbanismo traz posturas palatáveis para o consumidor médio americano, como a que diz que: "comunidades devem ser desenhadas para o pedestre e o transporte público, assim como para o carro"[43]. Um empreendimento que priorizasse os dois primeiros meios de transporte e deliberadamente desencorajasse o uso do carro não teria qualquer possibilidade de aceitação na cultura norteamericana.

O que isso rendeu foi que se continua fazendo subúrbios[44], acessíveis principalmente pelo automóvel particular, só que eles agora têm uma outra feição e oferecem algumas outras opções de mobilidade – a propalada preocupação com o alastramento do tecido urbano em baixa densidade pelo ambiente natural, portanto, não saiu muito do discurso. De qualquer forma, ainda que se deva observar a distância entre discurso de intenções e prática projetual do Novo Urbanismo, não se pode desconsiderar ou deixar de estudar este importante movimento e suas contribuições[45]. Conforme colocam Del Rio e Keith:

> Também temos desenvolvido algumas pesquisas sobre New Urbanism que nos preocupa por um lado como um corpo de pensamento bastante válido e consolidado, e por outro lado por ter sido adotado como nova moda e "receita de bolo" para exorcizar todos os males do modernismo e dos impactos da cultura rodoviarista norte-americana. (DEL RIO e KEITH, 2003)[46]

---

[42] Duany and Plater-Zyberk relies on carefully drawn and colored rendering to convey a romantic, historicist impression of its proposals. This drawn of a proposed community in northern California [...] evokes the character of an Italian hill town.

[43] communities should be designed for the pedestrian and transit as well as the car

[44] Um empreendimento de 1990, baseado no Novo Urbanismo - Laguna West, na Califórnia, localizado a 17km de Sacramento - foi considerado um "subúrbio melhor", pelo *Los Angeles Times*, segundo Katz (1994, p. 19), o que obviamente fez subir o preço das propriedades.

[45] Alguns subúrbios existentes sofreram reformas (ou *retrofits*) baseadas nos princípios do Novo Urbanismo. Seu desempenho sociológico, assim, foi aprimorado, entre outras coisas pelo aumento da oferta de moradia, que se deu pela inserção de mais edifícios, que ocuparam áreas com infraestrutura ociosa, antes destinadas a parques de estacionamento, e configuraram melhor os espaços livres.

[46] O vídeo *Built to Last* (Construído para durar) propagandeia o Novo Urbanismo como a solução dos problemas da humanidade: www.youtube.com/watch?v=VGJt_YXIoJI&feature=player_embedded

A Nova Carta de Atenas

Em 1998, o Conselho Europeu de Urbanistas resolveu veicular sua a visão sobre as cidades do séc. XXI, fortemente motivados pelos desafios e oportunidades vislumbrados a partir do estabelecimento da União Europeia. Assim foi criada a Nova Carta de Atenas, aqui mencionada não por ter feito uma crítica aos efeitos da aplicação dos princípios da sua antecessora de 1933, nem por sua efetiva contribuição ao campo do conhecimento arquitetônico no que tange à dimensão sociológica, mas tão somente por sua pretensão em se vincular àquele importante documento.

> É importante comparar a Carta do CEU[47] com a Carta de Atenas original, de 1933, que contém uma visão prescritiva sobre o desenvolvimento das cidades, com áreas de habitação e trabalho de alta densidade, ligadas por sistemas de transporte de massas eficazes. Em contraste, a Nova Carta e esta revisão[48] centram-se nos habitantes e nos utilizadores da cidade e nas suas necessidades num mundo em grandes mudanças. (CONSELHO EUROPEU DE URBANISTAS, 2003, p. 19)

De fato, ao contrário da primeira carta, normativa, este documento não oferece nenhum princípio concreto de desenho, ainda que discutível. Com relação aos aspectos que dizem respeito à vida pública, a única indicação encontrada é a recomendação genérica de que devem ser tomadas "Medidas necessárias para facilitar os contactos entre as pessoas e para multiplicar os locais de descanso e de lazer" (p. 10). Aliás, recomendações genéricas compõem o corpo do documento: "Os novos tipos de atividades econômicas deveriam igualmente resultar em: menor poluição, centros das cidades mais animados, paisagens valorizadas e mais biodiversidade ao longo dos perímetros urbanos e no espaço rural envolvente" (p. 14); ou "É preciso procurar equilíbrios entre o desenvolvimento urbano baseado na economia e as condições de vida saudáveis" (p. 15); ou "Não há que hesitar em utilizar todos os desenvolvimentos tecnológicos possíveis para apoiar o desenvolvimento sustentável e a perenidade das cidades no futuro" (p. 16).

A Carta tenta contextualizar as cidades europeias em um mundo globalizado, interconectado, descentralizado. Mas ao mesmo tempo em que diz que este cenário traz novas formas de cooperação interurbanas, coloca que as identidades culturais devem ser valorizadas e preservadas para que as cidades sobressaiam e sejam *competitivas*:

> As qualidades culturais, assim como as ambientais, serão progressivamente reconhecidas como fatores competitivos importantes para as cidades. A identidade histórica específica e as qualidades de cada cidade terão um papel decisivo no seu desenvolvimento. De entre todos os seus objetivos, as cidades terão necessidade de desenvolver aqueles que melhor lhes permitam assegurar a sua prosperidade num contexto de redes de cidades, que se desenvolverão a

[47] Conselho Europeu de Urbanistas (ECSP-CEU - European Council of Town Planners / Conseil Européen des Urbanistes) www.ceu-ectp.org.

[48] A Nova Carta de Atenas recebeu revisão em 2003.

> diferentes escalas, produzindo novas formas de cooperação. (CONSELHO EUROPEU DE URBANISTAS, 2003, p. 14)

Nessa linha, sugere que "os critérios de organização do espaço deverão ser adaptados à competição entre as cidades para o desenvolvimento econômico" (p. 16). Nada mais surpreendente para um documento que, anteriormente, procurou lembrar os problemas sociais e ambientais que se apresentam como desafios da cidade do futuro. Nada mais anacrônico para um documento que, ao se propor pensar a cidade do séc. XXI, desenvolve uma visão baseada na competitividade e não na equidade.

Em resumo, a Nova Carta de Atenas finda por ser um documento muito mais voltado para a defesa e propaganda das atribuições da corporação dos urbanistas europeus[49]. Frente ao novo desenho de seu continente, prioriza o discurso genérico de questões a-espaciais ao invés de oferecer atributos configuracionais desejáveis a ele. Assim, deixou passar a chance de trazer uma contribuição efetiva ao campo de conhecimento da arquitetura, especialmente no que tange à questão dos aspectos sociológicos.

1.4.2.4.2 Cidades para a vida pública – exemplos empíricos

Estas reações e críticas ao urbanismo modernista e seus efeitos negativos para a urbanidade geraram reflexões ao redor do mundo e permitiram que os responsáveis pelas transformações de muitas cidades contemporâneas passassem a ter maior consciência das implicações de seu trabalho na vida pública. Isso se vem rebatendo em um processo paulatino de reconhecimento e incorporação de atributos ao ambiente urbano (ou transformação de atributos preexistentes) de forma a favorecê-la.

Isso pode ser exemplificado com a evolução do papel da água na cidade, e isso será feito aqui em quatro momentos. A descrição que Engels faz do Irk, um dos rios de Manchester, é fiel ao papel que um corpo d'água tinha na cidade industrial:

> Embaixo corre, ou melhor, estagna o Irk, estreito curso d'água, negro, nauseabundo, cheio de imundície e detritos que lança sobre a margem direita, mais baixa; aí, no período da seca, alinha-se uma série de charcos lamacentos, esverdeados e fétidos, do fundo dos quais sobem bolhas de gás mefítico, cujo cheiro, sentido mesmo do alto da ponte, quarenta ou cinquenta pés acima da água, é insuportável... (ENGELS, 2008, p. 93)

Já para a sua cidade de 3 milhões de habitantes, era esta a visão que Le Corbusier tinha do rio e do que ele proporcionava:

---

[49] Estas atribuições estão descritas nas páginas 17, 18 e 19 da Nova Carta, e vão desde: "o urbanista como humanista e cientista"; passando pelo "urbanista como planejador urbano e visionário" e "como conselheiro estratégico e mediador", culminando no "urbanista como gestor-administrador urbano". Realmente, desenho de cidades e de espaços públicos não figura entre as atribuições dos membros desse Conselho.

> O rio passa longe da cidade. O rio é uma estrada de ferro sobre a água, é uma estação de mercadorias, uma estação de triagem. Numa casa bem administrada, a escada de serviço não atravessa a sala de visita – mesmo que a empregada da Bretanha seja faceira (mesmo que as barcaças encantem o desocupado em cima da ponte). (CORBUSIER, 2000, p. 157)

No livro *A pattern language*, Alexander *et al.* colocam: "Nós viemos da água; nossos corpos são, em grande medida, água; e água desempenha um papel fundamental na nossa psicologia. Nós precisamos de constante acesso à água [...]"[50] (p. 323). Dente suas diretrizes para lidar com a água na cidade, estão:

> Preservar piscinas naturais e córregos e permiti-los correr através da cidade. Fazer caminhos para as pessoas ao longo deles e passarelas para cruzá-los [...][51] (ALEXANDER, ISHIKAWA e SILVERSTEIN, 1977, p. 326)

Hoje, ao se cruzar o canal Frederiksholms pela ponte da rua Christians Brygge, em Copenhague, depara-se com o pormenor da Figura 14.



Figura 14 - Copenhague, Dinamarca. Pormenor de ponte sobre o canal Frederiksholms.

Algo aconteceu, desde a Revolução Industrial até hoje, que permitiu, por exemplo, que corpos d'água urbanos passassem de simples receptores de dejetos ou canais de circulação de mercadorias – que a cidade deveria isolar ou esconder –, a elementos integrantes da paisagem, que merecem cuidado, devem estar acessíveis e que têm sua importância reconhecida

[50] We came from the water; our bodies are largely water; and water plays a fundamental role in our psychology. We need constant access to water [...].

[51] Preserve natural pools and streams and allow them to run through the city; make paths for people to walk along them and footbridges to cross them [...].

para o homem. Algo aconteceu desde o movimento moderno, para que hoje se *desenhe* um lugar para o "desocupado em cima da ponte".

Esse "algo" pode ser um novo olhar sobre o meio ambiente, os espaços públicos e o cidadão, e uma a nova atitude ao lidar com eles: mais ecológica e ética, benéfica para a vida pública.

No que diz respeito à questão ambiental, ela se origina nas preocupações com o desenvolvimento sustentável e com os rumos que a degradação do planeta vem tomando. Embora ela não seja objeto de estudo deste trabalho, é impossível desvinculá-la das ações desejáveis à cidade contemporânea no que concerne à vida pública. Assim, ela será considerada neste trabalho, ainda que de forma não aprofundada. No que diz respeito à questão sociológica, ela se origina de todas as questões levantadas na seção anterior.

No entanto, este "algo" pode também ter outras razões. O arquiteto australiano William Mitchell (1944-2010) oferece a sua visão econômica, baseada nas características do mundo atual, no qual possuir espaços públicos de sucesso passou a ser estratégia de *marketing* urbano:

> Num mundo conectado e mediado eletronicamente, lugares que têm poucas qualidades singulares, e poucas possibilidades de tirar partido das diferenças de acessibilidade, vão competir (por cidadãos, turistas, visitantes, clientes, investimentos, e assim por diante) em um mercado lotado e competitivo. O seu valor será conduzido inexoravelmente para baixo[52].
>
> Por outro lado, lugares que têm para oferecer vantagens únicas, irreplicáveis, não transferíveis, serão os mais altamente desejados[53]. (MITCHELL, 2001, p. 6)

Estejam, ou não, as motivações econômicas na origem das ações que vêm sendo feitas em prol da urbanidade, e que geraram espaços públicos confortáveis e interessantes, isso não compromete o fato de é que é real – e tem produzidos bons frutos – a crescente busca por vida pública[54].

Espaços públicos cheios de gente – e de gente diversa – vêm sendo vistos como algo positivo, desejável, e cidades ao redor do mundo vêm-se reconfigurando para favorecer esta nova realidade almejada.

---

[52] O que se coaduna com a preocupação com a competitividade da Nova Carta de Atenas.

[53] In an electronically mediated, networked world, places that have few unique local qualities, and decreased opportunity to take advantage of differences in accessibility, will compete (for citizens, tourists, visitors, customers, investments, and so on) in a crowded and competitive market. Their value will inexorably be driven down.

Conversely, places that have unique, irreplicable, non-transferrable advantages to offer will be the most highly desired real estate.

[54] Independente de a motivação de se criar a praça Jandaia ter sido a busca por valorização imobiliária, não se pode negar que a vizinhança foi beneficiada com um bom espaço público.

Para ilustrar algumas destas transformações, apresentaremos aqui a história de intervenções ocorridas no centro de três cidades diferentes. Foram selecionadas porque dispõem de dados sobre a vida pública antes e depois das intervenções, o que permite inferir a eficácia das soluções adotadas e aprender com elas.

Copenhague, Dinamarca

> "[...] a capital da Dinamarca é, em poucas palavras, projetada para a vida"[55]
> (BRÛLÉ, 2008, p. 120)



Figura 15 - Copenhague, Dinamarca. Praça da Municipalidade (Rådhuspladsen). Acima, em julho de 2007. Abaixo, em outubro de 2008.

Jan Gehl costuma contar esta história em palestras e livros:

> Copenhague foi uma das primeiras cidades do mundo a se esforçar por assegurar melhores condições de vida urbana para os pedestres logo após a invasão do automóvel, em 1950.

[55] [...] Denmark's capital is, put simply, designed for life.

> As primeiras ruas e praças foram convertidas em passeios pedestrianizados e locais de permanência já em 1962[56]. (GEHL, GEMZOE, *et al.*, 2006, p. 10)

No entanto, a reação geral foi contrária à ideia. Nas manchetes dos jornais lia-se: "Nós somos dinamarqueses, não italianos", "Usar espaço público é contrário à mentalidade nórdica". A despeito disso, a cidade fechou sua primeira rua no centro, e a experiência foi considerada interessante pelas pessoas e lucrativa pelos comerciantes. Em seguida fechou a segunda rua, e todo ano alguma praça nova era feita ou requalificada, algum bolsão de estacionamento era removido e mais uma dificuldade ao uso do automóvel particular era deliberadamente introduzida, enquanto se ampliavam as estruturas para bicicleta e transporte público, tratavam-se adequadamente os espaços de permanência e se disseminavam os cafés com mesas e cadeiras ao longo das fachadas. A transformação foi gradual, e a isso Gehl atribui seu sucesso: e as pessoas foram acostumando-se a ela, mudando seu padrão de mobilidade e aprovando-a. Independente da origem dinamarquesa e da mentalidade nórdica, os espaços públicos do centro de Copenhague passaram a ser intensamente utilizados desde então.

A estratégia que resultou em mais vida pública baseou-se em duas principais ações: "domesticar e controlar o tráfego da cidade; e recuperar ruas e criar espaços de qualidade para uso popular" (GEHL e GEMZOE, 1996, p. 11).

Em 1968, 1986 e 1995, ele e Lars Gemzøe lideraram grupos da Escola de Arquitetura da Real Academia Dinamarquesa de Belas Artes que realizaram pesquisas abrangentes[57] no centro da cidade. Elas (e outras pesquisas menores, feitas em períodos intersticiais) estão consolidadas no relatório *Public Spaces, Public Life – Copenhagen* (Espaços Públicos, Vida Pública – Copenhague. Gehl e Gemzøe, 1996). Nesta publicação, eles evidenciam a evolução da utilização do centro da cidade comparativamente a decisões de ampliação e melhoria dos seus espaços públicos. A Figura 16 mostra o incremento das áreas destinadas preferencialmente a pedestres na área central da cidade.

[56] Copenhagen was one of the first cities n the world to make an effort to ensure better city life conditions for pedestrians shortly after the invasion of the car in the 1950s. The first streets and squares were converted into pedestrian promenades and places for staying as early as 1962.

[57] Levantamento da vida pública por meio de contagem de tráfego de pedestres e de atividades estacionárias, entrevistas e levantamento de características físicas da área de estudo.

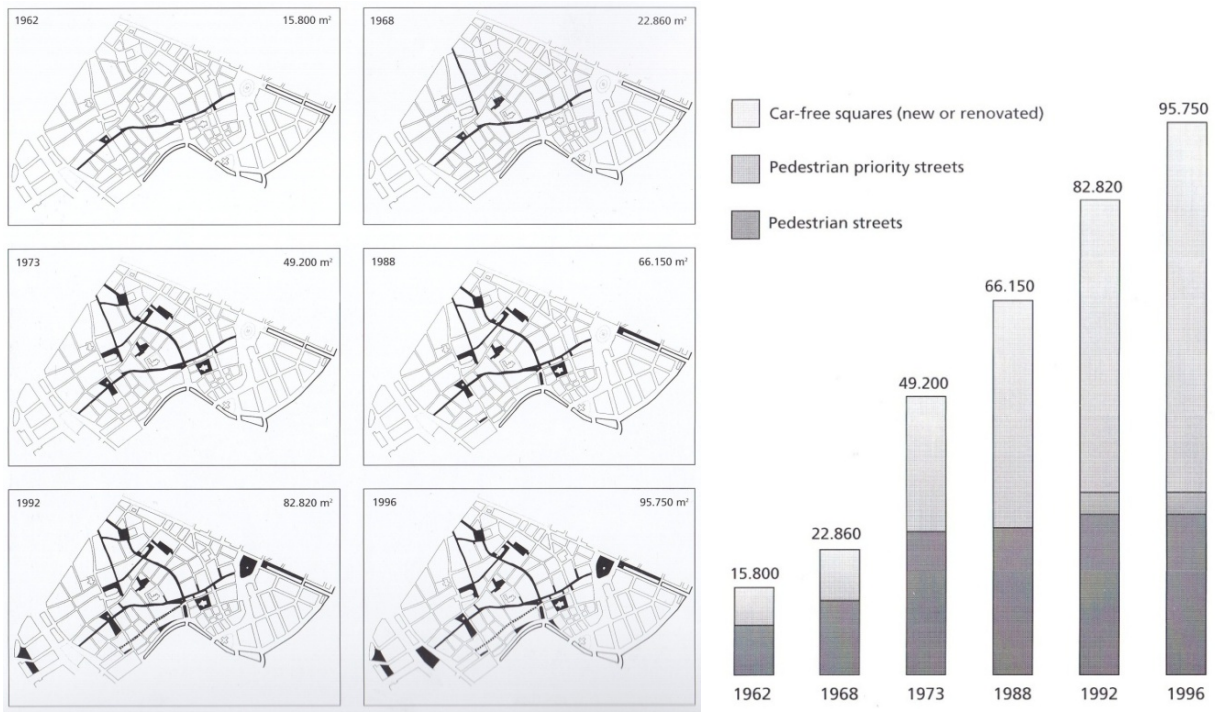


Figura 16 - Copenhague, Dinamarca. Esquerda: desenvolvimento de espaços públicos com prioridades ao pedestre na área central, de 1962 a 1996. Direita: incremento (em m²) das áreas destinadas a pedestres no centro, de 1962 a 1996. Após 1973, as ações objetivaram mais aprimorar áreas já existentes que criar outras. Na legenda, de cima para baixo: praças livres de carro (novas ou renovadas); ruas com prioridade aos pedestres e ruas pedestrianizadas. Fonte: Gehl e Gemzøe, 1996, p. 24.

A área central de Copenhague tem 1.150.000m², ou 115 hectares. Possuía poucos residentes em 1995[58] (6.800, menos de 60hab/ha), e oferecia 3.100 vagas de estacionamento[59] (27 vagas/ha, 2.2 hab/vaga), nenhuma gratuita. Uma vez estando as pessoas no centro, 80% delas deslocavam-se à pé, 14% de bicicleta e 6% em algum meio motorizado. Quatorze mil estudantes frequentavam as varias instituições educacionais nele localizadas.

Segundo o relatório, o tráfego de pessoas nas ruas que foram pedestrianizadas aumentou 20 a 40% nos anos imediatamente subsequentes à sua transformação. Hoje ele se mantém bastante estável por já se aproximar da capacidade máxima das ruas. Em 1968, a rua Strøget recebia 50.200 passantes entre 10h e 18h de um dia de semana de julho, número que subiu para 54.300, em 1986, e para 54.600, em 1995. (GEHL e GEMZOE, 1996, p. 51)[60].

[58] Os dados apresentados são da época do relatório: 1995 e 1996.

[59] 1.200 vagas em garagens, 1.900 em estacionamentos de superfície ao longo das ruas. De 1986 a 1995, mais de 600 vagas foram suprimidas da região (p. 41). O levantamento da vida pública não indicou que a redução do número de vagas tivesse tido um efeito limitador na vida da cidade, e as entrevistas revelaram que, dentre as coisas que as pessoas mais criticavam no centro, "falta de estacionamentos" vinha apenas em 6º lugar, representando 4% dos respondentes (p. 81).

[60] Baseado em sua experiência, Gehl sugere que o volume máximo para movimento confortável de pedestres é de 13 pessoas por minuto por metro de largura de calçada. Assim, num trecho de um metro de largura de calçada passaria, em média, um pedestre a cada 4,5 segundos de onde se tira que o cálculo de capacidade máxima dos autores respeita os limites da distância pública (acima de 3.75m) e

Ampliada a área destinada aos pedestres, os espaços públicos começaram a ser desenhados para tornarem-se atraentes e seguros, com trajetos contínuos e acessíveis, calçamento adequado, belo mobiliário urbano, algumas obras de arte. De 1986 a 1995, houve aumento de 60% no número de assentos ao ar livres em cafés. Cafés, pubs e outros estabelecimentos que funcionam também durante a noite se consolidaram, o que favoreceu o uso da região central também neste turno[61]. O mapa da Figura 17 mostra como estão bem distribuídas as atividades que funcionam no período noturno, na região central.



Figura 17 - Copenhague, Dinamarca. Mapa noturno do centro, mostrando as atividades que funcionam até as 23h no verão. Na legenda: Estrela: entretenimento, cinema, teatro; triângulo: hotéis; círculo: pubs e restaurantes; quadrado: quiosques e lojas. Fonte: Gehl e Gemzøe, 1996, p. 35.

O aumento da qualidade dos espaços públicos e da oferta de atividades na região central vem sendo responsável pelo incremento do número de pessoas, tanto circulando quanto permanecendo, especialmente no verão.

Com relação às atividades estacionárias – sentar em cafés, sentar em bancos, sentar de forma improvisada em algum local não definido para isso, ficar parado, vender algo, realizar alguma atividade cultural – é interessante observar o gráfico da Figura 18. O aumento, de 1968 para 1996 foi de quase 340%.

---

não representa o extremo de um espaço abarrotado de gente. Aqui não entra apenas o conceito de capacidade efetiva, mas de qualidade. (NYCDOT - NEW YORK CITY DEPARTMENT OF TRANSPORTATION & GEHL ARCHITECTS, 2007, p. 20)

[61] As residências, que garantem uma movimentação nos espaços públicos fora dos horários estritamente comerciais, localizam-se fora das ruas de maior movimento.

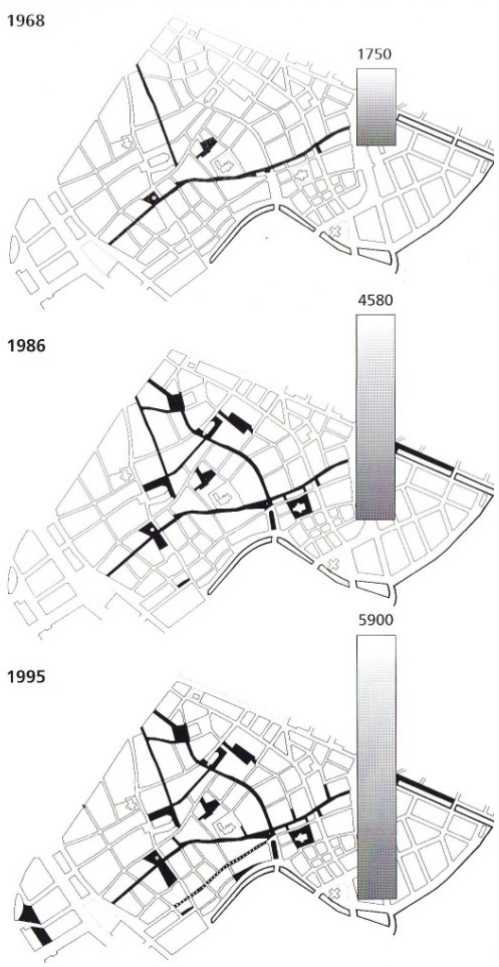


Figura 18 - Copenhague, Dinamarca. Comparação entre o incremento de áreas dedicadas a pedestres e de número de pessoas envolvidas em atividades estacionárias. Os valores nas barras representam a quantidade de pessoas em pé, sentadas, vendendo algo ou realizando alguma atividade cultural em qualquer momento de um dia de semana de verão, entre 12h e 16h, em 1968, 1986 e 1995. Fonte: adaptado de Gehl e Gemzøe, 1996, p. 59.

Copenhague foi eleita, em 2008, a cidade mais habitável do mundo, pelo *ranking* da revista inglesa Monocle[62], que listou outras 24 cidades com alta qualidade de vida. Claro está que sempre há que se colocar *rankings* em perspectiva cuidadosa, pois sempre há alguns critérios de classificação discutíveis[63], mas é interessante ver como outros fazem sentido. Um deles chega a representar a essência de uma das preocupações atuais da cidade contemporânea com a vida pública: o conceito de "cidade livre de atrito", no original, *friction free city.*

> Para uma cidade ser qualificada como bem desenhada ou planejada para viver, ela tem que passar no teste do atrito. Este simples indicador começa no momento em que você pisa fora do trem ou avião e mede quanto atrito acontece entre você e seu destino final – mais atrito sob

[62] Em 2007 (ano em que a Monocle começou seu *ranking*), 2009 e 2010, Copenhague ocupou o segundo lugar, atrás de Munique, Zurique e Munique, respectivamente. Em 2011, ocupou o terceiro, atrás de Helsinque e Zurique. A Monocle lança seu ranking toda edição de julho (www.monocle.com).

[63] Como na afirmação da revista: "Copenhague chegou perigosamente perto de não alcançar o primeiro lugar porque prescinde de um hotel espetacular". (Copenhagen came dangerously close to not making it to No. 1 because it lacks an outstanding hotel. BRÛLÉ, 2008, p. 123)

> pés ou pneus significa que você vai-se mover mais devagar; quanto mais devagar você se move significa que há muitos obstáculos dificultando sua jornada, e se obstáculos estão dificultando um trajeto direto de A para B, você está em uma cidade mal planejada e mal desenhada.
>
> Em Copenhague, a vida está perto de ser livre de atrito.[64] (BRÛLÉ, 2008, p. 123-124)

De fato, ser pedestre no centro de Copenhague e, de uma forma geral, nos seus bairros circundantes, é uma experiência agradável. Os diferentes meios de transporte público, a extensa rede para circulação de bicicletas e os sistemas de calçadas são eficientes e possuem grande integração entre si. Tem-se a impressão de que a cidade se importa e se preocupa conosco e nos conduz em segurança ao nosso destino. Ela parece se antecipar às nossas necessidades/desejos de deslocamento, prevendo possíveis diferentes rotas, cuidando dos cruzamentos, criando-nos recantos de estar (como o trecho para contemplação da ponte da Figura 14), assegurando que o trajeto seja interessante no nível do térreo, com portas se abrindo para ele, vitrines e mesas de café, e pavimentando tudo lindamente.

Sim, há também problemas. Muitas de suas praças carecem de mais equipamentos e atividades, há poucos atrativos para crianças e adolescentes, há impressionante falta de lugares para sentar, grandes avenidas que cortam a área central segregam alguns de seus trechos. Ainda assim, de uma maneira geral, Copenhague nos respeita e nos faz sentir importantes. Pedestres e ciclistas têm precedência absoluta aos carros. Copenhague *quer* que nos sintamos bem-vindos em seus espaços públicos e se esforça como pode para isso. Eis sua grande lição de urbanidade, que se reflete na visão da municipalidade para 2015:

> Nós nos tornaremos a cidade mais habitável do mundo: uma cidade sustentável com espaços urbanos que convidem as pessoas a uma única e variada vida urbana. Nós nos tornaremos uma metrópole para as pessoas[65]. (CITY OF COPENHAGEN & GEHL ARCHITECTS, 2009, p. 2)

Seus principais objetivos são:

> **Mais vida urbana para todos** – até 2015, 80% dos copenhaguenses estarão satisfeitos com as oportunidades que eles têm de participar da vida urbana
>
> **Mais pessoas caminhando mais** – Aumentar o número de tráfego de pedestres em 20% até 2015, em comparação a hoje
>
> **Mais pessoas permanecendo mais tempo** – até 2015, copenhaguenses gastarão 20% a mais de seu tempo no espaço urbano do que eles gastam hoje. (CITY OF COPENHAGEN & GEHL ARCHITECTS, 2009, p. 7)

---

[64] For a city to qualify as being well designed or engineered for living, it has to pass the friction test. This simple gauge starts the moment you step off the train or plane and measure how much friction comes between you and your final destination – the more friction underfoot or tyre means the slower you move; the slower you move means there are too many obstacles hindering your journey, and if obstacles are hindering a straightforward trip from a to B, you're in a poorly planned, badly designed city.

In Copenhagen, life is close to being friction-free.

[65] We would become the world's most liveable city: a sustainable city with urban space inviting people to a unique and varied urban life. We will become a metropolis for people.

No entanto, é lamentável constatar que as lições de se desenhar a cidade para favorecer a vida pública – que o centro e vários trechos de Copenhague vêm dando ao mundo[66] (Figura 19) – não têm sido absorvidas por ela mesma. Encontramos novos bairros e edifícios que vêm configurando lugares pouco atrativos que, embora mantenham o mesmo cuidado com o revestimento das calçadas e o desenho de algum eventual mobiliário urbano, reproduzem os padrões espaciais do paradigma da formalidade (Figura 20). Isso mostra como ele ainda é forte, e como deve ser constante o esforço para superá-lo.



Figura 19 - Copenhague, Dinamarca. Bairros já consolidados. Acima, centro, julho de 2007. Abaixo à esquerda, Christianshavn; à direita, Vesterbro, outubro de 2009. Paradigma da urbanidade.

[66] O carisma de Jan Gehl é grande responsável por esta forte publicidade de Copenhague no mundo.



Figura 20 - Copenhague, Dinamarca. Bairros novos. Acima, panorâmica de Ørestad (montagem: Reinaldo Germano). Ao centro, imagens de Ørestad. Abaixo, à esquerda, Havnestaden; à direita, Havneholmen (fonte: Reinaldo Germano). Outubro de 2009. Paradigma da formalidade.

Melbourne, Austrália

"Melbourne tem a ver com intimidade" [67] (Rob Adams. Melbourne reborn, 2008)



Figura 21 - Melbourne, Austrália. Fonte: esquerda, Ethan Kent (www.streetsblog.org); direita, City of Melbourne & Gehl Architects, 2004, p. 48.[68]

"Planejamento urbano efetivo tem sido praticamente desconhecido em Melbourne por pelo menos 30 ou 40 anos. Para o melbourniano comum isso significa que nossa cidade tem sido progressivamente destruída. Ela não tem mais o encanto e o charme que teve um dia."[69] (CITY OF MELBOURNE & GEHL ARCHITECTS, 2004, p. 4). Este artigo, publicado por um professor no jornal "*The Age*" em 1978, representava o desapontamento da população com os rumos que adquirira sua cidade, que se havia tornado inóspita e desinteressante como resultado das políticas urbanas de então. Assim, a partir de meados dos anos 80 começaram a surgir as primeiras iniciativas de planejamento que objetivavam, entre outras coisas, trazer mais vida pública para o seu centro.

Em 1993, Jan Gehl foi contratado pela municipalidade para fazer pesquisas sobre a configuração e a vida pública da região central da cidade e estabelecer recomendações para aprimorá-las. Reunidas sob os temas das recomendações-chave – "aprimorar a rede de pedestres"; "criar espaços de reunião de excelente qualidade"; "reforçar atividade nas ruas por meio de mudanças físicas"; "encorajar mais pessoas a usar a cidade" – foram sugeridas várias estratégias de desenho para atingi-las. Em 2004, Gehl foi novamente contratado para atualizar as pesquisas, o que resultou no relatório comparativo *Places for People Melbourne 2004* (Lugares para pessoas, Melbourne 2004), de onde provêm as informações a seguir.

---

[67] Melbourne is about intimacy.

[68] Infelizmente não houve a possibilidade de se visitar Melbourne ao longo do período de elaboração desta tese para apresentar fotografias e dar um testemunho pessoal de como a cidade trata o pedestre e como é sua vida pública.

[69] Effective city planning has been almost unknown in Melbourne for at least 30 or 40 years. For the ordinary Melburnian that means our city has been progressively destroyed. It no longer contains the attraction and charm it once had.

A mais notável mudança, ponto de partida para todas as demais, iniciou-se na verdade antes da primeira ida de Gehl e sua equipe a Melbourne. Trata-se da política de aumento de habitações – chamada Postcode 3000 – na área central da cidade. As estratégias desta política passavam por reciclar antigos edifícios ao transformar suas áreas desocupadas em unidades residenciais, bem como em construir pavimentos adicionais em edifícios já existentes, para aumentar a densidade na área (Figura 22). Com isso, assegurou-se a manutenção e conservação de prédios de interesse histórico, ao mesmo tempo em que se ampliavam as opções de moradia. Várias providências tiveram que ser tomadas para viabilizar estas mudanças, dentre as quais a alteração das normas urbanísticas e dos códigos de edificação.

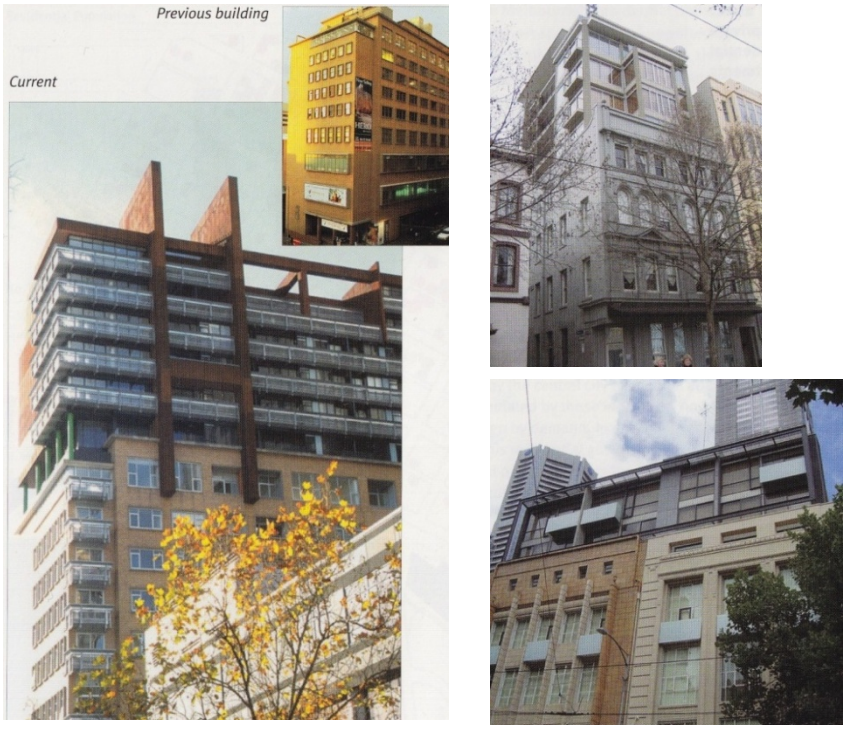


Figura 22 - Melbourne, Austrália. Exemplos de acréscimos feitos em edifícios preexistentes no centro. Fonte: City of Melbourne & Gehl Architects, 2004, p. 14.

O incremento foi muito expressivo. Se em 1982 havia tão somente 204 apartamentos privados em toda a área central, que possui 2.300.000m², ou 230 hectares, em 1992 havia 736 e, em 2002, 6.692. Um aumento de 3.180%, em 20 anos. Se considerarmos que foram introduzidos outros tipos de moradia, que em 2002 somavam 2929 unidades, a oferta geral de moradia no centro, em 20 anos, subiu 4.665%: passou-se de 0.88 para 42 moradias\hectare (Figura 23). O número de residentes de 1992 para 2002 subiu 830%, e a ele somou-se o aumento de 62% no número de estudantes matriculados nas instituições de ensino da área central, que passou de 50.482, em 1993, para 81.732, em 2004.

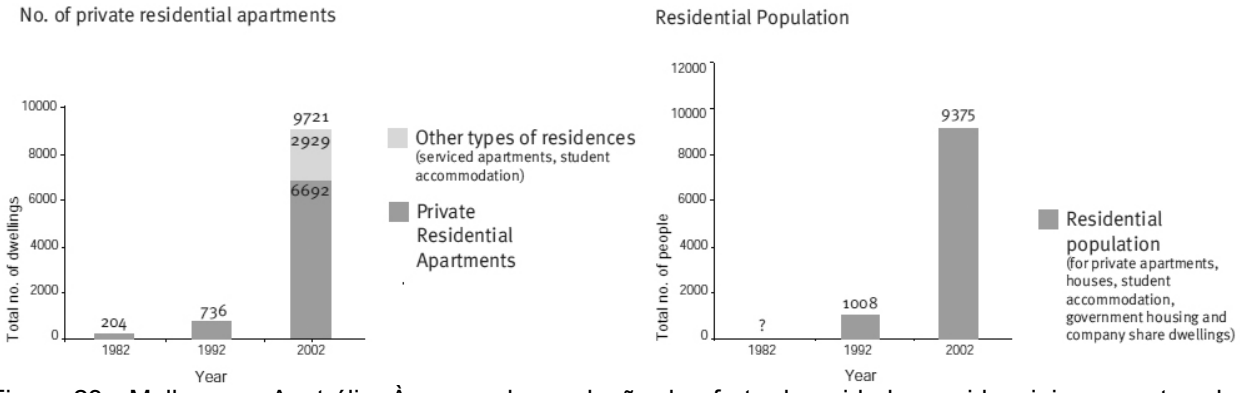


Figura 23 - Melbourne, Austrália. À esquerda, evolução da oferta de unidades residenciais no centro, de 1982 a 2002. Em cinza, apartamentos residenciais privados. Em amarelo, outros tipos de residência (apart-hotéis, alojamentos). À direita, evolução da população residente no centro, de 1992 a 2002. Em cinza, população residente (para apartamentos privados, casas, alojamentos estudantis, moradias governamentais e apartamentos funcionais). Fonte: City of Melbourne & Gehl Architects, 2004, p. 12.

O mais importante disso é que não foram designados locais específicos para o uso habitacional, o que seria uma estratégia de zoneamento que continuaria por manter na região áreas ocupadas por atividades que funcionam apenas em horário comercial. A Figura 24 mostra a localização das residências no centro da cidade, em 1982, 1992 e 2002.

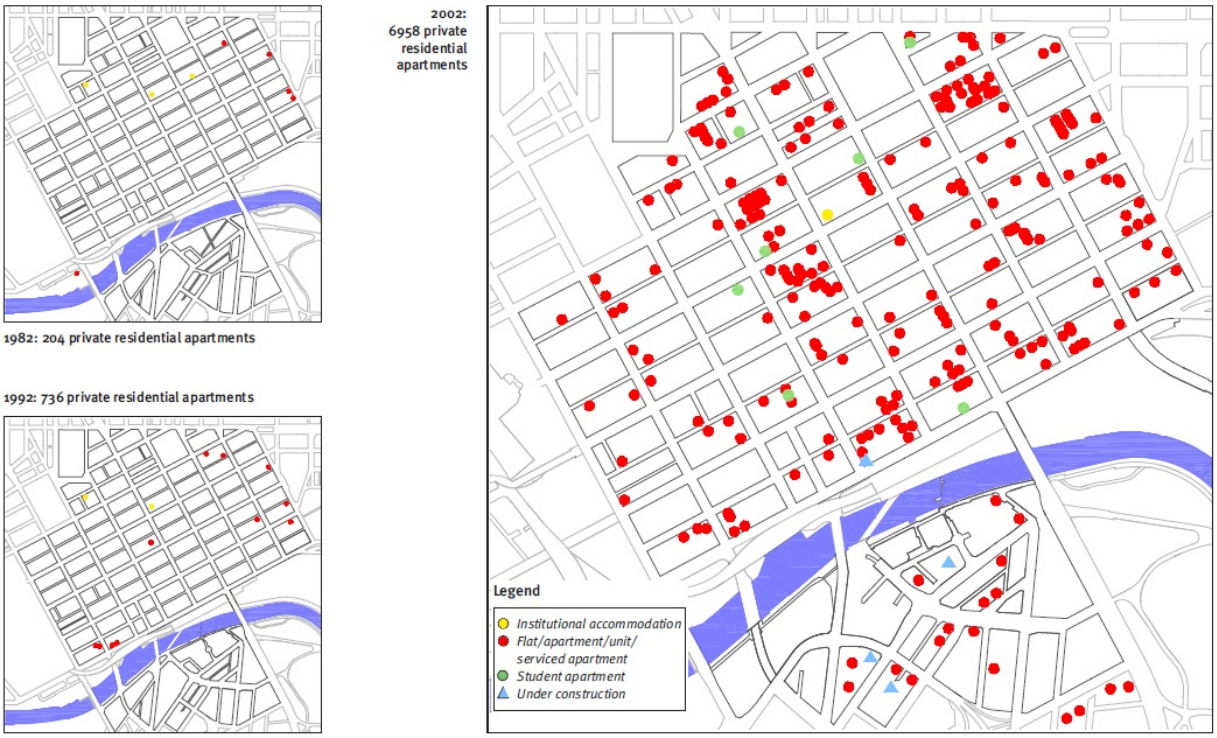


Figura 24 - Melbourne, Austrália. Localização de unidades habitacionais no centro. À esquerda, acima, 1982: 204 apartamentos residenciais privados; abaixo, 1992: 736 apartamentos residenciais privados. À direita, 2002: 6.958 apartamentos residenciais privados. Na legenda: em amarelo, acomodações institucionais; em vermelho, flats, apartamentos, apart-hotéis; em verde, alojamentos estudantis; em azul, em construção. Fonte: City of Melbourne & Gehl Architects, 2004, p. 13.

O aumento da população residente e da frequência estudantil veio acompanhado de outras ações, baseadas nas recomendações de Gehl e sua equipe. Uma delas foi a ampliação da área destinadas às pessoas, que passou de 42.260m², em 1994, para 72.200m², em 2004, um

aumento de 71%. Estas áreas receberam tratamento adequado, como vegetação, mobiliário urbano, intervenções artísticas permanentes e temporárias. Junto a elas, foi implementada uma política para coibir fachadas desinteressantes no nível do pedestre, reduzindo a quantidade de paredes cegas voltadas para o espaço público. Travessas e galerias no interior dos quarteirões, muito características do desenho da cidade, que antes eram utilizadas como áreas de serviço, foram tratadas para ser locais de passagem, aumentando as opções de trajeto na área (especialmente as conexões norte-sul); para abrigar atividades que favorecem a permanência e como local de acesso às unidades residenciais[70].

O aprimoramento do sistema de transporte público – ônibus, trens e bondes (Figura 25) – a diminuição de faixas de rolamento para ampliação de calçadas e a prioridade dada ao pedestre trouxeram uma diminuição do número de viagens feitas de carro ao centro e um aumento do tráfego de pedestres em suas ruas, especialmente em dias de semana (Figura 26).



Figura 25 - Melbourne, Austrália. Procurando estacionamento? Lugares dentro deste bonde. Fonte: Ethan Kent (www.streetsblog.org)

[70] Em 2004, estruturas deste tipo que ofereciam algum atrativo ou utilidade para a vida pública na cidade existiam ao longo de 3.400m, contra os 300m de 1994.

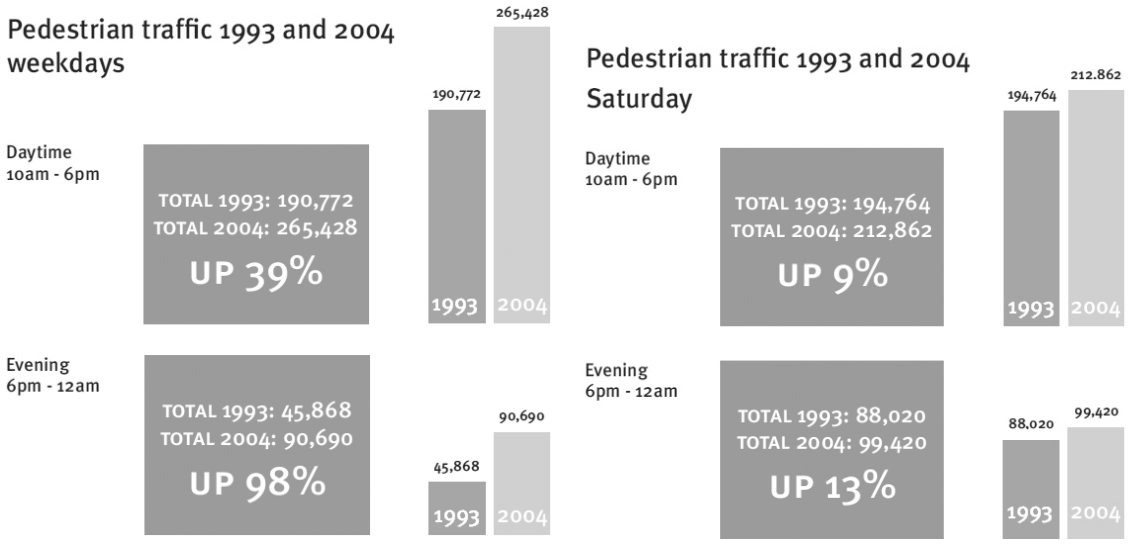


Figura 26 - Melbourne, Austrália. Comparação do tráfego de pedestres em 1993 e em 2004. Esquerda, levantamento realizado em um dia de semana. Direita, levantamento realizado em um sábado. Fonte: City of Melbourne & Gehl Architects, 2004, p. 50.

Já quanto às atividades estacionárias, embora seu número se tenha elevado de uma forma geral, em alguns lugares selecionados os valores de 2004 foram inferiores aos de 1993. Uma das prováveis razões para isso, segundo Gehl e sua equipe, é o incremento de lugares interessantes e equipamentos culturais em toda a região central, o que pode ter levado a uma maior dispersão das pessoas (Figura 27).



Figura 27 - Melbourne, Austrália. Comparação do número de atividades estacionárias realizadas pelas pessoas nos espaços públicos em 1993 e em 2004. Os valores nas barras representam a quantidade de crianças brincando, pessoas em pé, sentadas, deitadas, vendendo algo ou realizando alguma atividade cultural em qualquer momento de um dia de semana de verão, (esquerda) e um sábado de verão (direita), entre 12h e 16h. Fonte: City of Melbourne & Gehl Architects, 2004, p. 53.

Mais gente na rua significa incentivo para a abertura de mais lojas, restaurantes, bares e cafés[71], e quando grande parte destas pessoas reside na área, o movimento torna-se melhor distribuído no tempo, o que significa ainda mais motivos para o florescimento de atividade comercial variada. No vídeo *Melbourne reborn*[72], que conta a história da virada que a cidade deu para se tornar mais viva, um florista diz que, embora para seus negócios o centro da cidade sempre tenha sido bom, agora há mais variedade de pessoas. Um dono de restaurante lembra que seu estabelecimento funcionava principalmente para almoço e, após comentar do aumento de suas atividades, revela: "meus clientes à noite são os moradores".

Melbourne também está no *ranking* da Monocle desde 2007. Ocupou as posições de número 11 (2007), 9 (2008, 2009 e 2010) e 5 (2011) na lista das cidades mais habitáveis do mundo. Seus problemas agora são outros, e começam a vir do seu próprio sucesso:

> **A Melbourne vibrante e amante da arte está crescendo – e se alastrando**
> A economia de Melbourne cantarola, sua cena artística prospera, e mais de 1.000 novas pessoas por semana chamam a cidade de lar. No entanto, essa afluência forçou o governo do estado a lançar mais áreas habitacionais nas franjas de Melbourne, e o plano de 30 anos de desenvolvimento da cidade está sendo amplamente ignorado enquanto o alastramento urbano continua.
>
> O transporte público já está no limite, com nenhum grande investimento em vista, e as lenientes leis sobre bebida estão causando um pânico moral sobre violência movida a álcool. Para completar, os preços da moradia estão começando a ficar muito parecidos aos de Sydney (eles saltaram 25 % no último ano). A questão para Melbourne é se a cidade tem condições de lidar com as dores do crescimento advindas de seu próprio sucesso[73]. (MONOCLE, 2008, p. 22)

Como disse o arquiteto Rob Adams, Diretor de Desenho Urbano da Municipalidade de Melbourne, ao colocar o problema da crescente gentrificação no centro, que começa a gerar conflitos advindos da intolerância dos novos e endinheirados moradores com relação a sua animada vida pública, diurna e noturna: "Quanto mais sucesso a gente tiver, mais difícil será mantê-lo"[74] (Melbourne reborn, 2008).

---

[71] De 1993 a 2004, o número de cafés e restaurantes aumentou em 275%. O número de assentos ao ar livre em cafés subiu, neste período, de 1.940 para 5.380.

[72] Dirigido por Tad Fettig, 2008, e veiculado pelo site e² (www.e²-series.com).

[73] **Vibrant, art-loving Melbourne is booming – and sprawling.** Melbourne's economy is humming, its arts scene is thriving, and more than 1,000 new people a week are calling the city home. However, this influx has forced the state government to release more housing land on Melbourne's fringe and the city's 30-year development plan is being largely ignored as urban sprawl continues. Public transport is already stretched, with no major investments planned and the city's relaxed drinking laws are causing a moral panic about alcohol-fuelled violence. To top it all off, house prices are starting to look positively Sydney-like (they jumped 25 per cent last year).The question for Melbourne is whether the city can cope with the growing pains brought on by its own success.

[74] The most successful we are, the harder it will be to hold on to it.

Nova York, EUA

"Estas ruas vão fazer você se sentir novo em folha" 75
(Jay-Z, Empire state of mind, 2009)



Figura 28 - Nova York, EUA. Times Square (esquerda) e Union Square (direita), em abril de 2010.

Nova York sempre foi famosa por sua intensa vida nas ruas, de onde vem sua fama de "cidade que nunca dorme". No entanto, ela mesma vinha reconhecendo que podia apoiá-la melhor: muita preferência e espaço continuavam sendo dados aos carros particulares[76]. Dentre os vários movimentos e ações que foram surgindo na última década em prol de uma cidade que oferecesse melhor e mais segura experiência urbana aos cidadãos, em 2006 foi criado o *Streetsblog*[77], um site dedicado a divulgar informações sobre como transformar as cidades a partir da adoção de meios de mobilidade mais sustentáveis e da criação de espaços que favoreçam a vida pública. Foi também lançado o documentário *Contested streets*[78], que conta a história das ruas de Nova York desde o fim do séc XIX, coloca seus desafios atuais, ouve profissionais com experiência no assunto e vai a Copenhague, Londres e Paris para aprender com as lições dessas cidades. Em 2007, o prefeito de Nova York, Michael Bloomberg, lançou o PlaNYC 2030, um documento com 127 iniciativas para se alcançar uma "Nova York mais verde e maior"[79]. Seu objetivo era "preparar [a cidade] para um milhão de residentes a mais, fortale-

[75] These streets will make you feel brand new.

[76] Jane Jacobs conta que "apenas em Manhattan, foram alargados 453 leitos de rua nos anos 1955-58, e o diretor dessa região administrativa avisou que isso era só o começo. Um programa de pressão sensato deveria abolir o estreitamento das calçadas, visaria, entre outras coisas, o alargamento das calçadas de pelo menos 453 ruas em quatro anos e consideraria isso só um começo." (JACOBS, 2007, p. 405).

[77] www.streetsblog.org, complementado pelo site www.streetsfilms.org.

[78] *Contested streets: Breaking New York City gridlock*, 2006. Dirigido por Stefan Schaefer. www.contestedstreets.org

[79] A greener, greater New York.

cer a economia, combater as mudanças climáticas e aprimorar a qualidade de vida para todos os novaiorquinos"[80] (THE CITY OF NEW YORK, 2011, p. 12)

Os temas abordados pelo PlaNYC são: Habitação e Vizinhança; Parques e Espaços Públicos; Terrenos Industriais; Hidrovias; Abastecimento de Água; Transporte; Energia; Qualidade do Ar; Resíduos Sólidos; e Mudanças Climáticas. Em Habitação e Vizinhança, o objetivo é "Criar lares para quase um milhão a mais de novaiorquinos, ao criar habitações e bairros mais acessíveis e sustentáveis"[81] (THE CITY OF NEW YORK, 2011, p. 20), dividido em três frentes de ação – Criar capacidade para novas moradias; Financiar e facilitar novas moradias e Encorajar bairros sustentáveis – que por sua vez são divididas em iniciativas. Por tratarem de aproveitamento de potencial; utilização de locais ociosos e aprimoramento de estrutura existente para o incremento de moradias na cidade, merecem destaque as iniciativas: promover destinos caminháveis para compras e outros serviços; preservar e aprimorar habitação acessível já existente; desenvolver novas unidades residenciais em propriedades públicas existentes; criar novas unidades em bairros existentes e desenvolver novas vizinhanças em locais subutilizados.

Em Parques e Espaços Públicos, o objetivo é "assegurar que todos os novaiorquinos vivam a uma distância de uma caminhada de 10 minutos de um parque"[82] (THE CITY OF NEW YORK, 2011, p. 34). Suas linhas de ação e iniciativas:

Objetivar projetos de alto impacto em vizinhanças mal servidas por parques
1. Criar ferramentas para identificar áreas prioritárias em parques e espaços públicos;
2. Abrir espaços subutilizados, como parques infantis e espaços públicos de tempo parcial
3. Facilitar agricultura urbana e jardinagem comunitária
4. Continuar expandindo as horas de utilização de locais existentes

Criar espaços para todos os tipos de recreação
5. Criar e aprimorar parques emblemáticos
6. Converter antigos terrenos industriais em espaços públicos e parques
7. Aumentar as oportunidades para recreação baseada em água

Re-imaginar o domínio público
8. Ativar a paisagem urbana
9. Melhorar colaboração entre parceiros federais, estaduais e municipais
10. Criar uma rede de corredores verdes

Promover e proteger a natureza
11. Plantar um milhão de árvores
12. Conservar áreas naturais

[80] [...] to prepare for one million more residents, strengthen our economy, combat climate change, and enhance the quality of life for all New Yorkers.

[81] Create homes for almost a million more New Yorkers while making housing and neighborhoods more affordable and sustainable.

[82] Ensure all New Yorkers live within a 10-minute walk of a park.

13. Apoiar conectividade ecológica

Assegurar a saúde duradoura de parques e espaços públicos

14. Apoiar e encorajar colaboração na administração
15. Incorporar sustentabilidade no design e na manutenção de todo espaço público[83]

(THE CITY OF NEW YORK, 2011, p. 35)

Cabe destaque a iniciativa que busca "ativar a paisagem urbana", dentro do conceito de "re-imaginar o domínio público", o que significa tratar todos os espaços públicos de forma a serem atrativos, e não mantê-los apenas como locais de passagem. A municipalidade, junto com o Departamento de Transporte da Cidade de Nova York (*New York City Department of Transportation*, NYCDOT), passou a identificar oportunidades de alteração no sistema viário de forma a ampliar o espaço do pedestre, aumentar a rede de ciclovias, reorganizar o tráfego automotivo e redirecionar linhas de transporte público.

No outono de 2007, o escritório de Jan Gehl foi contratado para fazer levantamento da vida pública de alguns trechos da cidade. Esse trabalho é parte integrante do documento *World Class Streets: Remaking the New York City's Public Realm* (Ruas de classe internacional: refazendo o domínio público de Nova York), publicado pelo NYCDOT, em 2008.

Gehl identifica o expressivo e constante volume de pedestres nas ruas como um dos grandes trunfos da cidade, juntamente com o fato de ela ser compacta e densa, com múltiplas atividades bem distribuídas ao longo do tecido da cidade, com excelente serviço de transporte público, parques de alta qualidade, intensa vida cultural e social, pessoas de todas as partes do mundo e incontáveis eventos. O Gráfico 1 mostra o tráfego de pedestres de algumas ruas de Nova York comparado com o de outras ruas ao redor do mundo.

[83] **Target high impact projects in neighborhoods underserved by parks:** 1 Create tools to identify parks and public space priority areas; 2 Open underutilized spaces as playgrounds or part-time public spaces; 3 Facilitate urban agriculture and community gardening; 4 Continue to expand usable hours at existing sites

Create destination-level spaces for all types of recreation: 5 Create and upgrade flagship parks; 6 Convert former landfills into public space and parkland; 7 Increase opportunities for water-based recreation

Re-imagine the public realm: 8 Activate the streetscape; 9 Improve collaboration between City, state, and federal partners; 10 Create a network of green corridors

Promote and protect nature: 11 Plant one million trees; 12 Conserve natural areas; 13 Support ecological connectivity

Ensure the long-term health of parks and public space:14 Support and encourage stewardship; 15 Incorporate sustainability through the design and maintenance of all public space

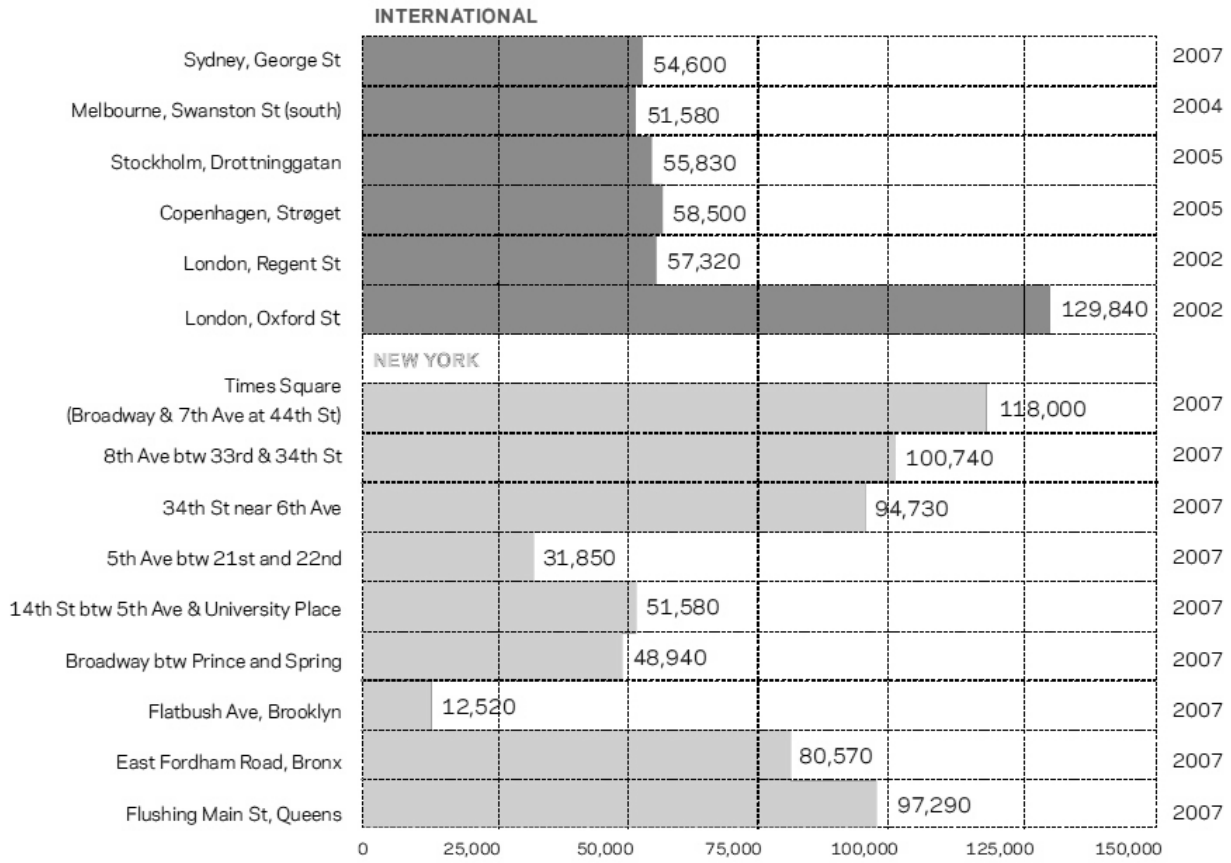


Gráfico 1 - Tráfego de pedestres em diversas ruas de Nova York (em azul), em comparação com o encontrado em outras cidades do mundo (em cinza), de 8h às 18h de um dia de semana de verão ou outono. Fonte: NYCDOT, 2007, p. 18.

No entanto, alertou para o fato de que o desenho das ruas deve contemplar este grande contingente de pedestres, para se evitar os problemas da aglomeração nas calçadas, o que não se observava na prática em vários lugares. A alta aglomeração de transeuntes é ruim para o comércio, pois as pessoas têm dificuldade de ver vitrines; ruim para quem tem deficiência ou se encontra em alguma situação especial; e ruim para a segurança das pessoas, que são impelidas às faixas de circulação de veículos. Além disso, é ruim para uma cidade que quer incentivar deslocamentos a pé, pois transforma o caminhar numa experiência desagradável, o que desencoraja esta prática em meio a alguns grupos etários, como o das crianças e idosos. Aqueles que possuem menos de 14 anos e mais de 65, por exemplo, representam 30% da população, mas eram apenas 10% dos pedestres segundo os levantamentos. A Figura 29 mostra o espaço destinado a carros e a pedestres em uma avenida do bairro Queens.

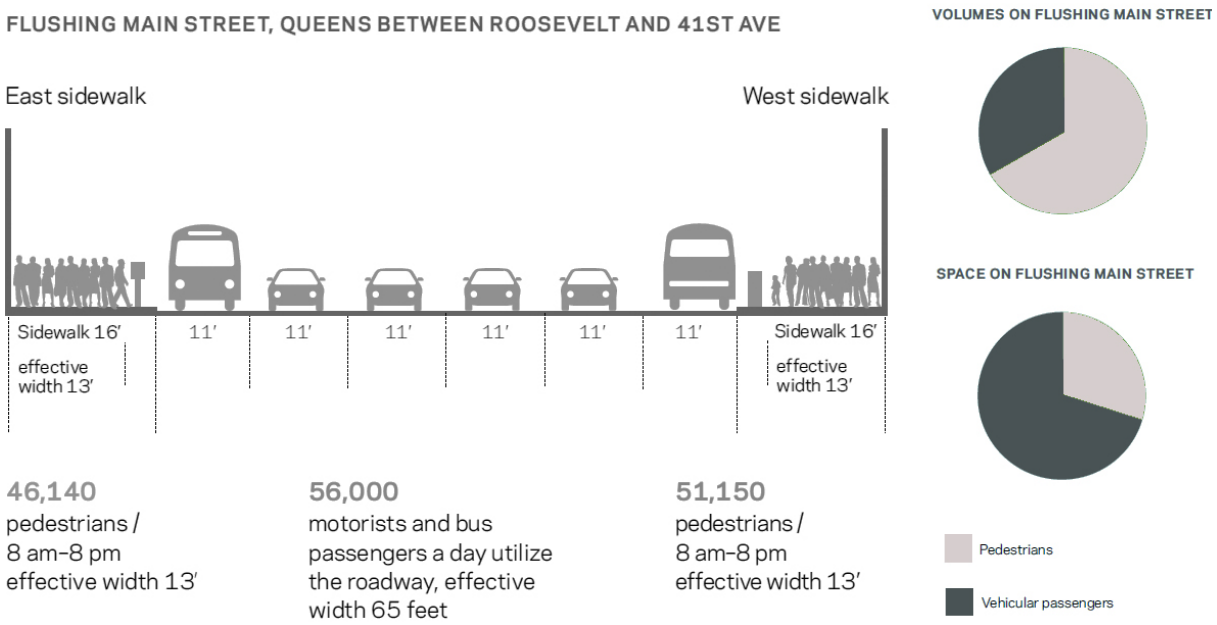


Figura 29 - Nova York, EUA. Flushing Main Street, Queens. À esquerda, seção viária. 46.140 pedestres de 8h às 20h num dia de semana de outono na calçada leste (4m de largura efetiva, excluídos obstáculos à circulação das pessoas); 51.150 na calçada oeste (4m de largura efetiva), enquanto na pista passam 56 mil motoristas e passageiros de ônibus (20 m de largura). À direita, os gráficos mostram que o volume de pedestres (cinza claro) é quase duas vezes maior que o de passageiros de veículos (cinza escuro), mas o espaço destinado aos primeiros é menos da metade da largura da via. Segundo o relatório, há calçadas que têm sua capacidade diminuída em até 50% pela grande quantidade de obstáculos – sinalização, vendedores ambulantes, quiosques e mobiliário urbano mal posicionados – nela existentes. Fonte: NYCDOT, 2008, p. 22.

O relatório observa poucas oportunidades para os pedestres se demorarem mais nas ruas. Uma das razões para isso é a pouca oferta de espaços para sentar, seja em bancos públicos seja em assentos ao ar livre de cafés. Ao longo de 915m, a Broadway tem 15 assentos em cafés, enquanto a Rua Swanson, em Melbourne, tem 353, e a Strøget, em Copenhague, 444.

A partir deste relatório, e de outros estudos setoriais que o DOT realizou, nos quais incluiu também análise de tráfego veicular, vários projetos foram lançados ao mesmo tempo. A cidade começou a criar áreas para pedestres a partir da redução de faixas viárias, ou mesmo o bloqueio de rotas em alguns trechos, com redistribuição do tráfego e de linhas de ônibus em ruas e avenidas adjacentes, o que só foi possível por a cidade ter uma malha regular e muito bem conectada, oferecendo muitas alternativas de trajeto. É digna de nota a forma rápida e experimental – em forma de projetos-piloto – com que as alterações foram feitas: o DOT simplesmente começou a pintar o chão e por pesados vasos de plantas, pedras ou balizadores, para fazer ampliação de calçadas e criar pequenas praças, onde colocou também mesas, cadeiras e guarda-sóis.

Um dos projetos chama-se *Green Light for Midtown* (Luz verde para Midtown), que abarcou a área coberta pela Broadway, uma das mais famosas avenidas da cidade e do mundo,

que começou ser alterada a partir de 2009. A Figura 30 mostra o impacto do projeto na estrutura de Times Square, principal cruzamento da Broadway e cartão postal da cidade.



Figura 30 - Nova York, EUA. Times Square antes (esquerda) e depois (direita) da introdução do projeto *Green Light for Midtown,* em maio de 2009. Após alguns meses de teste, o projeto-piloto foi dado como aprovado e já recebeu pavimentação temporária, escolhida em concurso público, até que o desenho definitivo para a área seja concluído e implementado. Fonte: NYCDOT, www.flickr.com/photos/nycstreets.

Outra intervenção digna de nota, em outro entroncamento importante da Broadway, é a que ocorreu em frente ao edifício Flatiron (Figura 31).



Figura 31 - Nova York, EUA. Flatiron Plaza. Acima, antes (esquerda) e depois (direita) das alterações. Fonte: Google Earth. Abaixo, vista no nível do pedestre, em outubro de 2011. Foram acrescentados 2.800m² ao domínio do pedestre. Fonte: Bruna Kronenberger.

Não há relatório baseado no método da equipe de Gehl que forneça dados comparativos, a partir de informações levantadas após a implementação deste e de outros projetos, mas o documento *Green Light for Midtown Evaluation Report* (Luz verde para Midtown, Relatório de avaliação – NYCDOT, 2010) evidencia alguns números.

O volume de tráfego de pedestres aumentou 11% em Times Square[84]. Com o aumento da área de calçadas, os pedestres deixaram de precisar andar na pista ao lado dos carros, o que fez o número de acidentes diminuir 40%. Maior definição das faixas veiculares, interseções simplificadas e cruzamentos mais curtos, com maior tempo de sinal aberto para os pedestres, ampliação de área destinada a pedestres são os principais fatores responsáveis por isso. O Gráfico 2 mostra o decréscimo da imagem negativa da Broadway e o acréscimo de sua imagem positiva entre pessoas entrevistadas.

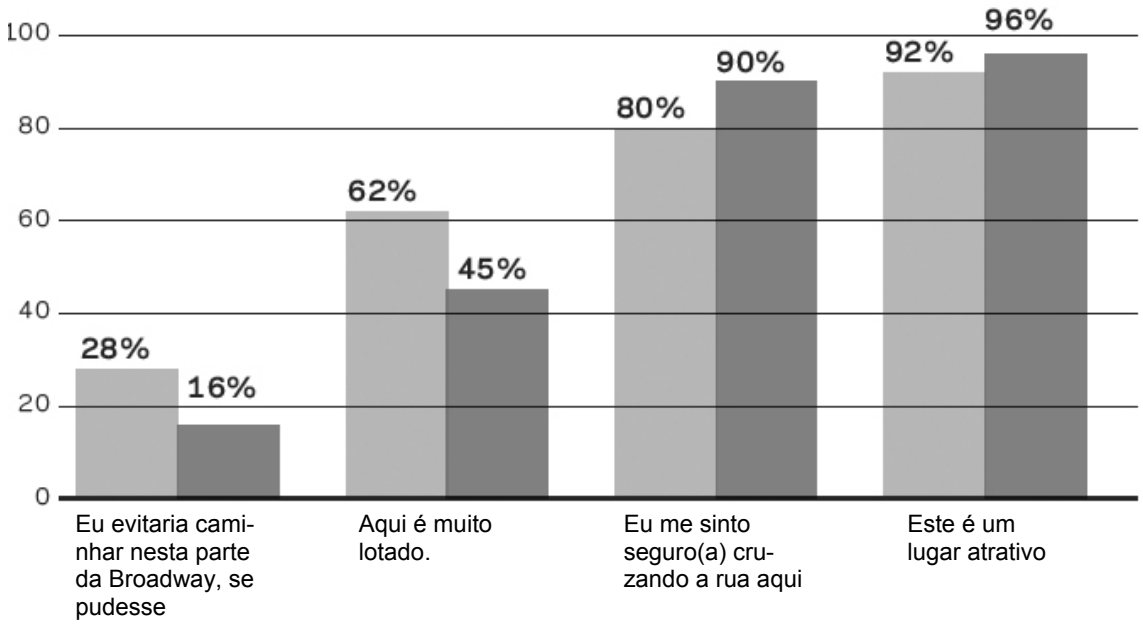


Gráfico 2- Nova York, EUA. Pesquisa de mudança de percepção na Broadway, conduzida pelo DOT, em maio (cinza claro) e novembro (cinza escuro), de 2009, em três trechos da Broadway, Times Square incluído. As barras mostram a porcentagem de pessoas que concordam com as afirmações. (NYCDOT - NEW YORK CITY DEPARTMENT OF TRANSPORTATION, 2010, p. 35).

Caminhar em Nova York ao longo destas intervenções traz duas sensações distintas: primeira, a de que a cidade está levando seus milhões de pedestres a sério, ao lhes dar mais espaço para caminhar e atrativos e estrutura para permanecer ao ar livre. Uma cidade viva, então, não é só a que tem gente nas ruas, mas a que tem gente nas ruas sentindo-se confortável, bem e segura. Em outras palavras, o que Nova York começou a fazer foi melhorar a qualidade dos seus espaços para que das atividades necessárias surjam, mais e mais, atividades opcionais. A segunda sensação é a de que isso não é difícil de fazer. A imagem de improviso que nos transmitem os vasos de planta e a tinta no asfalto, ao invés de ser negativa, fala de um poder que muitas vezes parece impossível de ser exercido – o de *experimentar*.

[84] O relatório aponta que uma das razões para isso talvez seja que essas pessoas a mais são aquelas que antes evitavam passar por Times Square pela experiência incômoda que isso representava.



Figura 32 - Nova York, EUA. Acima, à esquerda, rua Gansevoort com 9ª Avenida, em abril de 2010. Demais fotos, trechos da Broadway, em outubro de 2011. Fonte: Bruna Kronenberger.

1.5 A motivação da tese, questões e hipóteses

Em cidades ao redor do mundo, como as que se estudou aqui, trabalhar pela urbanidade passou a ser uma meta de governo e uma preocupação da sociedade civil. De uma forma geral, isso envolve pensar e desenhar a cidade para as pessoas, encaradas sempre como pedestres, compreendendo que elas são diferentes, almejam estilos de vida diferentes, mas que existe um modo de vida urbano que não deve ser ignorado ou encoberto, com o qual elas anuíram ao se tornarem citadinos e que é seu denominador comum.

Ocorre que, apesar de todo o corpo de conhecimento existente acerca da relação espaço público/vida pública, com todo o belo, inspirador e variado repertório disponível e a facilidade com que a informação hoje transita pelo planeta, cidades continuam não só mantendo, mas criando lugares inadequados ao pedestre e à vida pública.

Várias, claro, podem ser as razões para isso. Se sobre algumas delas – que envolvem entraves políticos ou visões de mundo dos que se encontram em instâncias decisórias, por exemplo – não há muito o que fazer, sobre aquela que acusa que ainda há uma lacuna entre

conhecimento e prática, esta tese pode ser útil. Este trabalho, então, insere-se no campo da educação, objetivando tornar esse conhecimento ainda mais acessível, sistematizado e estruturado, e propõe um método de análise e intervenção em espaços públicos.

Além disso, o trabalho pergunta: esta preocupação do desenho do espaço público para favorecer a vida pública, vem ocorrendo em Brasília? A hipótese é que ainda não. Acontecimentos antigos e recentes o comprovam: o pedestre continua sendo preterido, a distribuição de atividades e pessoas no território continua desigual, os espaços públicos continuam vazios e desinteressantes.

Ao mesmo tempo, também pergunta: É possível Brasília começar a trabalhar para favorecer a vida pública, valorizar seus habitantes, oferecer-lhes espaços públicos de altíssima qualidade nos quais possa florescer a urbanidade? A hipótese é que sim, e que isso pode acontecer sem que ela perca ou tenha enfraquecidas as características que a fazem única no mundo e que lhe conferiram o título de Patrimônio Cultural da Humanidade. Muito pelo contrário. A aplicação do método proposto em dois dos lugares mais emblemáticos da capital comprova isso.

Capítulo 2 – Arquitetura para a vida pública: técnicas e método

2.1 Estudos precedentes

Esta seção faz um apanhado das sugestões de desenho da cidade para favorecer a urbanidade; de estratégias para lidar com o automóvel[85]; e de técnicas para verificação e levantamento da vida pública oferecidos por estudiosos vistos no Capítulo 1[86]. Elas serão aqui apresentadas e comentadas para, na seção 2.2, serem sintetizadas em uma proposta metodológica.

2.1.1 Jane Jacobs

Jacobs, em Vida e Morte de Grandes Cidades, de 1961, destaca dois fatores fundamentais para a vida pública que podem ser alcançados pelo desenho da cidade: segurança e diversidade. O primeiro, como pré-requisito para o uso das ruas pelas pessoas; o segundo, como garantia de que a cidade não será um agrupamento de comunidades homogêneas e intolerantes umas com as outras. Seu objetivo é que haja vida urbana diversa e vibrante em todas as ruas da cidade.

É pertinente colocar de antemão que, ao contrário do que sugere Jacobs, não é possível – e nem sequer desejável – que todos os lugares de uma cidade tenham a mesma alta vitalidade. É, sim, necessário que haja áreas mais calmas (sem que isso signifique que elas tenham que ser desertas ou imitar o campo), outras com movimento intermediário, e outras mais agitadas. A gradação de vitalidade é fator de identidade para os bairros e um aliado da diversidade urbana, pois amplia as opções de escolha de localização de comércio, de serviços, de moradia, de atividades de cultura ou de lazer. Alta vitalidade em toda a cidade, além de ser inalcançável, vai, portanto, na contramão da diversidade.

De qualquer forma, conhecendo os elementos de configuração influentes na segurança e diversidade, no nível do distrito, conforme oferece Jacobs, é possível manipulá-los de acordo com o nível de vitalidade pretendido para a área, tendo em mente seu papel e seus efeitos num nível global.

---

[85] Justifica a existência deste item específico o dilema entre desenhar a cidade para o automóvel ou desenhá-la para o pedestre, enfrentado por todas as cidades do mundo.

[86] Estas sugestões, estratégias e técnicas estão resumidas em tabelas no Anexo 1.

2.1.1.1 Segurança

"É uma coisa que todos já sabem: uma rua movimentada consegue garantir a segurança; uma rua deserta, não" (JACOBS, 2007, p. 35). A autora alia segurança à grande presença de pessoas nas ruas[87], das quais muitas devem ser desconhecidas. Por incoerente que isso possa parecer inicialmente, faz sentido. Um espaço público onde só há (e aonde só vai) gente conhecida tende a ser um território fechado, dominado por um grupo. Não costuma ser um local de passagem mas, se for, é normalmente preterido em favor de outras rotas, talvez até menos cômodas ou mais longas, ou é atravessado com pressa. Nele, qualquer pessoa desconhecida chama a atenção e deflagra uma situação de alerta.

A cena do *saloon* em filme de cowboy é clássica e ajuda a ilustrar este ponto. O forasteiro, ao passar pelas portas de vai-e-vem e dirigir-se ao balcão do bar, é imediatamente percebido por todos os conhecidos frequentadores do estabelecimento. Automaticamente, instaura-se uma tensão que pode gerar uma situação de confronto. Isso não teria lugar se o público fosse mais equilibrado e forasteiros fossem mais frequentes e numerosos: haveria menos desconfiança e mais tolerância com pessoas novas, e as pessoas novas se sentiriam mais à vontade.

No âmbito do espaço público, podemos imaginar a situação de um desconhecido caminhando sozinho por uma rua sem saída. Ruas sem saída não são passagem, são destino, e por isso mesmo os moradores o observam e analisam: não mora aqui, não parece ter vindo visitar ninguém, não é o carteiro, não é o entregador de pizza, não parece trazer nenhum tipo de encomenda. Conclusão comum: se não há motivo para ele estar aqui, ou está perdido ou tem *outras* intenções. Do lado do forasteiro, digamos que ele realmente se tenha equivocado de endereço. Como está com tempo, resolve conhecer esta parte da cidade. No entanto, as caras de estranhamento dos moradores, que passaram a acompanhar seus movimentos desde que entrou na rua, geram nele um desconforto que o faz decidir sair logo dali. A tensão se estabelece de um e outro lado.

Um turista – portanto um desconhecido da cidade – pode experimentar sensações de segurança muito distintas ao caminhar pelas ruas do centro de Atlanta, onde não passa ninguém[88] e onde ele se sente visado e vulnerável; e de Nova York, onde passa uma multidão, que o ampara e à qual ele se integra. Assim, espaços públicos movimentados que abrigam

[87] Lembramos que Jacobs faz a apologia da rua como local de excelência da vida pública. Estenderemos aqui seus comentários e recomendações para todos os espaços públicos.

[88] O centro de Atlanta não é feito de ruas segregadas ou sem saída, mas a cidade possui outros atributos espaciais que justificam não terem sido vistas pessoas caminhando por suas calçadas num dia de semana ensolarado, em horário comercial, em maio de 2010.

tanto frequentadores antigos e assíduos (conhecidos) quanto novos e eventuais (desconhecidos) são bons e seguros para ambos.

A existência de boa proporção de desconhecidos no espaço público é importante também para as atividades voltadas para ele. Um negócio não se desenvolve se não ampliar sua clientela e, se não ampliar sua clientela, tampouco tem razões para ampliar ou diversificar seus produtos ou serviços. Estabelecimentos comerciais e de serviço economicamente saudáveis contribuem para movimentar a vida pública.

Jacobs, então, afirma: "Uma rua com infraestrutura para receber desconhecidos, e ter a segurança como um trunfo devido à presença deles [...] precisa ter três características principais" (p. 35-36).

1) "Nítida [...] separação entre o espaço público e o espaço privado" (p. 35). Jacobs não desenvolve muito este item, mas fica claro que, se há o desejo de que os frequentadores de uma área exerçam uma espécie de vigilância informal sobre ela, seus limites devem ser claros e precisos[89]. Não deve haver áreas sobre as quais não se saiba a quem pertence o direito de gerenciar seu uso.

2) "Olhos para a rua, os olhos daqueles que podemos chamar de proprietários naturais da rua. Os edifícios de uma rua preparada para receber estranhos e garantir a segurança tanto deles quanto dos moradores devem estar voltados para ela. Eles não podem estar com os fundos ou um lado morto para a rua e deixá-la cega" (pp. 35-36). Este item deixa claro o papel da arquitetura como variável independente. Ela não obriga as pessoas a informalmente estarem pendentes do que ocorre no espaço público ao seu redor, mas pode facilitar muito esta prática desejável, se simplesmente tiver portas e janelas voltadas para ele.

3) "A calçada deve ter usuários transitando ininterruptamente, tanto para aumentar na rua o número de olhos atentos quanto para induzir um número suficiente de pessoas de dentro dos edifícios da rua a observar as calçadas" (p. 36). Ela constata que pessoas se interessam por observar a movimentação das pessoas, sendo assim, ainda que os edifícios tenham portas e janelas voltadas para as ruas, se nelas não houver nada acontecendo, ninguém se interessará por observá-las.

[89] Fica aqui o embrião do conceito de *espaço convexo*, que Alexander *et al.* indicam, e a teoria da Sintaxe conceitua e explicita.

A questão então recai em como fazer com que as ruas tenham "usuários transitando ininterruptamente", pois claro está que “não se podem forçar as pessoas a utilizar as ruas sem motivo” (p. 37). O motivo oferecido por Jacobs seria:

> um número substancial de estabelecimentos e outros locais públicos dispostos ao longo das calçadas do distrito; deve haver entre eles sobretudo estabelecimentos e espaços públicos que sejam utilizados de noite. Lojas, bares e restaurantes, os exemplos principais, atuam de forma bem variada e complexa para aumentar a segurança nas calçadas.
>
> Em primeiro lugar, dão às pessoas – tanto moradores quanto estranhos – motivos concretos para utilizar as calçadas onde estes estabelecimentos existem.
>
> Em segundo lugar, fazem com que as pessoas percorram as calçadas, passando por locais que, em si, não têm interesse para uso público, mas se tornam frequentados e cheios de gente por serem caminho para outro lugar [...]. Deve haver, além do mais, um comércio bem variado, para levar as pessoas a circular por todo o local.
>
> Em terceiro lugar, os próprios lojistas e outros pequenos comerciantes costumam incentivar a tranqüilidade e a ordem [...].
>
> Em quarto lugar, a movimentação de pessoas a trabalho ou que procuram um lugar para comer e beber constitui em si um atrativo para mais pessoas.
>
> Este último item, de que a presença de pessoas atrai outras pessoas, é uma coisa que os planejadores têm dificuldade em compreender. Eles partem do princípio de que os habitantes das cidades preferem contemplar o vazio, a ordem e o sossego palpáveis.
>
> [...]
>
> Uma rua viva sempre tem tanto usuários quanto meros espectadores. (JACOBS, 2007, p. 37-38)

2.1.1.2 Diversidade

Com relação à diversidade, Jane Jacobs enumera quatro aspectos que a gerariam: a necessidade de usos principais combinados; a necessidade de quadras curtas; a necessidade de prédios antigos; a necessidade de concentração.

2.1.1.2.1 A necessidade de usos principais combinados

Esta primeira condição para a diversidade está vinculada a aspectos funcionais da forma urbana, e inicialmente é importante destacar o **conceito de uso principal**.

> Usos principais são, primeiro, aqueles que por si sós atraem pessoas a um lugar específico porque funcionam como âncoras. Escritórios e fábricas são usos principais. Moradias também. Certos locais de diversão, educação e recreação são usos principais Em certo grau (quer dizer, para uma porcentagem apreciável de usuários), também o são muitos museus, bibliotecas e galerias de arte, mas nem todos. (JACOBS, 2007, p. 176-177).

Jacobs fala ainda sobre usos principais incomuns: “não se pode depreender pela aparência externa ou por outros indícios de suposta importância a eficácia de um uso principal como atração para as pessoas” (p. 177)[90]. É preciso observar atentamente seu desempenho efetivo como atrator de pessoas e gerador de vida urbana ao seu redor.

[90] "Por exemplo, o prédio principal da biblioteca pública de Filadélfia, implantado num centro cultural monumental, atrai menos frequentadores que três postos da biblioteca, incluindo um estabelecimento atraente mas despretensioso misturado às lojas da Rua Chestnut, no centro da cidade" (JACOBS, 2007, p. 177)

Distinguir usos principais de usos secundários, assim como saber quando se está lidando com uns ou com outros, é uma competência importante que exige atenta observação da dinâmica urbana. Uma série de equívocos em propostas para a cidade – que não raro trazem grandes prejuízos aos cofres públicos sem oferecer a contrapartida de urbanidade e diversidade almejadas – ocorre por se encarar erroneamente certas atividades como de uso principal.

Definidos os usos principais, Jacobs prega a sua combinação: “qualquer uso principal isolado é um gerador de diversidade urbana ineficiente” (pág. 177), mas esta combinação não é simplesmente a soma das partes. Combinação aqui é entendida como complementaridade de funções, não como justaposição. Em outras palavras, "um edifício de escritórios solitário em meio a um amplo conjunto de teatros significa, na prática, muito pouco, ou nada" (p. 180).

Esta complementaridade é o que assegura uma mistura *eficiente* de usos principais, ou seja:

1) “que as pessoas que utilizam as ruas em horários diferentes devem utilizar exatamente as mesmas ruas” (p. 179). É preciso que os acessos das pessoas aos diferentes usos principais sejam os mesmos. A maneira como os edifícios se relacionam com o espaço público não deve mudar de acordo com o horário ou o dia da semana, e o espaço público deve ser tratado de tal forma que ofereça segurança para ser percorrido tanto de dia quanto à noite, evitando que certos trajetos sejam preteridos;

2) “que as pessoas que utilizam as mesmas ruas em horários diferentes devem incluir pessoas que utilizem algumas das mesmas instalações” (p. 179). Ou seja, não é suficiente colocar um uso diurno ao lado de um uso noturno, ou colocar um uso típico de dia de semana ao lado de um uso típico de fim de semana. O conceito de temporalidade está aqui bem explicitado: não apenas usos principais devem ser combinados, mas eles mesmos devem ter horários de funcionamento que se estendam ao longo dos dois turnos e dos dias da semana, que se sobreponham e que interessem a uma gama ampla de pessoas. Assim, não se terá o grupo de usuários das atividades diurnas isolado do grupo de usuários das atividades noturnas.

3) “que a mistura de pessoas na rua em determinado momento do dia deve ser razoavelmente proporcional ao número de pessoas presentes em outros horários do dia” (p. 180). Acrescente-se que seria desejável que a mistura de pessoas no espaço público durante os dias da semana também fosse razoavelmente proporcional ao número de pessoas presentes nos fins de semana. Mais do que os dois itens anteriores, que trazem implicações projetuais, este é um item de verificação da diversidade obtida.

Jacobs destaca que a mistura de usos principais é imprescindível no centro – “sem um coração central forte e abrangente, a cidade tende a tornar-se um amontoado de interesses isolados. Ela fracassa na geração de algo social, cultural e economicamente maior do que a soma de suas partes constitutivas” (p. 181).

2.1.1.2.2 A necessidade de quadras curtas

Jacobs se preocupa com locais pouco acessíveis, que findam por se transformar apenas em destinos, limitando o uso que deles se faz e a população que dele se utiliza. Ela acredita que ao cidadão lhe devam ser dadas várias alternativas de trajeto e a oportunidade de escolher por onde vai passar e, com isso, de apropriar-se mais da cidade como um todo, de conhecê-na mais, e deparar-se mais com situações e pessoas diferentes. As quadras longas, exemplificadas por ela como quarteirões de 250m de comprimento em Nova York, não permitem isso. As ilustrações da autora auxiliam na compreensão deste item (Figura 33).

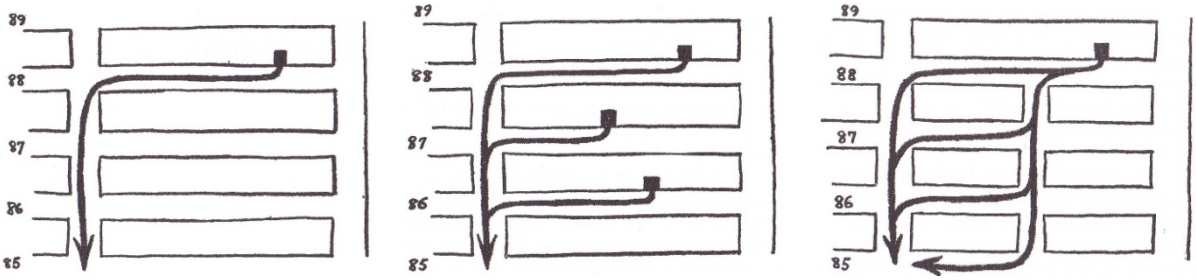


Figura 33 - Esquerda e centro: trajetos com quadras longas (mais de 250m). Direita: quadras mais curtas ampliam as alternativas de trajeto. Fonte: Jacobs, 2007, p. 198-199.

Quadras curtas são mais propensas à atividade necessária de passagem (importante para um espaço público vivo), que auxilia a garantir uma quantidade razoável de estranhos (necessária para um espaço público diverso e seguro), favorecendo a diversidade. Extrapolando o conceito, não são desejáveis ruas sem saída, já que elas não oferecem qualquer possibilidade de tráfego de passagem. Como atributo local, a manipulação do comprimento das quadras é fator importante a ser considerado, tendo impactos na integração da malha do bairro, conforme será visto na teoria da Sintaxe Espacial.

2.1.1.2.3 A necessidade de prédios antigos

“Se uma área da cidade tiver apenas prédios novos, as empresas que venham a existir aí estarão automaticamente limitadas àquelas que podem arcar com os custos dos novos edifícios” (p. 207). A afirmação se encaixa também para o uso residencial.

A autora valoriza todos os tipos de serviços oferecidos por uma cidade, e reconhece que nem todos geram receita suficiente para se instalarem em qualquer lugar. Edifícios mais velhos, que tenham aluguéis mais baratos, permitem que lá se instalem certas atividades com-

plementares àquelas que têm condições de se instalar em edifícios novos e mais sofisticados. A soma desta oferta variada gera diversidade no espaço urbano.

A ideia necessita ser extrapolada, porque em diversas ocasiões numa cidade se apresenta a necessidade de se construir bairros inteiramente novos. Ela vincula a diversidade de pessoas no espaço público à diversidade de atividades oferecidas a elas pelos estabelecimentos contidos nos elementos definidores deste espaço – os edifícios. Assim, quanto mais diversos forem estes edifícios, mais diversidade eles potencialmente atraem, e aí certamente devem ser considerados outros fatores, além da idade.

Um bairro que oferece um mesmo tipo de espaço para a instalação de estabelecimentos comerciais (por exemplo, não contempla local para lojas pequenininhas ou de fundo), automaticamente exclui a possibilidade de que lá se estabeleçam determinadas atividades, o que é empobrecedor. O mesmo vale para habitação: é importante considerar a extensa diversidade de pessoas, famílias, modos de vida, faixas de renda na oferta de tipos edilícios e unidades habitacionais, sob pena de se ter uma população homogênea. “As combinações de prédios antigos, e as consequentes combinações de custos de vida e de gostos, são essenciais para obter diversidade e estabilidade nas áreas residenciais, assim como a diversidade de empresas” (p. 215).

Jacobs coloca idade como um fator primordial do custo dos aluguéis, mas não é só ela que o influencia. Características físicas do edifício, seja ele novo ou velho, também pesam diretamente no valor do metro quadrado: existência ou não de estacionamento próprio ou sistema de segurança, existência ou não de elevador, tipo de materiais de acabamento. Além do mais, considerando-se a dinâmica imobiliária urbana, há edifícios que se valorizam apesar de serem antigos, só porque o local em que se erguem passa a custar cada vez mais. Só esta valorização já justificaria reformas que podem ou transformam os prédios velhos em novos, frequentemente substituindo acabamentos simples por outros mais sofisticados; ou valorizá-los em seu aspecto original, quando seu valor estético ou histórico justificar ações de conservação, fazendo com que os edifícios, agora sim, passem a valer também por si mesmos.

Independente disso, este aspecto da diversidade urbana por si só já nos permite um olhar mais generoso ao estoque construído de uma cidade, e reconhecer que mesmo edifícios velhos podem ser de grande valor para a vida pública.

2.1.1.2.4 A necessidade de concentração

Jacobs afirma que “o distrito precisa ter uma concentração suficientemente alta de pessoas, sejam quais forem seus propósitos. Isso inclui pessoas cujo propósito é morar lá.” (p. 221). E continua: “grandes concentrações de pessoas são uma das condições necessárias

para o florescimento da diversidade urbana. [...] Os outros fatores que influenciam a quantidade de diversidade gerada e os locais onde ela é gerada não terão muito que influenciar se não houver pessoas em número suficiente" (p. 226).

Não há como se obter uso intenso e diverso do espaço público se o uso habitacional não se faz presente, e este uso deve prever determinada concentração ou, em outras palavras, certa densidade: "como regra geral, acho 100 moradias por acre[91] muito pouco" (p. 234) É bem verdade, e a autora reconhece isso, que nem todas as áreas residenciais com alta densidade são bem sucedidas, mas é muito mais comum constatar que áreas residenciais com baixa densidade fracassam na geração de diversidade urbana.

Ela insiste em *moradias por acre,* pois acredita que os números decorrentes da relação *pessoas por acre* podem trazer informações distorcidas. Uma delas é a associação errônea entre alta densidade e superpopulação, "que significa muitas pessoas numa moradia em relação ao número de cômodos que ela possui" (p. 227). Os comentários por ela feitos sobre a realidade americana da época podem bem ser considerados aqui nos tempos atuais:

> A superlotação de moradias ou de cômodos, em nosso país, é quase sempre uma manifestação de pobreza ou de discriminação [...] Na verdade, a superlotação sob baixas densidades pode ser ainda mais deprimente e destrutiva do que a superlotação sob altas densidades, porque sob baixas densidades há menos vida pública funcionando como diversão e escape e também como meio de luta política contra injustiças e negligências" (JACOBS, 2007, p. 229-230).

Trazendo a questão para o desenho dos bairros que abrigam altas densidades, dois fatores cruciais se fazem presentes: os tipos edilícios e a distribuição das moradias na área, esta influenciada pela sua taxa de ocupação.

Se é coerente imaginar que, quanto mais alta a densidade, maior a vitalidade urbana potencial decorrente, é prudente também imaginar que ela deve ter um limite. Esta decisão tem reflexo direto no tipo dos edifícios que serão produzidos no bairro. Alerta a autora: se o número de moradias por acre for alto demais, incorre-se no risco da padronização dos edifícios e das unidades residenciais que as abrigarão.

Por outro lado, Jacobs contabiliza as restrições de aproveitamento da área disponível para edificação (ineficiência da ocupação do solo – baixa taxa de ocupação) como perdas que devem ser compensadas também em criação de unidades habitacionais padronizadas, normalmente com áreas mínimas, se se quiser manter a densidade num bom nível. Isso não é bom para a diversidade.

---

[91] Um acre são 4.046,85m². Cem moradias por acre corresponde a 250 moradias por hectare (250 moradias por 10.000m²).

Um preconceito frequente sobre altas densidades é o de que elas são necessariamente materializadas em edifícios altíssimos, mas isso frequentemente ocorre quando também há baixa taxa de ocupação. Baixas taxas de ocupação normalmente são definidas para áreas onde se identificam padrões espaciais do urbanismo modernista, dos quais as soluções de grandes arranha-céus cercados de áreas verdes, como na cidade de Le Corbusier, são um exemplo comum[92]. Eles eventualmente atendem ao número de moradias adequado, mas o resultado rompe qualquer possibilidade de apropriação de um espaço que resultou demasiado generoso e mal configurado – ou seja, no nível do solo não favorecem a vida pública. Geralmente oferecem unidades habitacionais padronizadas e a comunidade que neles vive é bastante homogênea.

É possível coordenar altas densidades e baixo gabarito, mantendo a taxa de ocupação do solo maior e distribuindo os edifícios, de diversos tipos oferecendo apartamentos variados, de forma a delimitar os espaços públicos, que findam por ser utilizados por população diversificada.

2.1.1.3 Como lidar com o automóvel

Jacobs diz que culpamos os automóveis pela destruição das cidades, mas, na verdade:

> [...] os automóveis, em si, não destroem cidades. Se parássemos de contar a nós mesmos fábulas a respeito da adequação e do fascínio das ruas do século XIX para o trânsito de charretes e cavalos, veríamos que o motor a explosão, quando entrou em cena, poderia ser um excelente instrumento para incentivar a intensidade urbana e, ao mesmo tempo, livrar as cidades de um de seus sérios atrasos." (JACOBS, 2007, p. 382)

Assim, reconhecendo que os automóveis têm seus benefícios, observa que os problemas começam quando desenhamos a cidade de tal forma que o único recurso de mobilidade possível são eles. Ela chama de "erosão" o processo de dar cada vez mais espaço para os automóveis (mais faixas, mais pistas, viadutos, estacionamentos): "[...] a erosão diminui, pouco a pouco, os motivos para se usar um distrito corroído e ao mesmo tempo o torna menos vivo, menos conveniente, menos adensado e menos seguro para aqueles que continuam a ter motivos para frequentá-lo" (p. 393). Este processo ocorre com inevitável ônus para os pedestres e

[92] Uma superquadra de Brasília (250x250m) tem 15% de taxa de ocupação, e densidade que costuma variar de 60 a 100 moradias por hectare, bem distante dos 250 mencionados por Jacobs. Ainda assim, é baixa a variedade de tipos edilícios e de unidades residenciais oferecidos, e sua comunidade é bastante homogênea, com poder aquisitivo semelhante. Para um superquadra ter 250 moradias por hectare, mantendo o gabarito de 6 pavimentos sobre pilotis, precisaria ter 20 edifícios com uma média de 51m² em cada apartamento, mas para isso a taxa de ocupação precisaria dobrar. Mantida a taxa de ocupação, o gabarito dos edifícios deveria subir para 11 pavimentos sobre pilotis, com média de 52m² em cada apartamento. A padronização da arquitetura e a homogeneidade da população provavelmente seriam mantidas.

usuários de transporte público, que perdem espaço e comodidades, tendo que subordinar seus trajetos ao que lhe foi designado depois que o automóvel foi atendido.

Para reverter o processo de erosão, a autora diz que seria interessante exercer pressão sobre os automóveis, criando condições menos favoráveis a eles, tornando-os cada vez menos necessários. Isso deve ser um processo gradual, calcado principalmente no estímulo à intensificação do uso urbano, como a que decorre da concentração de usos, que diminui a dependência excessiva de veículos particulares. "Quando nossas cidades souberem incentivar deliberadamente os quatro geradores fundamentais de diversidade, surgirão cada vez mais ruas interessantes e atraentes. A ampliação das calçadas deve ser feita tão logo essas ruas o mereçam, pelo seu uso" (p. 405).

Os automóveis não são causa: eles são sintoma. Não ajuda em nada chamá-los de vilões e simplesmente proibi-los, se a cidade permanecer desenhada de forma a depender deles:

> Uma política que tivesse por objetivo primordial a exclusão dos veículos, que criasse tabus sobre eles e os multasse, com as crianças gritando "Carros, carros, fora daqui!", seria uma política não só fadada ao fracasso como também merecidamente fadada ao fracasso. Devemos lembrar que o vazio urbano não é melhor que o trânsito excessivo, e a população tem razão ao suspeitar de programas que não dão nada em troca. (JACOBS, 2007, p. 412)

Dessa forma, é preciso tomar cuidado com soluções que preconizam a separação entre carros e pedestres (presentes no urbanismo modernista), como a que resulta da criação de ruas pedestrianizadas:

> Está na moda supor que a solução se encontra na destinação de certos lugares para pedestres e outros lugares para veículos. Talvez acabemos fazendo esta separação, se decidirmos que é realmente isso o que queremos. Mas essas soluções só são factíveis, em qualquer caso, se se contar como pressuposto de uma queda estrondosa no número de veículos que utilizam as cidades. Do contrário, os estacionamentos, as garagens e as vias de acesso necessárias à volta do espaço dos pedestres atingirão um número tão grande e contraproducente, que seriam medidas de desintegração urbana, e não de recuperação urbana. (JACOBS, 2007, p. 383)

A estratégia de Jacobs é evitar o confronto puro e simples, e operar mudança paulatina nos atributos que geram a dependência do automóvel. Isso faz sentido, especialmente se extrapolar o âmbito local e do distrito e abarcar a estrutura de toda a cidade, considerando conexões, distribuição de atividades principais e de pessoas no território. Assim, as alterações que vierem em favor do pedestre e do transporte coletivo serão bem absorvidas e terão reflexo positivo, visível e imediato por serem decorrentes de novas questões urbanas para as quais o automóvel não será mais a única resposta.

Vale finalizar este item com o trecho:

> E se fracassássemos em deter a erosão das cidades pelos automóveis? E se não conseguíssemos construir cidades vivas e viáveis porque as ações necessárias conflitam com as ações exigidas pela erosão?
>
> A esperança é a última que morre.
>
> Nessa situação, nós, norteamericanos, nem precisaríamos refletir sobre um mistério que aflige o homem há milênios: Qual é o sentido da vida? Para nós, a resposta será clara, definida e para todos os efeitos indiscutível: O sentido da vida é produzir e consumir automóveis. (JACOBS, 2007, p. 412)

2.1.1.4 Levantamento da vida pública

Jacobs era uma observadora atenta e sagaz do comportamento humano e da dinâmica da cidade. Suas observações ao longo do livro mostram que ela se interessava por conhecer e explicitar a relação espaço/sociedade e ir além do que fazem supor discursos ou ideias pré-concebidas.

Ela não oferece técnicas para levantamento da vida pública, mas ensina:

> A maneira de decifrar o que ocorre no comportamento aparentemente misterioso e indomável das cidades é, em minha opinião, observar mais de perto, com o mínimo de expectativa possível, as cenas e os acontecimentos mais comuns, tentar entender o que significam e ver se surgem explicações entre eles. (JACOBS, 2007, p. 12-13)

2.1.2 Jan Gehl *et al.*

As estratégias de Gehl para favorecer a vida pública pelo desenho das cidades iniciam-se com o seu livro *Life Between Buildings*, de 1971. Foram depois enriquecidas com contribuições de seus trabalhos posteriores, frutos especialmente de anos de experiências acumuladas em consultorias prestadas a governos de cidades ao redor do mundo, nas quais aplica suas técnicas de levantamento da vida pública.

Em *Life Between Buildings*, define o que seria a vida entre os edifícios, classifica as atividades nos espaços públicos em necessárias, opcionais e sociais e esclarece que um espaço público de boa qualidade é aquele que favorece a todas elas. Consequentemente, nele, as atividades necessárias continuam ocorrendo, mas duram mais tempo; as atividades opcionais começam a surgir porque o lugar convida as pessoas a permanecer, sentar, comer, jogar. Então também há mais pessoas, permanecendo mais tempo no espaço público. É a partir daí que surgem as atividades sociais, percebidas quando há pessoas conversando, cumprimentando-se, realizando atividades conjuntamente ou simplesmente observando e ouvindo as outras (GEHL, 2006, p. 11-12).

Após mostrar quão desejável é possuir um espaço público que permita não apenas atividades necessárias, mas opcionais e sociais, indica as condições favoráveis em que elas ocorreriam e aponta pré-requisitos para planejamento de cidades com vistas a favorecer a urba-

nidade. Dentre eles, poderíamos extrair dois: projetar a cidade para o ser humano e adotar estratégias de contato.

2.1.2.1 Pré-requisitos para planejamento de cidades

2.1.2.1.1 Conhecer o ser humano

Gehl coloca que é fundamental conhecer o homem, as características e o raio de alcance de seus sentidos e sua velocidade de deslocamento para se projetar a cidade de forma adequada a ele. Citando os estudos do antropólogo Edward T. Hall no livro *The Hidden Dimension* (A dimensão oculta), apresenta algumas características da nossa espécie, que não raro desconhecemos.

Com relação ao nosso campo de visão e suas implicações no reconhecimento de pessoas, mostra que ele varia de 0 a 100m, e que em distâncias maiores que 100m não é possível reconhecê-las. De 70 a 100m é possível reconhecer pessoas, por sua roupa ou modo de movimentar-se. A uma distância de 30m, pode-se reconhecer idade e características faciais e, de 20 a 25m, captar estados de espírito.

Quanto à audição, coloca que normalmente ouve-se bem sons que se encontram a uma distância de até 7m. Pode-se ouvir um discurso ou uma palestra de uma distância de até 35m. Sons que proveem de fontes a mais de 35m de distância de nós são pouco captados (podemos ouvir que alguém está gritando, mas não o que está gritando).

Pode-se sentir odores fracos de roupa, pele e cabelos de uma pessoa que se encontram a uma distância de até 1m de nós. Perfumes mais fortes e outros odores podem ser sentidos a uma distância de 2 a 3m. Além disso, só se forem muito fortes.

Quanto às distâncias sociais, coloca que há níveis para cada tipo de interação social. Na distância íntima (0 a 45cm) expressamos sentimentos intensos, como amor. Estabelecemos a distância pessoal (45cm a 1.30m) para conversar com amigos próximos e familiares; e interagimos com conhecidos, colegas de trabalho e vizinhos por meio da distância social (1.30 a 3.75m). A distância pública (maior que 3.75m), já mencionada no Capítulo 1, é a utilizada em situações formais, ao redor de oradores, ou quando alguém quer ouvir e ver um evento sem se envolver nele. (p. 64-69)

Se pretendemos desenhar a cidade para que a percorramos à pé, e não apenas dentro de veículos, essas e outras características devem ser adaptadas às diferentes idades do ser humano, e devem ser consideradas tanto quanto as das pessoas com deficiência ou com alguma necessidade específica (Figura 34).



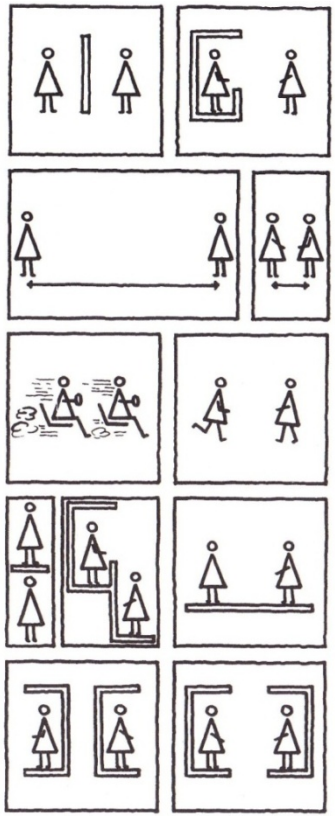
Figura 34 - Esquerda: cidade desenhada para uma velocidade de 5km/h (velocidade média de um pedestre adulto): distâncias mais curtas, espaços com dimensões menores e objetos e superfícies mais detalhados. Direita: cidade desenhada para uma velocidade de 60km/h (velocidade comum de uma pessoa dentro de um automóvel): distâncias maiores, espaços com grandes dimensões, objetos e superfícies com menor número de detalhes, para ser percebidos de forma rápida Fonte: Gehl, 2010, p. 44.

2.1.2.1.2 Adotar estratégias de contato

Gehl diz que há pelo menos cinco diferentes maneiras de promover ou impedir o contato pessoal, visual e auditivo por meio de arranjos físicos, e que para favorecer a vida pública é preciso eliminar (ou não criar) barreiras.

O autor mostra tipos de barreiras que podem ser evitadas tanto a partir de decisões locais (como posicionar o térreo de um edifício no mesmo nível da calçada, ao invés de colocá-lo em um nível elevado, o que resultaria na necessidade de escadarias para seu acesso) quanto de decisões globais (como aglutinar funções num bairro, para reduzir distâncias entre pontos de interesse e favorecer deslocamentos a pé ou de bicicleta).

A Figura 35 ilustra as estratégias de inibição ou promoção de contato.



Inibindo contato	Promovendo contato
1. paredes	1. inexistência de paredes
2. longas distâncias	2. curtas distâncias
3. alta velocidade	3. baixa velocidade
4. múltiplos níveis	4. um nível
5. orientação fundo-fundo	5. orientação frente-frente

Figura 35 - Arranjos físicos interferindo no contato pessoal, visual e auditivo. Fonte: adaptado de Gehl, 2006, p. 62.

Após estabelecer os pré-requisitos para o planejamento, *Life between buildings* traz um capítulo intitulado *To assemble or disperse* (Agregar ou dispersar), no qual traz quatro duplas de ações possíveis de se obter na vida pública, a partir do desenho das cidades. Embora haja redundância e sobreposição de estratégias entre elas[93], e lhes falte maior sistematização, especialmente no que concerne ao seu alcance nas várias escalas da cidade, serão apresentadas aqui como comparecem originalmente.

2.1.2.2 Agregar ou dispersar

2.1.2.2.1 Agregar x dispersar

Agregar aqui, segundo Gehl, não diria respeito à simples junção de edifícios, mas de pessoas e eventos. Para ele, dados numéricos, como taxas de ocupação ou de aproveitamento, por si só não dizem nada: os tipos edilícios, sua disposição no sítio, as atividades que abrigam e a maneira como se relacionam com o espaço público são o que conta. No entanto, ele não entra em detalhes sobre estas características, tampouco menciona densidade.

[93] Estas redundâncias (bem como as do item 2.1.2.3 Critérios de Qualidade) ficarão mais evidentes quando as sugestões de Gehl e de Gehl *et al.* forem transportadas para as tabelas do item 2.2.2

Gehl enfatiza que o problema da dispersão ou agrupamento vem de decisões, especialmente de cunho funcional, em diferentes escalas: urbana, setorial e local, com acúmulo crescente de implicações de uma a outra. Coloca que é importante conhecer os fatores físicos influentes na dispersão e agrupamento de pessoas e atividades, para que eles possam ser utilizados de acordo com as circunstâncias. Ele reconhece que, embora para a vida urbana a ênfase deva ser dada no agrupamento, ele não pode ser utilizado em todas as circunstâncias, pois é preciso que haja boa distribuição das atividades pela cidade, assim como é necessário que haja nela áreas mais calmas complementares às mais vivas (2006, p. 81).

Seriam estratégias para agregar:

Na escala urbana: fazer com que atividades como habitação, serviços públicos, indústrias e comércio funcionem e estejam dispostas juntas, e não separadas em grandes terrenos individuais;

Na escala setorial: fazer com que edifícios e atividades se localizem próximos uns dos outros, de forma que o sistema de espaços públicos resulte compacto e as distâncias a serem percorridas por pedestres sejam curtas;

Na escala local: dimensionar e desenhar os espaços públicos considerando as características humanas; dotar fachadas no nível do pedestre com unidades estreitas (lojas, bares) e muitas portas (Gehl sugere parâmetros para classificar as fachadas no nível do solo, Figura 36, e para tornar o espaço público à sua frente mais seguro e interessante à noite, Figura 37)[94]; evitar vazios no tecido urbano (como bolsões de estacionamento); e concentrar o fluxo de pedestres e as atividades no nível do solo, evitando áreas e passagens elevadas ou rebaixadas.



A. Atraente
Pequenas unidades, muitas portas (15-20 unidades cada 100m). Diversidade de funções. Sem unidades passivas ou fechadas.
Relevos interessantes nas fachadas. Materiais de qualidade e detalhes refinados.



B. Agradável
Unidades relativamente pequenas (10-14 unidades cada 100m). Alguma diversidade de funções. Poucas unidades passivas ou fechadas. Algum relevo nas fachadas. Detalhes relativamente bons.

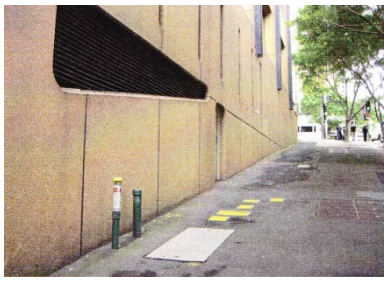


C. Meio-termo
Mistura de unidades grandes e pequenas (6-10 unidades cada 100m). Alguma diversidade de funções. Poucas unidades passivas ou fechadas. Algum relevo nas fachadas. Detalhes um pouco pobres.

[94] Unidades largas devem situar-se atrás ou acima das pequenas unidades, e ocupar a fachada no nível do pedestre apenas com sua entrada.



D. Sem vida
Grandes unidades com poucas portas (2-5 unidades cada 100m). Pouca diversidade de funções. Várias unidades fechadas. Predominância de fachadas sem atração. Pouco ou nenhum detalhe.



E. Inativa
Grandes unidades com pouca ou nenhuma porta. Sem variação de função visível. Fachadas fechadas ou passivas. Fachadas monótonas. Sem detalhes, nada interessante para se olhar.

Figura 36 - Classificação de fachadas no nível do solo, de acordo com sua interação com o espaço público, segundo Gehl. Fonte: adaptado de Gehl, 2007, p. 33 (relatório de Sydney) e Gehl, 2007, p. 38 (relatório de São Paulo).





Figura 37 - Esquerda: Strøget, Copenhague. Fachadas das lojas iluminadas à noite. Direita: Kalvestraat, Amsterdam. Fachadas fechadas com luzes apagadas tornam a rua pouco convidativa. Fonte: Gehl e Gemzøe, 1996, p. 35.

2.1.2.2.2 Integrar x segregar

Para Gehl, integrar implicaria várias atividades e grupos de pessoas funcionando juntos ou lado a lado. Nessa perspectiva, não importa se fábricas, residências, serviços etc. estão posicionados juntos no desenho do arquiteto, mas se as pessoas que trabalham e moram nos diferentes edifícios usam os mesmos espaços públicos e se encontram em conexão com atividades diárias[95] (2006, p. 101). Este item se sobrepõe com o anterior, tanto que as estratégias de um servem para o outro.

Considerando que integrar é benéfico para a vida pública, seriam suas estratégias:

Na escala urbana: misturar todas as funções que não se oponham ou interfiram negativamente umas no funcionamento das outras; rejeitar áreas monofuncionais; distribuir funções

[95] What is important is not whether factories, residences, service functions, and so on are placed close together on the architects' drawings, but whether the people who work and live in the different buildings use the same public spaces and meet in connection with daily activities.

complexas ao longo da cidade (Gehl dá o exemplo das universidades, que, ao invés de terem seus campi próprios, podem ter suas unidades integradas ao tecido urbano); e integrar os meios de transporte, evitando trajetos separados para carros, bicicletas e pedestres.

Na escala local: fazer com que as atividades estejam integradas de forma que a cidade seja uma extensão de certos edifícios. Desta forma, os alunos de uma escola podem utilizar o parque do bairro[96], ao invés de ter exclusivamente para si seu pátio de atividades.

2.1.2.2.3 Convidar x repelir

Espaços públicos devem ser convidativos. De outra forma, as pessoas, ao utilizá-los para atividades necessárias, não se demorarão neles para desenvolver atividades opcionais, e com isso as atividades sociais ficariam prejudicadas. As estratégias pertencem todas à escala local:

Criar espaços públicos como destinos, locais aonde as pessoas tenham interesse em ir; oferecer coisas para neles serem feitas; localizá-los a distâncias curtas; tornar seus espaços e atividades visíveis a partir dos espaços privados; criar zonas de transição entre áreas públicas e privadas (*soft edges,* fronteiras suaves).

Vale desenvolver mais esta última sugestão. Gehl diz que fronteiras suaves (*soft edges*) entre o privado e o público fornecem uma área de transição benéfica e convidativa para a vida pública. Isso porque facilitam – física e psicologicamente – a ida e vinda do público para o privado, e vice-versa. Nesta zona de transição estariam alpendres, jardins frontais, bancos, mesas com cadeiras, expositores.

Não há contraste aqui com a recomendação de Jacobs de que haja uma clara delimitação entre o público e o privado, como condição necessária para se garantir a vigilância informal. As fronteiras suaves não seriam "terra de ninguém", como a grande quantidade de área livre indiscriminada ao redor de alguns edifícios, difícil de saber a quem compete vigiá-la. São arremates do domínio público ou do domínio privado. Um alpendre pertence a uma propriedade privada, mas é uma estrutura que permite que o privado se volte para o público. Um jardim frontal cumpre o mesmo papel. Andar entre os expositores que uma loja coloca na área pública é uma preparação para adentrar um espaço privado. Estas fronteiras suaves seriam elementos que favoreceriam a retenção das pessoas no espaço público ou próximo a ele (Figura 38).

[96] Exatamente nesta linha vem uma das iniciativas do PlaNYC: a *Schoolyards to Playgrounds* (Pátios de escolas para parques infantis). Seu objetivo é abrir os pátios das escolas da cidade para usufruto das comunidades próximas, resguardada a preferência aos estudantes, em horários e dias especificados. Só em 2007 foram identificados 290 pátios de escola que poderiam ser melhor utilizados. Em 2010, 180 já tinham sido abertos. (THE CITY OF NEW YORK, 2011, p. 39).



Figura 38 - Fronteiras suaves (*soft edges*) em estabelecimento comercial de Malmö, Suécia, e em lote residencial, em Copenhague, Dinamarca, em outubro de 2008. Essas zonas de transição entre o público e o privado são úteis para a vida pública, segundo Gehl, 2006.

2.1.2.2.4 Abrir x fechar

Este item sugere aumentar a interação visual entre as atividades que ocorrem nos espaços públicos e privados. Esta interação, que se assemelha ao conceito "olhos para a rua", de Jacobs, deve ser trabalhada de forma a não prejudicar nenhuma atividade, estimula a vida pública pelos interesses que desperta (Figura 39).



Figura 39 - Copenhague, Dinamarca. A cozinha do famoso restaurante Nimb é uma vitrine para a Bernstorffsgade (o que ajuda a torná-la um trajeto menos desinteressante...). Outubro de 2008. À direita, aspecto geral da rua, a partir do recurso *Street View*. Fonte: Google Earth.

Gehl alerta para a tendência crescente de recriar espaços públicos dentro de ambientes privado: galerias comerciais, praças de alimentação seriam exemplos disso. Ele afirma que a cidade perde em urbanidade ao encerrar atividades que deveriam ter lugar em ruas e praças, que resultam esvaziadas. Assim, as estratégias, na escala local, são:

Possibilitar que as atividades que ocorrem nos espaços fechados sejam vistas dos espaços públicos, e vice versa; e evitar interiorizar em espaços privados atividades que devem ocorrer nos espaços públicos.

2.1.2.3 Critérios de qualidade

Com sua publicação de 2006, *New City Life* (Nova Vida Urbana), Gehl, Gemzoe *et al.* trazem os 12 critérios-chave da qualidade do espaço publico (Tabela 2).

Proteção (*protection*)		
Proteção contra tráfego e acidentes – sentindo-se a salvo	**Proteção contra crime e violência – sentindo-se seguro**	**Proteção contra experiências sensoriais desagradáveis**
Proteção para pedestres	Domínio público vivo	Vento
Eliminação do medo do tráfego	Olhos para a rua	Chuva/neve
	Sobreposição de funções de dia e de noite	Frio/calor
		Poluição
	Boa iluminação	Poeira, ruído, ofuscamento
Conforto (*comfort*)		
Oportunidades para caminhar	**Oportunidades para ficar em pé/permanecer**	**Oportunidades para sentar**
Espaço para caminhar	Efeito fronteira[97]/zonas atrativas	Zonas para sentar
Fachadas interessantes	para ficar em pé/permanecer	Utilizando vantagens: vista, sol,
Ausência de obstáculos	Suportes para ficar em pé	pessoas
Boas superfícies	Fachadas com bons detalhes	Bons locais para sentar
Acessibilidade para todos	que convidam à permanência	Bancos para descanso
Oportunidades para ver	**Oportunidades para falar e ouvir**	**Oportunidades para brincar e exercitar-se**
Distâncias razoáveis para ver		Atividade física, exercício
Vistas desobstruídas	Níveis baixos de ruído	Brincadeiras e entretenimento
Vistas interessantes	Mobiliário urbano que proporcio-	nas ruas
Iluminação (quando estiver escuro)	ne conversação	De dia e de noite
		No verão e no inverno
Prazer (*enjoyment*)		
Escala	**Oportunidades para aproveitar os aspectos positivos do clima**	**Experiência sensorial positiva**
Edifícios e espaços desenhados		Bom design e detalhamento
para a escala humana[98]	Sol/sombra	Bons materiais
	Calor/frescor	Boas vistas
	Abrigo contra vento/brisa	Árvores, plantas, água

Tabela 2 - Os doze critérios-chave de qualidade de um espaço público, segundo Gehl, Gemzoe *et al*. Fonte: adaptado de Gehl, Gemzoe *et al.*, 2006, p. 107.

[97] Não fica claro o que significa "efeito fronteira". Infere-se que não é algo relacionado aos limites do espaço público (fachadas dos edifícios voltadas para eles) serem interessantes, já que, na análise de um parque murado (GEHL, GEMZOE, *et al.*, 2006, p. 145), este item ganhou boa avaliação. Por falta de informação, esta recomendação será suprimida na tabela-resumo do Anexo 1.

[98] Sobre esta expressão comumente utilizada por Gehl e outros autores, cabe resgatar de memória comentário de Matheus Gorovitz, em uma de suas aulas na FAU-UnB: "Eu não conheço outra escala que não seja a humana". A escala humana é onipresente na cidade. O que varia é como as superfícies definidoras do espaço se organizam com relação a ela, e os diferentes desempenhos da configuração frente a isso. Um amplo espaço como o da Esplanada dos Ministérios em Brasília está, sim, projetado para a escala humana, considerando que comporta multidões; considerando a percepção de seu conjunto pelo indivíduo localizado em cima da plataforma rodoviária, ou considerando sua visibilidade pelo usuário dentro do ônibus, que a contempla ao fazer a curva para subir o Eixo Monumental (intenção de Lucio Costa, presente no Relatório do Plano Piloto, que será resgatada no Capítulo 3).

Assim, a expressão *projetar para escala humana,* aqui, será substituída por *projetar para o pedestre*, na tabela-resumo do Anexo 1. Isso porque o ser humano ao caminhar traz consigo suas limitações, características e necessidades que devem ser consideradas no desenho da cidade que se pretende favorável à vida pública e que resultará em distâncias mais curtas, espaços com menores dimensões e superfícies e objetos mais detalhados.

Estes critérios são apresentados como itens de verificação da qualidade de um espaço público. Tanto assim que, em seguida, no livro, os autores submetem vários espaços públicos de Copenhague a esse crivo e os comparam com a efetiva vida pública que eles suportam, para verificar a correlação. No entanto, a própria grade de critérios dificulta a avaliação pela forma como os reúne. Há sobreposição: questões que envolvem condições climáticas e ambientais, por exemplo, estão espalhadas nos três grupos[99]. Há problemas de denominação: questões que envolvem condições climáticas e ambientais estão sob o título "experiências sensoriais desagradáveis", em *Proteção,* mas em *Prazer* não estão sob o título "experiência sensorial positiva". Há redundância: "vistas interessantes" estão no título "Oportunidades para ver", do grupo *Proteção*, mas há "boas vistas", no título "Experiência sensorial positiva", do grupo *Prazer*.

Os próprios exemplos dados por eles para aplicação desta lista de conferência (*checklist*) ilustram sua fragilidade. Eles colocam Nyhavn como um local onde todos os 12 critérios de qualidade são atendidos. No entanto, é um local onde não há comércio diversificado: trata-se de um trajeto linear ao longo de um canal (250m no seu trecho compartilhado), com grande apelo turístico, onde se vê exclusivamente cafés, pubs e restaurantes. Das ruas onde foi feita contagem de pedestres por Gehl e Gemzøe, foi a que sofreu maior queda, do verão para o inverno: o fluxo de pedestres no inverno é 88% inferior ao do verão (1996, p. 55), de onde se pode perceber que é um lugar que oferece poucas atividades que possam atrair público em todas as épocas do ano. Não há muitas oportunidades para se sentar, a não ser de forma improvisada (nas bordas do canal) ou às mesas de estabelecimentos comerciais, onde será necessário consumir para nelas permanecer. Não oferece oportunidades para que crianças brinquem ou pessoas se exercitem. Ou seja, Nyhavn é um espaço público de qualidade, um bom local para se passear, mas não atende satisfatoriamente a todos os critérios de qualidade.

[99] Em *Proteção*, estão em "Proteção contra experiências sensoriais desagradáveis"; em *Conforto*, estão em "Oportunidades para sentar" e "Oportunidades para falar e ouvir"; e em *Prazer*, estão em "Oportunidades para aproveitar os aspectos positivos do clima".



Figura 40 - Copenhague, Dinamarca. Nyhavn, em outubro de 2008, às 6 da tarde.

Também é importante refletir sobre a correlação que os autores fazem entre os critérios de qualidade e a efetiva vida pública existente no lugar. Sem um estudo maior das atividades que ocorrem no trecho da cidade onde o espaço público se encontra, as formas de acesso a ele nos diferentes meios de transporte, a posição que ele ocupa na cidade, a aplicação do *checklist* pode levar a interpretações errôneas. Pode não ser suficiente aumentar as oportunidades de sentar, de ficar em pé/permanecer, de caminhar, de falar e ouvir, ou oferecer proteção contra experiências sensoriais desagradáveis, para um local pouco frequentado passar a abrigar mais vida pública.

De qualquer forma, uma vez que há vários atributos morfológicos explícitos nos itens de verificação dos critérios de qualidade, serão encarados aqui como sugestões de desenho de um espaço que favoreça a vida pública.

Cabe ainda falar nesta seção sobre a preocupação que os autores parecem ter em classificar tipos de espaços públicos. Assim, apresentam espaços urbanos "centrais", "locais", "isolados", "temporários", "cerimoniais", "desertificados", "verdes", "para brincadeiras e esportes", "aquáticos", "de distribuição de tráfego" etc. (GEHL, GEMZOE, *et al.*, 2006, p. 110-111). Esta preocupação já vinha desde o livro *Novos Espaços Urbanos* (GEHL e GEMZOE, 2002), e não traz contribuição para a prática de se desenhar espaços públicos de sucesso. A separação em tipos favorece a setorização das atividades nos espaços públicos da cidade, separando seus públicos-alvo, prejudicando a diversidade. Além disso, pode levar a uma especialização

que desfavorece seu uso continuado no tempo. Por que um espaço urbano "central" não pode ser também "cerimonial" e um importante "distribuidor do tráfego"? Por que um espaço urbano "para brincadeiras e esportes" não pode também ser "local", "aquático" e "verde"? Embora, sim, haja distinção entre parque, praça, rua e orla, entre espaço público local e central – e saber disso ajude a conferir-lhes seu verdadeiro caráter –, aprofundar-se em classificações não garante mais vida pública a nenhum destes lugares.

2.1.2.4 Como lidar com o automóvel

Gehl diz que a vida acontece quando se está à pé (2006, p. 72), e é por isso que toda sua atenção é dada ao pedestre – seus locais de trajeto e de permanência. Também é um defensor ferrenho da bicicleta como meio de transporte, divulgando-o sempre que tem oportunidade, e advoga pela cidade independente do transporte motorizado particular.

Ainda assim, mesmo que ele propagandeie constantemente os quase 30 mil m² de área pedestrianizada do centro de Copenhague, ele não defende a separação do tráfego do automóvel e do pedestre. Quando, em *integrar x segregar*, ele sugere "integrar os meios de transporte, evitando trajetos separados para carros, bicicletas e pedestres", diz:

> Dentre todas as atividades que ocorrem no domínio público, tráfego – pessoas e bens indo de um lugar para outro – é a mais abrangente.
>
> Num padrão comum de tráfego, nas ruas mistas, onde o tráfego é dividido entre pedestres, bicicletas e automóveis, ocorre uma distribuição e separação pronunciada de pessoas e atividades. Quando os que estão em trânsito são dispersos por meio de um sistema viário diferenciado, no qual cada tipo de tráfego tem sua própria rota, a separação é completa. Fica mais desinteressante dirigir, caminhar e viver ao longo de estradas e ruas, porque um número significativo de pessoas em trânsito agora está segregado de outras atividades da cidade. [100] (GEHL, 2006, p. 109)

Em seus trabalhos, Gehl age com base na possibilidade de uma coexistência tranquila entre todos os meios de transporte, desde que não haja dúvidas de que a cidade tem que ser desenhada para o pedestre. Fica claro que o automóvel não faz parte de sua preocupação e, assim, a maneira de se lidar com ele é deliberadamente desencorajar seu uso: reduzir a velocidade e a capacidade das ruas; reduzir o número de vagas de estacionamento, subterrâneo ou de superfície; eliminar viadutos e vias expressas[101].

---

[100] Among all the activities that take place in the public domain, traffic - people and goods on the way from one place to another - is the most comprehensive.

In an ordinary traffic pattern, in mixed streets, where traffic is divided between pedestrians, bicycles and automobiles, a pronounced spreading and separation of people and activities results. When those in transit are further dispersed through a differentiated road system, in which each type of traffic has its own route, the separation is complete. It becomes duller to drive, duller to walk, and duller to live along the roads and streets because a significant number of the people in transit are now segregated from other city activities.

[101] Este é um exemplo de recomendação feita no Relatório de Sydney (2007, p. 90)

Todavia, isso só é possível porque ele sempre conta com a existência de um sistema de transporte público eficaz e integrado, de uma malha cicloviária abrangente e uma rede de pedestres impecável.

2.1.2.5 Levantamento da vida pública

Jan Gehl tem razão em dizer que as prefeituras estão cheias de informações sobre tráfego, número de carros, déficit de vagas de estacionamento, mas não possuem uma só informação sistemática sobre a vida pública de suas cidades. Assim, contribui para que essa lacuna seja preenchida com a aplicação de suas técnicas de levantamento da vida pública, onde quer que ele e sua equipe sejam chamados a atuar.

As técnicas utilizadas para o levantamento do fluxo e atividades das pessoas vêm do tempo em que ele estava vinculado ao Departamento de Desenho Urbano da Escola de Arquitetura da Real Academia Dinamarquesa de Belas Artes, da qual é professor aposentado. Hoje seguem sendo utilizadas nas consultorias que seu escritório[102] presta para prefeituras ao redor do mundo – de Melbourne a Nova York, passando por Riga, Cidade do Cabo e São Paulo – que têm interesse em obter mais urbanidade em áreas consolidadas, normalmente centros urbanos.

Consistem principalmente em identificar o tráfego de pedestres e as atividades estacionárias ocorridas em locais selecionados. São levantamentos simples, mas que demandam tempo de observação. Por isso precisam estar baseados em equipes, que com breve treinamento são preparadas para fazê-los (Gehl costuma recrutar membros das prefeituras locais e estudantes para isso). As pessoas que vão a campo normalmente não estão incumbidas de avaliar a realidade, apenas de retratá-la de forma fiel.

Para o tráfego de pedestres, os locais são escolhidos previamente, bem como são definidos os detalhes que se deseja obter: idade e sexo dos passantes, direção, lado da rua. A contagem é feita no inverno e no verão, em países onde estas duas estações são muito diferenciadas[103], de dia e à noite, em um dia da semana típico (normalmente de terça a quinta), e em um dia de fim de semana (normalmente sábado). Conta-se o número dos pedestres que passam por um determinado ponto, por 10 minutos consecutivos, a cada hora. Esta contagem

[102] Gehl Architects, Urban Quality Consultants. www.gehlarchitects.dk

[103] O levantamento feito no centro de Sydney, no inverno e no verão, não mostrou variação significativa nos volumes de pedestres. Daí pode-se inferir que, em países onde não há invernos muito rigorosos, não é estritamente necessário fazer contagem duas vezes por ano, a menos que se pretenda realizar comparações. A escolha do mês depende do dado que se deseja obter. No caso do Brasil, se se procura conhecer o fluxo durante as férias, dezembro a fevereiro, ou julho, são os meses indicados. Se o que se procura é o fluxo padrão de utilização do lugar ao longo do ano, o ideal seria executar o levantamento entre março e junho, ou entre agosto e novembro.

pode ser feita com ou sem o auxílio de um aparelho. Uma mesma pessoa pode ficar responsável por contar até três lugares durante um dia, considerando que demoraria 10 minutos para deslocar-se de um a outro.

O resultado obtido é matéria prima para várias informações derivadas. Pode ser multiplicado por 6, para se obter o fluxo por hora; pode ser dividido por 10, para se saber o fluxo por minuto, pode ser separado por sentido, por idade dos transeuntes etc. A saída mais comum são gráficos que apresentam a intensidade do fluxo de pedestres e sua variação ao longo das horas do dia.

Para as atividades estacionárias, as técnicas vão desde a simples contagem de pessoas que fazem atividades específicas num espaço público (excluída a de passagem) até a realização de mapa comportamental, onde à informação anterior é acrescida a sua localização. As informações relativas às pessoas podem ou não detalhar sexo, idade ou outras características dos usuários. Os meses, dias e horários para o levantamento devem ser escolhidos da forma como explicitado na contagem de pedestres.

A classificação das atividades estacionárias, ou de permanência, depende das características do local. Há atividades que se pode encontrar em todos os espaços públicos (estar parado em pé), e outras que serão específicas de alguns (praticar esportes, crianças brincando). A lista é grande, e inclui não apenas uma *ação* – aguardar transporte público, praticar esportes, brincar, dormir, vender, comprar, estar envolvido em alguma atividade cultural (entram aqui os artistas de rua) –, mas também uma *posição*, como estar parado em pé, deitado ou sentado (Gehl faz uma distinção entre estar sentado em mobiliário desenhado para este fim; em locais e objetos que não foram desenhados para este fim – que ele chama de *secondary sitting:* balizadores, pedras, ressaltos, canteiros – e em cadeiras de cafés).

A cada duas horas, a área escolhida é percorrida (o percurso é definido previamente), e todas as atividades encontradas são descritas, sendo informado o número de pessoas nelas envolvidas. A localização específica, bem como sexo e idade das pessoas também pode ser levantada. É importante que o pesquisador tenha tantos mapas da área quantos sejam as horas de contagem, com todos os seus elementos marcados (árvores, bancos, postes etc.). Códigos definidos previamente são utilizados para se fazer a marcação.

Os resultados podem dar origem a diversas informações, e as saídas variam de mapas a gráficos, com diferentes níveis de detalhe. É possível saber que áreas são mais ou menos utilizadas, quem as utiliza e a que horas, se há grupos dominando o lugar ou não etc.

Estes levantamentos são simples e rápidos, e fornecem parâmetros para medir a eficácia de alterações nos espaços públicos. Entrevistas também podem ser realizadas, mas são menos frequentes no trabalho do Gehl.

2.1.3 Christopher Alexander *et al.*

O livro *A pattern language (*Uma linguagem de padrões*)*, 1977, onde os autores enumeram 253 recomendações para produzir cidades e edifícios mais vivos, é dividido em três seções: cidades (padrões 1 a 94), edifícios (padrões 95 a 204) e construção (padrões 205 a 253). Esta divisão traz estratégias globais e locais de projeto, das quais extrairemos as que se preocupam em favorecer a experiência e a permanência das pessoas nos espaços públicos e que não são restritas a um contexto social, cultural, histórico e geográfico. No entanto, elas serão aqui agrupadas em torno de seus objetos ou objetivos.

2.1.3.1 Atividades na cidade

Alexander *et al.* se preocupam com a boa distribuição de serviços, comércio, locais de trabalho e moradia na cidade, e há vários padrões que tratam disso. Há propostas revolucionárias de sistemas educacionais e de saúde, de relações de trabalho e até de estruturação familiar, que não serão detalhadas aqui. Há também propostas ingênuas de distribuição de atividades comerciais que consideram apenas a conveniência das comunidades e desconsideram, por exemplo, a necessidade de competição para aumento de clientela – característica inerente a qualquer negócio que deseja prosperar. Independente do que elas efetivamente recomendem, cabe considerar o núcleo destas sugestões, que é a boa distribuição de todas estas funções pela cidade, evitando concentração de usos ou zoneamento de qualquer espécie.

Com relação à habitação, acreditam que os bairros devam contemplar locais e atividades para apoiar as pessoas em todas as fases da vida: [26 - *Life cycle* - Ciclo da vida]. Sugerem também a oferta de variados tipos edilícios, pois as pessoas são diferentes e se estruturam em diferentes arranjos familiares: [35 - *Household mix* - Mistura de moradias]. Além disso, sugerem que moradias sejam oferecidas tanto em áreas movimentadas quanto em áreas mais reservadas: [36 - *Degrees of publicness* - Graus de publicidade]; e que estejam bem distribuídas por toda a cidade, misturadas com "lojas, escolas, pequenas indústrias, serviços públicos, universidades – todas essas partes das cidades que atraem pessoas durante o dia"[104] (p. 258): [48 - *Housing in between* - Habitação no meio]. Os autores compreendem que o uso habitacional aumenta a vitalidade das áreas da cidade e acreditam que as pessoas tendem a ter mais atenção e cuidado com os espaços públicos ao redor de suas residências.

[104] shops, small industry, schools, public services, universities - all those parts of cities which draw people during the day.

2.1.3.2 Espaços públicos bem configurados

Há vários padrões que tratam da configuração dos espaços públicos, sendo aqui considerado o mais importante o [106 - *Positive outdoor space* - Espaço exterior positivo].

Sua premissa é: "Espaços exteriores que são meramente sobras entre edifícios geralmente não serão usados"[105] (p. 518). A partir daí, os autores dizem que há basicamente dois tipos de espaço exterior: o positivo e o negativo, que geram dois tipos distintos de mapas figura-fundo (Figura 41).

> Se você olhar para o plano de um ambiente onde os espaços exteriores são negativos, você vê os edifícios como figura, e os espaços ao ar livre como fundo. Não há reversão. É impossível ver o espaço exterior como figura, e os edifícios como fundo. Se você olhar para o plano de um ambiente onde os espaços exteriores são positivos, você pode ver os edifícios como figura e os espaços exteriores como fundo – *e*, você *também* pode ver os espaços exteriores como figuras contra o fundo dos edifícios. O plano tem reversão de figura-fundo.[106] (ALEXANDER, ISHIKAWA e SILVERSTEIN, 1977, p. 518-519 – grifos no original)

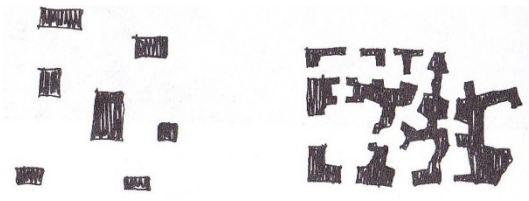


Figura 41 - Mapas de figura-fundo. O arranjo dos edifícios evidencia espaço exterior negativo, à esquerda, e espaço exterior positivo, à direita. Fonte: Alexander *et al.*, 1977, p. 518.

Outra forma de distinguir um espaço exterior positivo de um negativo é pelo seu grau de convexidade e seu grau de delimitação. Aqui há uma pequena incorreção, já que um espaço não pode ser definido por seu "grau" de convexidade. Em matemática, um espaço convexo é aquele que permite que se vá de qualquer parte para qualquer parte dele sem sair de suas fronteiras. Sendo assim, não há graus de convexidade: ou um espaço é convexo ou não é (Figura 42a). Um espaço exterior positivo, então, segundo os autores, seria aquele que poderia ser representado por um polígono convexo.

Ocorre que qualquer espaço pode ser decomposto em polígonos convexos, por mais amorfo que ele seja. A questão é como estes polígonos resultantes são percebidos espacialmente. Provavelmente por isso os autores trouxeram o conceito de delimitação.

---

[105] Outdoor spaces which are merely "left over" between buildings will, in general, not be used.

[106] If you look at the plan of an environment where outdoor spaces are negative, you see the buildings as figure, and the outdoor spaces as ground. There is no reversal. It is impossible to see the outdoor space as figure, and the buildings as ground. If you look at the plan of an environment where outdoor spaces are positive, you may see the buildings as figure, and outdoor spaces as ground - *and*, you may *also* see the outdoor spaces as figures against the ground of the buildings. The plans have figure-ground reversal.

Ao falarem de delimitação, eles colocam que um espaço positivo é aquele que se encontra delimitado de forma que seus limites pareçam conectados. Aqui entra a lei do fechamento da Gestalt. Depreende-se que a delimitação só pode ocorrer em um espaço convexo, e que sua gradação está vinculada à contiguidade de seus limites (Figura 42b).



Figura 42 - (a) Esquerda, espaço não convexo. Direita, espaço convexo. (b) Esquerda, espaço convexo, com certo grau de fechamento. Direita, espaço amorfo, vago, indefinível. Fonte: Alexander *et al.*, 1977, p. 519.

Interessante notar que, embora representem várias de suas ideias em planta baixa, é a primeira vez que os autores extraem do ambiente construído um nível de informação para construir um conceito. O mapa figura-fundo e a geometrização do espaço exterior, aqui, não são usados como mera ilustração de um padrão, mas como um meio de se representar graficamente uma realidade para compreender sua relação com a percepção e o comportamento das pessoas. Infelizmente, eles não avançam na explicação do porque as pessoas costumam usar mais os espaços positivos e, menos, os negativos. Arriscam a hipótese de que elas se sentem mais confortáveis em espaços exteriores pequenos e fechados, e que eles criariam uma sensação de segurança.

A diretriz – pertinente – recomenda tornar positivos (convexos) todos os espaços exteriores aos edifícios, dando-lhes certo grau de delimitação para favorecer sua definição e identificação como *lugar*. No entanto, propõe que isso seja feito usando, entre outras coisas, alguns elementos sem aberturas para o espaço público – cercas, cercas vivas, paredes treliçadas. No entanto, se esses espaços forem segregados do fluxo das pessoas e se não tiverem portas e janelas abrindo para eles, poderão trazer sensação de insegurança. Portanto, ser positivo é apenas um dos atributos importantes de um espaço exterior para que tenha mais chances de ser escolhido para utilização.

Uma possível maneira de se definir espaços convexos seria utilizando-se a vegetação. [171 - *Tree places* - Lugares feitos de árvores] fala de não se utilizar árvores de forma aleatória, mas de as organizar para compor "recintos, avenidas, praças, bosques"[107] (p. 800).

[107] enclosures, avenues, squares, groves.

2.1.3.2.1 Ruas

[121 - *Path shape* - Forma do trajeto] diz que as ruas não devem ser apenas canais de circulação, que é importante que elas possam reter as pessoas por mais tempo, favorecendo a vida pública. A estratégia seria alargar a rua em alguma parte de seu trajeto, formando um recinto, para permitir áreas mais generosas. Os autores poderiam ter considerado aqui a possibilidade de que toda a rua seja um local de permanência, bastando para isso que possua, ao longo de toda a sua extensão, largura suficiente para permitir atividades que não apenas a de passagem. De qualquer forma, o conceito de trabalhar as *ruas como lugares* é importante, e será retomado mais adiante com o trabalho do PPS (item

2.1.4 William Whyte e Project for Public Spaces).

[122 - *Building fronts* - Frentes dos edifícios] coloca que recuos frontais nos edifícios ajudam a destruir a rua como espaço de socialização, porque prejudica a relação direta público/privado favorável à vida pública. Assim, prega que as fachadas dos edifícios não só sejam posicionadas nos limites do logradouro público, mas que tenham ângulos tais que as façam acompanhar completamente a forma das ruas (Figura 43). Para harmonizar isso com os padrões que sugerem que haja um espaço de transição entre público e privado[108] dentro do próprio lote – como jardins ou alpendres, que só são possíveis a partir do estabelecimento de algum recuo frontal – é necessário que este não seja tão grande que chegue a romper esta fronteira de interação e prejudicar a configuração da rua.

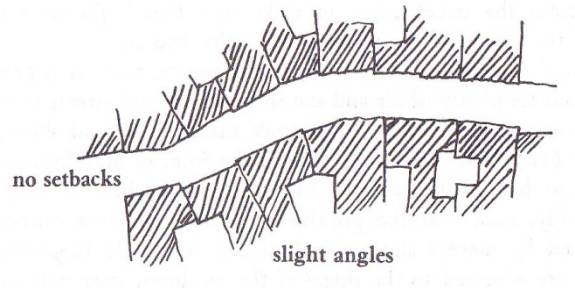


Figura 43 - Ausência de recuos frontais (*no setbacks*) e ligeiras inclinações (*slight angles*) para favorecer a configuração da rua e reforçá-la como espaço de socialização. Fonte: Alexander *et al.*, 1977, p. 594).

2.1.3.2.2 Praças

[123 - *Pedestrian density* - Densidade de pedestres] inicia por fazer uma correlação entre dimensões de praças e presença de pessoas, mostrando que quanto maior a relação área/pessoa, maiores as chances de o espaço ficar vazio. Embora os autores saibam que o superdimensionamento de um espaço não é a única resposta para se compreender sua desertificação, eles afirmam que este é um fator influente. Sugerem que se tenha como parâmetro o

[108] Fronteiras suaves.

seguinte: se uma área tem até 14m² por pessoa, ela é viva. Se há mais de 28m² por pessoa, a área começa a morrer. Assim, recomendam ao final que, ao se estimar a população para qualquer espaço público (P), deve-se dimensioná-lo para ter área entre 14P ou 28Pm².

Em [61 - *Small public squares* - Pequenas praças públicas], Alexander *et al.* afirmam que quando praças públicas são muito grandes, elas dão a sensação de estarem desertas. Comentam então que lugares menores não só se encontram mais dentro dos raios de alcance dos sentidos humanos, como também necessitam de menos pessoas para dar a impressão de que estão cheios. Assim sugerem 21m como dimensão máxima para a largura das praças públicas, seu comprimento podendo ser maior que isso.

2.1.3.2.3 Outros espaços

Além de ruas e praças, há padrões que tratam de espaços públicos com caráter distinto. [59 - *Quiet backs* - Fundos tranquilos] sugere que, em partes movimentadas da cidade, seja feita uma rota pública alternativa passando pelos fundos dos edifícios, longe do burburinho (mas que não seja configurado como local para tráfego de passagem), e [60 - *Accessible green* - Verde acessível] propõe que haja um parque a uma distância de não mais de três minutos de caminhada (228m) de cada local de trabalho ou residência.

2.1.3.3 Atividades nos espaços públicos

Os autores preocupam-se em criar um sistema de espaços públicos acessíveis e percorríveis à pé, que ofereçam diferentes atividades ao seu redor e local de permanência no seu centro. Assim, [30 - *Activity nodes* - Nós de atividades] sugere que locais onde se concentrem atividades estejam distribuídos por toda a comunidade, a distâncias de 275m uns dos outros, e que os trajetos do bairro conduzam as pessoas a eles. Eles deveriam possuir uma pequena praça pública rodeada de variadas lojas e serviços.

[31 - *Promenade* - Passeio] recomenda que se una os principais nós de atividades com um passeio público, distante de toda a comunidade a uma caminhada de não mais de 10 minutos. Deveria ter um alto tráfego de pedestres, possuir locais para comer e pequenas lojas em seu perímetro. Nele, as pessoas poderiam ver as demais e ser vistas. O passeio, embora deva ser uma atração em si mesmo, também deve ser uma rota que leva a um destino.

Locais de integração do sistema de transporte público também podem ser trabalhados como nós de atividades. [34 - *Interchange* - Troca] sugere que estes locais estejam rodeados por habitações e postos de trabalho e que se localizem ao longo das rotas de pedestres.

[150 - *A place to wait* - Um lugar para esperar] sugere a oferta variada de atividades ao redor de locais onde há situações de espera. Explicitamente, em [92 - *Bus stops* - Paradas de

ônibus], os autores sugerem transformar as paradas de ônibus em pequenos centros de vida pública, ao fazê-los portas de entrada para as partes da cidade a que servem. Eles estariam próximos a estabelecimentos comerciais, como bancas de revistas, cafés, mercearias, bem como de praças. Isso não só torna mais agradável a realização dessa atividade necessária (aguardar o transporte), como favorece a permanência no espaço público e traz identidade para o local.

[88 - *Street cafe* - Café de rua] afirma que as cidades mais humanas são sempre cheias de cafés de rua, e que eles promovem um cenário único, onde as pessoas podem relaxar, ver e ser vistas. Segundo Alexander *et al.*, um café de rua permite que a pessoa fique no espaço público por horas, e por isso sugerem que se estimule o seu surgimento em cada bairro.

[93 - *Food stands* - Quiosques de comida] se preocupa em favorecer a vida social das ruas por meio da oferta de comida em quiosques ou barracas, e sugere que eles se localizem onde possam estar visíveis por quem está à pé e por quem está de carro, podendo o local ao seu redor ser ocupado por mesas e cadeiras. A oferta de comida rápida e barata em estruturas leves nos espaços públicos atrai as pessoas e favorece a sua permanência.

Outras ideias são oferecidas, como em [58 - *Carnival* - Carnaval]; [63 - *Dancing in the street* - Dançando na rua]; [69 - *Public outdoor room* - Sala pública ao ar livre]; [72 - *Local sports* - Esportes locais]; [73 - *Adventure playground* - Parque de aventuras]. No entanto, mais relevante que as detalhar aqui é registrar a preocupação dos autores com a oferta de elementos de suporte a múltiplas atividades nos espaços públicos.

Sobre o uso noturno da cidade, os autores lembram que as pessoas gostam de sair à noite, e que percorrer uma cidade neste turno é uma experiência especial. Em [33 - *Night life* - Vida noturna], colocam que as atividades que funcionam no horário noturno, quando muito espalhadas, não geram suficiente atração para as pessoas, por isso recomendam que sejam agrupadas de tal forma que uma complemente a outra, e sua combinação permita que as pessoas se demorem no espaço público. Sugerem que estes centros de vida noturna encontrem-se bem distribuídos pela cidade e sejam bem iluminados, tornando-se locais de intensa circulação de pedestres.

2.1.3.4 Relação público/privado – fronteiras

[124 - *Activity pockets* - Bolsões de atividades] declara: "a vida de uma praça pública se forma naturalmente ao redor de sua fronteira. Se a fronteira falhar, então o espaço nunca vai

tornar-se vivo[109] (p. 600). Isso pode ser extrapolado para as ruas e outros espaços públicos. Para que estes lugares se tornem vivos, Alexander *et al.* sugerem que se estabeleçam bolsões de atividades nos seus principais caminhos de entrada. Isso faria com que as pessoas tivessem que passar por elas, o que tornaria a simples atividade de passagem em algo mais relaxado. Embora não digam de onde devem vir estas atividades, ou que atividades são estas, pela leitura de outros padrões, infere-se que devem vir do que acontece nos edifícios voltados para o espaço público, no nível do solo. Isso pode ocorrer por meio da utilização dos padrões espaciais presentes no conceito de fronteiras suaves (*soft edges*).

2.1.3.4.1 Fronteiras suaves

Numa escala bem local, cabe retomar o termo *fronteiras suaves (soft edges),* sugerido por Gehl[110], para todo e qualquer elemento que ocorra entre o espaço público e o privado, criando uma espécie de transição entre os dois, que contribui para a fixação de atividades e facilita a retenção de pessoas.

[160 - *Building edge* - Fronteira do edifício] sugere que se trabalhe as fronteiras dos edifícios como lugares, como uma zona possuidora de volume, com elementos que convidem as pessoas a caminharem ao seu redor, a parar, a demorar-se. [119 - *Arcades* - Arcadas] recomenda esta solução para dar continuidade ao trajeto de pedestres ao longo dos edifícios, sendo esta também uma forma de conectá-los. [242 - *Front door bench* - Banco na porta da frente] apoia-se na premissa de que pessoas gostam de olhar as ruas, e sugere que se crie um espaço de transição entre o público e o privado, favorecendo a interação entre os dois. [165 - *Opening to the street* - Abertura para a rua] recomenda que estabelecimentos comerciais estendam suas atividades pela calçada à sua frente, onde podem ser posicionadas mesas e cadeiras, mercadorias, expositores. [166 - *Gallery surround* - Contorno com galerias] também sugere uma forma de articular público/privado, criando e localizando, sempre que possível, na fachada do edifício voltada para o espaço público, elementos como galerias, alpendres, varandas, arcadas, toldos.

2.1.3.4.2 Olhos para a rua

Consoante com a recomendação de Gehl, de abrir as atividades privadas para a rua[111], [157 - *Home workshop* - Oficina em casa] sugere que atividades de trabalho que ocorrem dentro de casa possam ser visíveis do espaço público.

---

[109] The life of a public square forms naturally around its edge. If the edge fails, then the space never becomes lively.

[110] Item 2.1.2.2.3 Convidar x repelir.

[111] Item 2.1.2.2.4 Abrir x fechar.

[164 - *Street windows* - Janelas para a rua] diz que os edifícios devem abrir janelas para a rua, pois quando isso não ocorre, não só ela se torna cega e assustadora, mas, do ponto de vista do domínio privado, é desagradável não poder inteirar-se do que ocorre no domínio público.

2.1.3.5 Elementos para favorecer a permanência no espaço público

Em [126 - *Something roughly in the middle* - Algo mais ou menos no meio], os autores alegam que "as pessoas tendem a assumir posições de onde eles estão protegidos, em parte, em suas costas"[112] (p. 606). Esta é uma observação interessante que de certa forma será corroborada pelo trabalho investigativo de Whyte, a ser visto na seção 2.1.4. Ela diz que as pessoas costumam escolher, para permanecer, lugares onde há algum elemento fixo que lhes sirva de apoio ou referência. A partir daí, este padrão diz que espaços públicos de maiores dimensões podem ficar vazios no meio se nele não houver algo que auxilie a fixar as pessoas, e sugere a colocação de bancos, árvores, esculturas, postes, fontes entre os caminhos naturais que os cruzam.

[241 - *Seat spots* - Locais para sentar] declara que "escolher bons locais para assentos ao ar livre é muito mais importante que construir bancos extravagantes"[113] (p. 1120). Os autores sugerem locais onde se aproveite o melhor das condições climáticas e que estejam voltados para onde ocorrem as atividades.

[251 - *Different chairs* - Cadeiras diferentes] fala que as pessoas são diferentes e que por isso é importante dar-lhes variedade de opções para sentar. Embora o padrão se refira ao espaço privado, pode ser extrapolado para o espaço público, onde variedade de elementos deve ser oferecida, como forma de acolher a diversidade de pessoas (Figura 44). Outros padrões, como o [243 - *Sitting wall* - Parede para sentar] e [125 - *Stair seats* - Assentos nas escadas], sugerem aproveitar elementos existentes como opções para sentar, ou criar novos elementos pensando em conferir-lhes também esta função.

[112] people tend to take up positions from which they are protected, partly, at their backs. Na verdade, isso havia sido dito antes, no padrão [114 - *Hierarchy of open space* - Hierarquia do espaço aberto], onde os autores colocam que as pessoas se sentem confortáveis quando estão num espaço que tem dois quesitos básicos: um fundo e uma vista para um espaço maior.

[113] Choosing good spots for outdoor seats is far more important than building fancy benches.



Figura 44 - Paris, França. Três tipos de cadeira no Jardin des Tuileries. Julho de 2011.

Em que pese os autores afirmarem que, "em nossa sociedade, dormir em público, assim como perambular, é considerado um ato de criminosos e de pessoas necessitadas"[114] (p. 458), [94 - *Sleeping in public* - Dormindo em público] diz que uma marca de sucesso de um lugar seria alguém dormir nele, e que nós, as pessoas da cidade, deveríamos pelo menos ficar felizes vendo aqueles que não têm aonde ir usando o espaço público para descansar. Não entrando na discussão das mazelas da nossa sociedade, a sugestão de que no espaço público haja "bancos amplos, locais confortáveis, cantos para se sentar no chão, ou deitar em conforto na areia" (p. 459) é considerada pertinente, pois busca favorecer a permanência das pessoas no espaço público.

Dois padrões falam da importância do ser humano ter contato com a água. [64 - *Pools and streams* - Piscinas e córregos] diz que é preciso preservar estes corpos d'água e deixá-los correr através da cidade, favorecendo o acesso das pessoas a eles, e prever fontes em locais onde não haja água corrente natural; e [71 - *Still water* - Água parada] sugere que nos bairros haja um lago ou piscina pública para as pessoas nadarem.

2.1.3.6 Significado

O último padrão [253 - *Things from your life* - Coisas da sua vida], que sugere como decorar sua casa, menciona: decore com coisas que vêm diretamente da sua vida, com as quais você se importa e que contam sua história[115]. É pertinente extrapolar a ideia para o espaço

[114] In our society, sleeping in public, like loitering, is thought of as an act for criminals and destitutes.

[115] Sim, realmente parece estranho que um livro como esse se proponha a dizer o que devemos ou não pendurar na parede da nossa casa.

público. Ele, ao se organizar em torno de, ou possuir, elementos que se relacionam à história do lugar ou sua população, ganha em autenticidade e significado, o que faz surgir sentimentos de identificação e pertencimento e favorece sua apropriação (Figura 45).



Figura 45 - Esquerda: Nova York, EUA. A escultura que antes pertencia ao World Trade Center e que foi danificada pelo ataque terrorista de 11 de setembro de 2001, encontra-se agora em Battery Park. Abril de 2010. Direita: Brasília, Brasil. A escultura Candangos, de Bruno Giorgi, localizada na Praça dos Três Poderes, homenageia aqueles que vieram para a construção da capital. Outubro de 2008.

2.1.3.7 Como lidar com o automóvel

Em [11 - *Local transport areas* - Áreas de transporte local], Christopher Alexander e seus colaboradores afirmam a importância do automóvel ao mesmo tempo em que evidenciam seus malefícios: "Carros dão às pessoas uma liberdade maravilhosa e aumentam suas oportunidades. Mas eles também destroem o meio ambiente, numa extensão tão drástica que matam toda a vida social"[116] (p. 64). Assim, neste padrão, propõem construir cidades que fortaleçam o uso de outros meios de transporte ao mesmo tempo em que transformem o uso do carro para viagens locais em uma experiência cara e inconveniente. As soluções de desenho que envolvem automóveis existentes em outros momentos do livro, no entanto, não corroboram esta diretriz.

Em [52 - *Network of paths and cars* - Rede de caminhos e carros], estabelecem: "Carros são perigosos para os pedestres; ainda assim, atividades ocorrem justamente onde carros e pedestres se encontram"[117], e completam: "Muitos dos melhores lugares nas cidades, Piccadilly Circus, Times Square, Champs Elysées, são vivos porque estão em lugares onde pedestres e

[116] Cars give people wonderful freedom and increase their opportunities. But they also destroy the environment, to an extent so drastic that they kill all social life.

[117] Cars are dangerous to pedestrians; yet activities occur just where cars and pedestrians meet.

veículos se encontram"[118] (p. 271). Essa afirmação, no entanto, desconsidera outras características locais e globais desses lugares. A combinação de todos os meios de transporte, no espaço público, é um atributo importante para a vida pública, mas não pode ser considerada sua razão.

Então os autores reconhecem os benefícios da junção veículo/pedestres para a vida pública[119] e parecem contrários à separação radical desses dois meios. Isso, no entanto, não os impede de, em vários momentos, sugerir algum nível de separação entre os dois, atitude baseada na crença de que o carro é perigoso e não há nada que se possa fazer quanto a isso, a não ser proteger os pedestres dele.

Assim, [52 - *Network of paths and cars* - Rede de caminhos e carros] sugere que os caminhos de pedestres formem uma rede distinta da dos carros, mas que se encontrem em determinados pontos, localizados em meios de quarteirão. [23 - *Paralel roads* - Estradas paralelas] tenta responder à seguinte pergunta: Longe dos trechos onde as crianças brincam e as pessoas caminham ou usam suas bicicletas, como fazer com que os carros possam ir mais rápido sem congestionar o trânsito? Os autores chegam até a sugerir, em [55 - *Raised walk* - Calçada elevada], que, para proteger os pedestres dos carros, as calçadas sejam não só alargadas (mínimo de 3,6m de largura), mas elevadas (mínimo de 45cm de altura). Ainda mencionam que, se não houver de onde aumentar a largura de uma calçada, que se *elimine* a calçada de um dos lados da rua para somar sua dimensão àquela remanescente do outro lado! Fica evidente a condescendência com o automóvel em *A pattern language*.

Os padrões relacionados a estacionamentos se preocupam com os efeitos negativos de grandes estruturas voltadas para este fim no tecido da cidade. [22 - Nine per cent parking - Nove por cento de estacionamento] diz que não se deve destinar mais que 9% da superfície de um local para estacionamentos[120], porque quando a área destinada a eles é muito extensa, ela destrói o terreno. Ocorre que, ao invés de este padrão ser um limitador do número de vagas a serem oferecidas na região (o que, aliado ao fortalecimento do sistema de transporte público, poderia ser um fator desestimulante para o uso do carro ali), ele apenas identifica a partir de que momento deve-se começar a esconder os carros. Os autores sugerem claramente que,

[118] Many of the greatest places in cities, Piccadilly Circus, Times Square, Champs Elysées, are alive because they are at places where pedestrians an vehicles meet.

[119] Lembramos que em [93 - *Food* stands - Quiosques de comida], sugere-se que as barracas de comida localizem-se justamente onde os trajetos de carros e pedestres se cruzam.

[120] Este número, os autores admitem, é uma estimativa muito subjetiva, baseada na *sensação* que se tem quando há carros demais na área.

dentro das condições estabelecidas por eles para a existência de garagens subterrâneas[121], todas as vagas que extrapolarem os 9% na superfície devem ocorrer no subsolo. Assim, as vagas "necessárias" continuariam ali e isso não contribui em nada para alterar o padrão de mobilidade e a forma de acesso à área.

[97 - *Shielded parking* - Estacionamento blindado] vai na mesma linha e afirma que "neste momento da história, a cidade exige uma certa quantidade limitada de estacionamento, e por enquanto não há como fugir disso"[122] (p. 477). Uma declaração bastante conformista para quem sugere que a cidade seja desenhada para abrigar revolucionários sistemas educacionais, de saúde, de estruturação familiar. A sugestão aqui é esconder os estacionamentos e edifícios-garagem atrás de barreiras naturais ou artificiais, neste caso outros edifícios.

Sugerem também, em [103 - *Small parking lots* - Pequenos estacionamentos], dispersar grandes bolsões de estacionamento em pequenos trechos de superfície dimensionados para abrigar não mais de 7 carros[123]. Eles seriam também blindados de forma a ficarem invisíveis a partir dos espaços públicos e não estariam mais que 30 metros distantes uns dos outros. A premissa também é a de que "grandes bolsões de estacionamento destroem o terreno para as pessoas"[124] (p. 504).

Os padrões voltados a estacionamento, sim, trazem algum benefício para a vida pública no nível do solo, ao se preocuparem em não deixar grandes áreas de estacionamentos tornarem estéril o tecido urbano, e aumentando as distâncias a serem percorridas. Mas as vagas em generoso número, continuando lá, nada farão para tornar incômodo o uso do automóvel e favorecer a mudança de padrão de mobilidade que eles mesmos pregam como necessária.

2.1.3.8 Levantamento da vida pública

Alexander *et al.* baseiam várias de suas conclusões em observação do comportamento das pessoas, mas não oferecem sugestões ou técnicas para levantamento da vida pública.

---

[121] Em locais que não restrinjam ou violem o uso da terra acima. Por exemplo, que não ocorram sob áreas livres, o que impediria a existência de árvores.

[122] At this moment in history, the city requires a certain limited amount of parking; and for the time being there is no getting away from that.

[123] Este limite também é estabelecido subjetivamente, baseado na percepção. Os autores mencionam um estudo de 1958 chamado *The magic number seven, plus or minus two: some limits on our capacity for processing information* (O mágico número sete, mais ou menos dois: alguns limites da nossa capacidade de processar informações) (ALEXANDER, ISHIKAWA e SILVERSTEIN, 1977, p. 505)

[124] Vast parking lots wreck the land for people.

2.1.4 William Whyte e Project for Public Spaces, PPS

Esta seção fará uma compilação dos achados e sugestões contidos em *The Social Life of Small Urban Spaces* (A vida social dos pequenos espaços urbanos), Whyte, 1980, e no conteúdo transmitido e no material distribuído durante os cursos *How to turn a place around* (Como virar – ou dar uma guinada em – um lugar) e *Streets as places* (Ruas como lugares), incluindo os livros de mesmo nome[125]. Isso é possível porque o trabalho do PPS representa, de uma forma geral, uma continuidade, aprofundamento e sistematização do trabalho de Whyte.

2.1.4.1 O que faz um ótimo lugar?

O PPS chama um espaço público bem sucedido de *lugar* (*place*), e batizou de *placemaking* (criação de lugares) o ato de criar ou transformar espaços públicos em lugares de sucesso. Em seus cursos, é feita uma sensibilização para a importância da vida pública e são enumerados os benefícios de um lugar: ele constrói e apoia a economia local; nutre e define a identidade da comunidade; favorece contato frequente e significativo; auxilia no aprimoramento da acessibilidade; promove conforto; e atrai população diversa.

A partir daí, pergunta-se: "O que faz um ótimo lugar?". Uma série de imagens de bons e maus espaços públicos é mostrada para que haja discussão e a resposta é dada em forma de um diagrama (Figura 46).



Figura 46 - O que faz um ótimo lugar? Diagrama. Fonte: Project for Public Spaces. www.pps.org

[125] Esses cursos costumam ser ministrados pelo PPS duas vezes ao ano, em Nova York. Foram realizados em abril de 2010.

Em laranja, estão os atributos-chave de um lugar: usos e atividades, conforto e imagem, acessos e conexões e sociabilidade. Para ser considerado um ótimo lugar, deve possuir as características que estão no anel verde (intangíveis), que podem ser corroboradas pelas informações da área azul (medições). Intangíveis e medições são, portanto, itens de verificação do sucesso de um lugar.

2.1.4.1.1 Usos e atividades

Os *intangíveis* relacionados a este atributo, segundo o diagrama, seriam: divertido, ativo, vital, especial, real, útil, nativo, comemorativo, sustentável. Eles poderiam ser medidos por meio de informações sobre propriedade das empresas locais, padrões de uso do solo, valores das propriedades e dos aluguéis da região, bem como nível das vendas de varejo. Em outras palavras, por meio de itens verificadores da boa saúde econômica das redondezas. Mas fundamentalmente, é importante verificar o que ocorre no próprio espaço público, observar quem o utiliza e em que períodos.

Um ótimo lugar deve oferecer muitas atividades. As pessoas têm que ter motivos para ir até ele, e para voltar. Deve ser um "destino multiuso", nas palavras do PPS. Para isso, ele oferece um conceito útil: *A força das 10* (*The power of 10*). Num contexto mais amplo, o conceito diz que não basta um bairro oferecer um ótimo espaço público, mas que deve oferecer uma variedade de lugares de boa qualidade. De igual maneira, uma cidade deveria ter não um, mas vários bairros interessantes e atrativos para a vida pública. Num contexto local,

> No cerne da *A Força das 10* está a ideia de que qualquer ótimo lugar precisa oferecer pelo menos 10 coisas para se fazer nele ou 10 razões para se estar lá. Elas poderiam incluir um lugar para sentar, playgrounds para desfrutar, arte para tocar, música para ouvir, comida para comer, história para experimentar e pessoas para conhecer. O ideal é que algumas dessas atividades sejam exclusivas daquele lugar e interessantes o suficiente para fazer com que as pessoas continuem voltando.[126] (www.pps.org/articles/the-power-of-10)

Mais que uma regra, o número 10 é apenas um parâmetro, algo para se ter em mente na hora de se projetar ou intervir em um lugar. Várias coisas para se fazer e várias razões para se estar num lugar findam por entrelaçar-se, atraem as pessoas, e permitem que elas nele permaneçam por mais tempo. O efeito não raro se expande para os arredores.

> Um parque é bom. Um parque com uma fonte, parque infantil e um vendedor de pipocas é melhor. Uma biblioteca do outro lado da rua é ainda melhor, ainda mais se oferecer contação de história para crianças e expuser a história local. Se tiver um café de rua por perto, uma para-

[126] At the core of the Power of 10 is the idea that any great place itself needs to offer at least 10 things to do or 10 reasons to be there. These could include a place to sit, playgrounds to enjoy, art to touch, music to hear, food to eat, history to experience, and people to meet. Ideally, some of these activities are unique to that particular spot and are interesting enough to keep people coming back.

> da de ônibus, uma ciclovia e um vendedor de sorvete, então você terá o que a maioria das pessoas consideraria um ótimo lugar.[127] (www.pps.org/articles/the-power-of-10)

Mesmo que os autores não coloquem desta forma, pelos seus escritos podemos depreender que as atividades podem estar relacionadas: a elementos constituintes do lugar (parques infantis, quadras de esporte); ao que ocorre em suas fronteiras (comércio, serviços); a iniciativas protagonizadas por autônomos (vendedores ambulantes, artistas de rua) e a eventos programados (festas, feiras). Um ótimo lugar deve prever e estimular o maior número possível delas.

Quanto aos **elementos constituintes do lugar**, os autores dão especial atenção à venda de comida. "Se você quer semear um lugar com atividades, disponibilize comida"[128], diz Whyte (2009, p. 50), que dedicou um capítulo só para falar de sua importância no espaço público.

Embora reconheça a má vontade generalizada dos governos locais ao lidar com quiosques e bancas que oferecem comida[129], Whyte fala que o surgimento de venda de comida nos espaços públicos deve ser encarado como um sintoma de que ao lugar lhe falta uma atividade necessária e importante. Ele observa que os vendedores ambulantes de comida normalmente desempenham também o papel de pontos de atração dos espaços públicos. Eles não estariam roubando clientes de outros estabelecimentos, mas respondendo a uma demanda em geral não contemplada por eles (2009, p. 50). Assim, quiosques e bancas que oferecem comida não seriam negativos para o comércio regular existente nas fronteiras dos lugares públicos. Considerando que "comida atrai gente, que atrai mais gente"[130] (p. 52), suas observações o levaram a concluir que maior afluxo de pessoas traz mais clientes potenciais para restaurantes e cafés.

Com relação às **atividades que ocorrem em suas fronteiras**, o PPS reconhece sua importância para alimentar o espaço público. Depreende-se que deve haver portas abrindo para ele e interação entre o público/privado por meio da utilização de uma zona de transição. Ela abrigaria elementos que despertem o interesse e favoreçam a fixação das pessoas: o mesmo conceito das fronteiras suaves (Figura 47).

---

[127] A park is good. A park with a fountain, playground, and popcorn vendor is better. A library across the street is even better, more so if they feature storytelling hours for kids and exhibits on local history. If there's a sidewalk café nearby, a bus stop, a bike trail, and an ice cream parlor, then you have what most people would consider a great place.

[128] If you want to seed a place with activity, put out food.

[129] Em Brasília não é diferente, como será visto no Capítulo 3.

[130] Food attracts people, who attract more people.

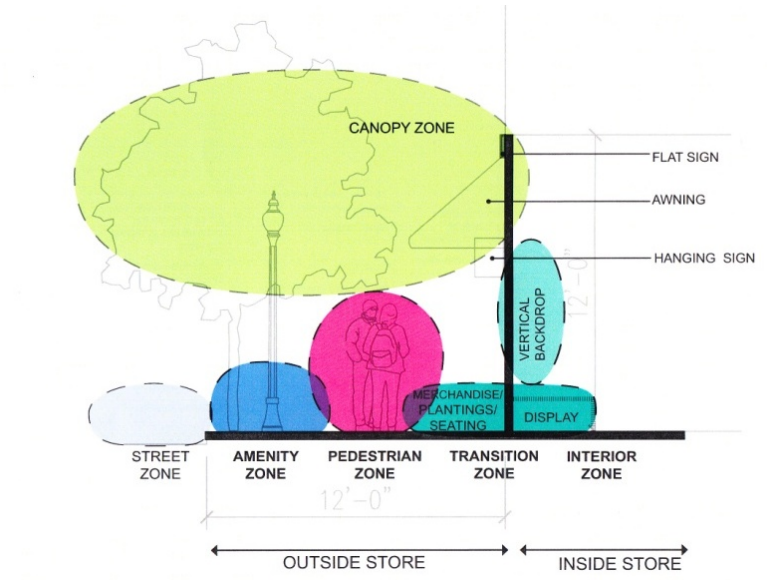


Figura 47 - Calçada como um palco para a atividade pública. Observar a zona de transição – interação público/privado – com espaços para colocação de mercadorias, vasos de plantas e assentos do lado de fora, e com a vitrine do lado de dentro. Fonte: www.pps.org.

As **iniciativas protagonizadas por autônomos** são as que surgem quando um espaço público é bem utilizado. Vendedores, engraxates, manifestantes, músicos não apenas se aproveitam do movimento para dar visibilidade às suas atividades, mas também atraem para si considerável público. Isso retém as pessoas nos lugares e promove a *triangulação,* situação pela qual um estímulo externo promove a conexão entre as pessoas, fazendo com que desconhecidos conversem[131]. Assim, tanto um ótimo como um péssimo show de mágica feito ao ar livre pode dar motivos para se iniciar uma conversa com o estranho do lado. Este é mais um exemplo de como um espaço público de qualidade, ao estimular a permanência de pessoas para nele realizar atividades opcionais, pode favorecer o surgimento das atividades sociais.

Os **eventos programados** são aqueles que ocorrem quando há alguma instância responsável pelo local, que estabelece para ele um calendário de atividades ou coordena sua utilização para iniciativas da comunidade. O PPS costuma dizer que o sucesso de um lugar está baseado 20% em seu desenho e 80% em sua administração, e menciona explicitamente a necessidade de se ter uma entidade responsável pelo espaço público. A administração compreenderia sua manutenção, atualização e programação, e é sempre desejável que ela envolva pessoas diretamente relacionadas ao lugar, pertencentes à comunidade circundante.

Deixando as ações de manutenção e atualização para serem comentadas no item seguinte, a ação de programação ajuda a manter o espaço vivo pela novidade (atrações variadas) e pela identidade (atividades recorrentes: feiras, festivais, datas comemorativas), além de

[131] Elementos do lugar também podem proporcionar a triangulação, como belas vistas ou fontes e esculturas (especialmente se estiverem ao alcance das pessoas e puderem ser tocadas).

deixar explícito que alguém está pendente daquele espaço público. Eventos no espaço público são abertos a todas as pessoas e normalmente gratuitos ou de baixo custo, sendo uma razão a mais para se ir ao lugar, um motivo a mais para triangulação.

As atividades a serem oferecidas pelo espaço público devem permitir que ele seja intensamente utilizado, e para isso devem ocorrer não apenas nos dias e horários comerciais, mas durante a noite e nos fins de semana.

2.1.4.1.2 Conforto e imagem

Os intangíveis relacionados a este atributo, segundo o diagrama, seriam: seguro, limpo, "verde", caminhável, sentável, espiritual, charmoso, atrativo, histórico. Sua medição dar-se-ia, por exemplo, por meio de estatísticas de crimes, avaliação das condições de saneamento das áreas em redor, estado geral dos edifícios e dados ambientais. A avaliação do estado de conservação do próprio local também é importante.

Os atributos vinculados ao **conforto** oferecido por um espaço público se iniciam com a sua capacidade de possibilitar que se tire o melhor partido possível do clima. Assim, sol e vento, árvores e vegetação devem ser trabalhados com este propósito, assim como a água. Especialmente sobre a água, Whyte diz que uma das melhores coisas a seu respeito é sua sensação (2009, p. 47), e por isso é preciso que se tenha acesso a ela, que se a possa tocar sem que venha um guarda para dizer que isso não é permitido: "Não é correto colocar água na frente das pessoas e depois mantê-las afastadas dela"[132] (2009, p. 48)

Disponibilizar condições adequadas para permanência – incluídos aí, principalmente, locais para sentar – também é fator decisivo no conforto. Whyte e PPS falam extensamente sobre bancos, cadeiras, espreguiçadeiras, ressaltos, degraus, todos os possíveis suportes para se sentar no espaço público, e o PPS afirma que "a importância de oferecer às pessoas a opção de sentar onde elas querem é normalmente subestimada"[133] (http://www.pps.org/articles/grplacefeat/).

A sensação de se estar em um ambiente amigável ao pedestre e em segurança também influencia o conforto, assim como para ele é fundamental que o local esteja sempre limpo e bem conservado. Aqui entra o papel de manutenção, que evidencia a existência de uma administração no lugar.

[132] It's not right to put water before people and then keep them away from it.

[133] the importance of giving people the choice to sit where they want is generally underestimated.

A boa **imagem** do lugar começa, logicamente, por seu bom desempenho em todos os quesitos relacionados a conforto, mas vai além. A existência de pessoas tirando fotos, por exemplo, é um grande indicador de que o local possui uma boa imagem. Assim, ele deve também ser atraente, possuir elementos significativos, que lhe deem identidade, que representem a comunidade ao seu redor, que falem de sua história.

Com relação à beleza, o PPS costuma dizer que é necessário 10% de mau gosto no desenho de um espaço público para as pessoas ficarem realmente à vontade, sentirem que nem tudo nele está definido, que há espaço para contribuição, improviso, personalizações. Segundo o PPS, é mais importante criar um lugar que um *design,* e ele critica alguns espaços públicos cuidadosamente desenhados, que chegam inclusive a comparecer em livros e revistas, mas que oferecem pouco suporte à vida pública e ficam vazios. Ocorre que estes espaços por eles criticados têm mau desempenho sociológico não porque são belos, mas porque lhes faltam atributos que favoreçam a vida pública em outras dimensões que não a estética.[134]

Cabe completar que a administração tem papel importante na imagem de um espaço público, e isso está relacionado à sua atualização. Dentre os onze passos para se transformar um lugar, ensinados no curso *How to turn a place around*, o último é, justamente, "você nunca termina"[135] (PROJECT FOR PUBLIC SPACES, 2005, p. 75). Ele fala que a dinâmica de utilização de um lugar muda ao longo do tempo, e por isso é preciso repensá-lo continuamente e alterar sua configuração de forma a adequar-se a sua nova realidade. Sem dúvida, um lugar que se atualiza e se preocupa em estar melhor a cada dia costuma causar uma boa impressão.

2.1.4.1.3 Acesso e conexões

Os intangíveis relacionados a este atributo, segundo o diagrama, seriam: continuidade, proximidade, conectado, legível, "caminhável", conveniente, acessível. Eles poderiam ser medidos por dados de tráfego e de transporte público, atividades e tráfego de pedestres, padrões de utilização de ruas e estacionamentos. Um espaço público de sucesso é aquele fácil de se alcançar e de se atravessar, e deve ser visível tanto de longe quanto de perto. Suas conexões com as áreas circundantes devem ser diretas e seguras de serem percorridas a pé, e ele deve

[134] Há ainda quem diga que a preocupação em conferir a um lugar elevado padrão estético é estratégia para afastar dele a população mais humilde, e que por isso não se deve fazer um lugar belo em regiões de população com menor poder aquisitivo. Discordamos. A beleza não só atrai como inclui, e todos têm direito a ela.

[135] Os onze passos são: 1 A comunidade é o especialista (The communitiy is the expert); 2 Você está criando um lugar - não um design (You are creating a place - not a design); 3 Você não pode fazer sozinho (You can't do it alone); 4 Eles sempre dizem que não pode ser feito (They always say it can't be done); 5 Você pode ver muito só observando (You can see a lot just by observing); 6 Desenvolva uma visão (Develop a vision); 7 Forma suporta função (Form supports function); 8 Triangule (Triangulate); 9 Comece com as petúnias (Start with the petunias); 10 Dinheiro não é a questão (Money is not the issue); 11 Você nunca termina (You are never finished).

ser acessível a todas as pessoas, por todos os meios de transporte. Seus espaços devem estar adequadamente dimensionados para acolher tráfego de pedestres.

Whyte menciona a importância das ruas como conectoras das praças e parques da cidade (2009, p. 54-59). Segundo ele, uma boa praça começa na esquina e é importante não criar barreiras neste ponto: deve haver tal integração entre praça e rua circundante que deve ficar difícil saber onde começa uma e onde termina a outra. Se a praça for um local atraente, ela pode atrair passantes, que interrompem uma atividade necessária para realizar nela, ainda que brevemente, uma atividade opcional. Whyte conta a dinâmica dos que passam em frente ao Paley Park, um pequeno parque em Nova York, elevado da calçada por apenas poucos degraus, mas que é visível a partir dela. Seus elementos estendem-se até a calçada tornando-a parte dele. As pessoas passam por este local, olham para o parque, invariavelmente sorriem e, frequentemente, decidem-se por acessá-lo.

Segundo Whyte, a integração visual é necessária. "Se as pessoas não virem um espaço, elas não o vão utilizar"[136] (p. 58). Por isso é importante estar atento a diferenças de nível que o coloquem muito mais alto que o nível da rua. "Uma leve elevação [...] pode até ser atraente. No entanto, suba uns 30 centímetros ou mais e o uso cairá drasticamente"[137] (p. 58). O espaço começa a ficar segregado quando os degraus existentes deixam de ser uma zona de transição e passam a ser uma barreira.

Podemos extrapolar esta questão ao dizer que, assim como não costumam acessar um espaço que não enxergam, as pessoas não costumam permanecer em um espaço onde não são vistas, ainda que queiram estar um pouco afastadas do burburinho. Volta-se à questão dos olhos para as ruas, da vigilância informal e da necessidade da sensação de segurança.

Com relação a espaços rebaixados, Whyte afirma que, "a menos que haja um motivo convincente, um espaço ao ar livre não deve ser afundado. Com duas ou três exceções notáveis, praças afundadas são espaços mortos"[138] (p. 58). Usando o Rockfeller Center como exemplo de uma destas exceções, esclarece que 80% de seu frequentadores se localiza no nível do solo: a parte rebaixada é apenas parte do complexo de espaços livres que o compõe.

Whyte chama atenção para os potenciais efeitos negativos das conexões entre espaços públicos feitas por meio de galerias no interior de edifícios, passarelas elevadas ou subterrâ-

[136] If people don't see a space, they will not use it.

[137] A slight elevation [...] can be beckoning. Go a foot or so higher, however, and usage will fall sharply.

[138] Unless there is a compelling reason, and open space shouldn't be sunk. With two or three notable exceptions, sunken plazas are dead spaces.

neas. Além de afastar as pessoas das ruas, este tipo de espaço não é tão público, e o simples fato de possuir portas de entrada é um fator inibidor de acesso para algumas pessoas. Dentro do mesmo assunto, aproveita para comentar sobre espaços interiores que abrem espaço para atividades que normalmente seriam realizadas no espaço público. Embora considerando que muitos deles são bem sucedidos, lembra que podem ser espaços excludentes.

> Inevitavelmente, qualquer espaço interno está fadado a ter um efeito de triagem; seus elementos constituintes, as linhas de mercadoria oferecida, o nível do entretenimento – tudo ajuda a determinar as pessoas que vão optar por vir, e isso não é necessariamente uma coisa ruim, se muitas delas são educadas e estão bem de vida. Mas deveria haver outros tipos de pessoas, também e, se não houver, o lugar não é verdadeiramente público. Ou urbano.[139] (WHYTE, 2009, p. 79)

É preciso, no entanto, fazer ressalvas quanto à pertinência de lugares assim em cidades onde outros fatores, como o clima, precisam ser considerados. O conjunto de galerias subterrâneas do centro de Montréal, que interligam edifícios públicos, edifícios corporativos, centros comerciais, universidades, estações de metrô (Figura 48), certamente tornou possível a circulação num dia de agosto de 2011, enquanto lá fora sopravam fortes os ventos do furacão Irene.



Figura 48 - Montréal, Canadá. Mapa das galerias subterrâneas.

[139] Inevitably, any internal space is bound to have a screening effect; its amenities, the merchandise lines offered, the level of the entertainment - all these help determine the people who will choose to come, and it is not necessarily a bad thing if a good many of the people are educated and well-off. But there should be other kinds of people, too, and, if there are not, the place is not truly public. Or urban.

2.1.4.1.4 Sociabilidade

Os intangíveis relacionados a este atributo, segundo o diagrama, seriam: diverso, cooperativo, de boa vizinhança, orgulho, amigável, interativo, acolhedor. Levantamento dos usuários (com particular atenção ao número de mulheres, crianças e idosos); das atividades e de seus horários de ocorrência e existência de trabalho voluntário seriam formas de medir este atributo. Entrevistar as pessoas também é recomendável.

Diferentemente dos demais, este atributo configura-se principalmente como um item de verificação. Segundo Whyte (2009, p. 16-19) e PPS (2005, p. 80-83), do ponto de vista dos sujeitos e suas atividades nos espaços públicos, um espaço público de sucesso tem muitas pessoas, pessoas sozinhas, pessoas em grupos[140], casais, desconhecidos fazendo contato, pessoas encontrando-se com amigos, conversando, cumprimentando-se e despedindo-se, sorrindo, demonstrando afeto. Deve haver uma proporção especialmente alta de mulheres, já que elas tendem a ser mais seletivas com os lugares. Deve haver gente de todas as faixas etárias. Deve haver uma diversidade de pessoas que reflita a comunidade onde o espaço se localiza.

Todas estas pessoas devem utilizar o espaço para diversas atividades, de forma que ele fique ocupado de dia e de noite. Whyte diz que "o que atrai a maioria das pessoas, ao que parece, são outras pessoas"[141] (p. 19) e comenta um fato curioso: quando questionadas sobre seus hábitos no espaço público, as pessoas normalmente omitem que gostam de estar no meio da multidão. Elas costumam dizer que preferem escapar dela, mas seu comportamento revela uma prioridade diferente. Por isso que apenas questionar as pessoas sobre suas preferências nos espaços públicos não é suficiente. É preciso observar seu comportamento, para ver se há coincidência entre discurso e prática.

Cabe falar aqui de um tipo de pessoa presente nos espaços públicos que incomoda às demais. São os *indesejáveis*. Whyte dedicou um capítulo só para eles (2009, p. 60-65).

A palavra “indesejáveis” foi escrita acima em itálico porque há uma variação grande da compreensão do que seja isso. Nem todos consideram como indesejáveis apenas bandidos, traficantes, viciados, pessoas realmente perigosas ou de comportamento imprevisível, que representam ameaça e exigem que contemos com instituições, governamentais ou não, de segurança, saúde e assistência social para lidar com elas. Muitos incluem na lista: bêbados, mendigos, sem teto, adolescentes, hippies. Para vários comerciantes, camelôs são totalmente inde-

[140] Whyte observou que, quando duplas ou trios vão para uma praça, ou se encontram nela, significa que decidiram fazê-lo previamente, o que denota seletividade, escolha.

[141] What attracts people most, it would appear, is other people.

sejáveis. A própria equipe de Whyte foi olhada com desconfiança em várias oportunidades, durante seus levantamentos de campo.

Um indesejável pode assim ser considerado simplesmente por ser estranho ou desconhecido, ou por não pertencer ao grupo de alguma forma (o que geralmente é detectado superficialmente, por meio da observação da aparência). Nos dois casos, como visto, o espaço público oferece oportunidades para que deixemos de encarar desconhecidos e diferentes necessariamente como ameaça. É dessa forma que, paulatinamente, na vivência do espaço público, aumentamos nossa tolerância, diminuímos nossos preconceitos e compreendemos mais as realidades da sociedade em que vivemos (que podemos aceitar ou ajudar a transformar, dando nossa contribuição).

Whyte (2009, p. 60) afirma que **a maior razão para não se ter mais espaços públicos de qualidade é simplesmente o medo dos indesejáveis**. Diz que muitos têm a impressão de que, se um lugar for atraente para as pessoas, ele será atraente para pessoas indesejáveis. O que ocorre, então? Muitos espaços públicos necessários não chegam sequer a ser criados; vários dos que são criados o são feitos de forma espartana; e não raro aqueles já existentes são deliberadamente mutilados, recebendo intervenções para que fiquem menos interessantes e confortáveis. O irônico dessas ações é que espaços públicos vazios ou pouco utilizados são justamente aqueles escolhidos por moradores de rua, gangues, bêbados e indesejáveis de uma forma geral para permanecer. Não é de se admirar que neles haja grande probabilidade de ocorrência de atos ilícitos.

Assim, segundo Whyte, a melhor maneira de lidar com os indesejáveis no espaço público é tornar o lugar atraente para todo mundo. Seus registros levaram-no a concluir que, de uma forma geral, quanto mais frequentado um lugar, mais seguro ele se torna. Isso porque duas coisas notáveis ocorrem num espaço público muito utilizado: há mais vigilância informal, e assim aqueles que praticam atos ilícitos tendem a ter menos lugar; e há maior sensação de segurança: um mendigo parecerá muito mais inofensivo em meio a muita gente que quando estamos a sós com ele.

2.1.4.2 Espaços pequenos, escala adequada, concentração

Whyte advoga pelos espaços pequenos como apoio à vida pública da cidade. Ele coloca que pontos de ônibus, esquinas, calçadas alargadas, ou mesmo sobras e nichos no tecido urbano são oportunidades para se criar locais que convidem à permanência. Se lembrarmos daquela ponte em Copenhague (Figura 14), que reservou em seu desenho um local para que alguém pudesse permanecer, compreenderemos bem do que ele está falando.

Isso, no entanto, não significa diminuir a importância de grandes espaços na cidade, pois há atividades que só um grande espaço pode oferecer e acolher.

> A questão que algumas vezes é levantada é se é melhor ter um Central Park ou o espaço equivalente em pequenos parques. Não há comparação. Centra Park é um espaço magnífico na grande escala, e faz algo por Nova York que nenhum agregado de pequenos espaços faria. Graças ao gênio de Frederick Law Olmsted [responsável pelo projeto e construção do Central Park), é bom que se diga, Central Park é também um monte de pequenos espaços, e as pessoas o experimentam dessa forma[142]. (WHYTE, 2009, p. 98)

Ele alerta para a importância do dimensionamento dos lugares de acordo com a escala da cidade onde se encontram e dá como exemplo cidades pequenas americanas. "Cidades na faixa dos 100.000-200.000 [habitantes] não são apenas versões reduzidas das cidades maiores. Em termos relativos, o centro destas cidades menores cobre mais espaço que o centro das cidades maiores"[143] (p. 91). E sentencia: o problema é a difusão. É preciso comprimir, compactar, e aqui é a primeira vez em que ele fala explicitamente em como a densidade é importante, em como é preciso que as pessoas e atividades estejam concentradas para que se tenha gente na rua[144]. De outra forma, de nada vão adiantar fontes ou esculturas interativas: ruas muito largas e edifícios muito baixos (o que faz com que as atividades e pessoas estejam espalhadas em vários quarteirões, ao invés de ocupar apenas dois ou três) continuarão diluindo as pessoas pelo centro da cidade, deixando-o sem vida[145].

Ainda assim, o PPS diz que "começando a concentrar esforços na menor escala, você pode fazer grandes mudanças"[146] (www.pps.org/articles/poweroften), e com isso em mente, uma das suas recomendações para se transformar um lugar é "começar pelas petúnias" (2005, p. 67). Isso significa que, mesmo que as ações de longo prazo estejam em curso, é fundamental desenvolver ações de curto prazo. Elas servem para testar ideias, podem ser monitoradas, mostram à comunidade que efetivamente algo está acontecendo, dando credibilidade ao pro-

---

[142] The question sometimes raised whether it is better to have a Central Park or an equivalent amount of space in small parks. There is no comparability. Central Park is a magnificent space on a large scale, and it does something for New York that no aggregation of small spaces could. Thank to the genius of Frederick Law Olmsted, it should be added, Central Park is also a host of small spaces, and people experience it as such.

[143] Cities in the 100,000-200,000 range are not just scaled-down versions of bigger cities. Relatively speaking, the downtowns of these smaller cities cover more space than the downtowns of bigger cities.

[144] Apesar de dizer isso, o autor não fala em números de densidade habitacional adequados para favorecer a concentração de pessoas, nem é explícito quanto à distribuição de moradias na cidade. Aliás, o PPS também não.

[145] Whyte oferece um número verificador de uma intensidade razoável de pedestres nas ruas: nunca inferior a mil pessoas por hora, por volta do meio-dia (WHYTE, 2009, p. 91).

[146] by starting efforts at the smallest scale, you can make big changes.

cesso de mudança. Além do mais, flores no espaço público são um sinal de que alguém olha por ele.

Pode-se dizer que foi exatamente neste conceito que o PlaNYC se apoiou para tomar suas iniciativas de recuperar espaços aos pedestres para alargar calçadas e criar locais de permanência. Só que, no caso de Nova York, a questão da escala global[147] já estava contemplada – altíssima concentração de pessoas e atividades. As ruas já estão cheias de gente, resta dar-lhes melhores condições na escala local.

Uma cidade em cujas ruas não passa ninguém, não há de ser por falta de petúnias (Figura 49).



Figura 49 - Atlanta, EUA. Rua Marietta NW, centro, num dia de semana em horário comercial, em maio de 2010. Pavimentação perfeita com material de alta qualidade, arborização adequada, mobiliário urbano bem desenhado e ninguém na rua. O problema do esvaziamento do centro de Atlanta dificilmente pode ser resolvido apenas com intervenções na escala local.

[147] Global, mesmo. A cidade de Nova York desempenha um papel único na escala planetária.

2.1.4.3 Participação popular

Todos os princípios e estratégias para se obter espaços públicos bem sucedidos oferecidos pelo PPS levam em conta um fator primordial – o envolvimento da comunidade.

"'A comunidade' é qualquer um que tenha interesse ou participação em um lugar em particular"[148] (PROJECT FOR PUBLIC SPACES, 2005, p. 37). Compõem-na moradores, donos de negócios, frequentadores de instituições (escolas, igrejas), trabalhadores, representantes formais, grupos diversos vinculados à área. São pessoas que a conhecem e, por isso mesmo, têm informações inestimáveis a prestar sobre ela.

Assim, entrevistas, fóruns de discussão, reuniões são ações úteis para que as pessoas mais diretamente envolvidas no espaço possam manifestar-se, mas é imprescindível que isso seja complementado com observações do local. "Gravando ou mapeando as formas com que as pessoas usam o espaço, você também pode aprender muito sobre o que elas querem dele. [...] Frequentemente suas ações falam mais alto que suas palavras."[149] (p. 51).

É justamente a partir daí que se deve, com a comunidade, "desenvolver uma visão" que vai nortear as intervenções para o lugar. Todos se envolvem ao decidir o que se deseja para um lugar, e assim, engajam-se no processo, acolhem os resultados, por menores que sejam, porque os compreendem como caminho para algo mais amplo do qual eles fazem parte.

No entanto – e é aí que entra um dos principais méritos do PPS em sua missão como organização – a participação popular nunca ocorre sem um processo prévio de educação para a urbanidade. Se isso tivesse ocorrido durante as discussões sobre o que fazer com a praça Jandaia frente à insatisfação da comunidade, talvez houvesse, pelo menos, mais debate para se encontrar uma solução.

A forma como o PPS educa a comunidade é extremamente simples e eficaz. Uma vez que ela demonstra interesse em sua consultoria, em uma reunião chamada para este fim, os membros do PPS começam justamente a perguntar quais seriam as características de um bom lugar. Dialogando com as pessoas e apresentando muitas imagens, vão construindo todos os conceitos apresentados até agora nesta seção e que respondem à pergunta: "O que faz um ótimo lugar?"

Em seguida, é feita a pergunta "Como olhar para um lugar?". Basicamente, a resposta é realizar a chamada *Place Performance Evaluation*/PPE (Avaliação do desempenho do lugar),

[148] "The community" is anyone who has an interest or stake in a particular place.

[149] By recording or mapping the ways people use spaces, you can also learn a lot about what they want from a space. [...] Often their action speaks louder than their words.

que é feita ao se permanecer um tempo na área, observar como as pessoas a usam, perguntar a quem está lá do que gosta e do que não gosta e fazer-se perguntas relacionadas às características definidas anteriormente.

Então organizam grupos pequenos para avaliar o local em questão. Isso é feito com o uso de um caderno simples que possui, entre outras coisas, uma lista de verificação (Figura 50). Cada grupo tem uma espécie de facilitador, que é uma pessoa da própria comunidade treinada minutos antes da reunião para assumir este papel.

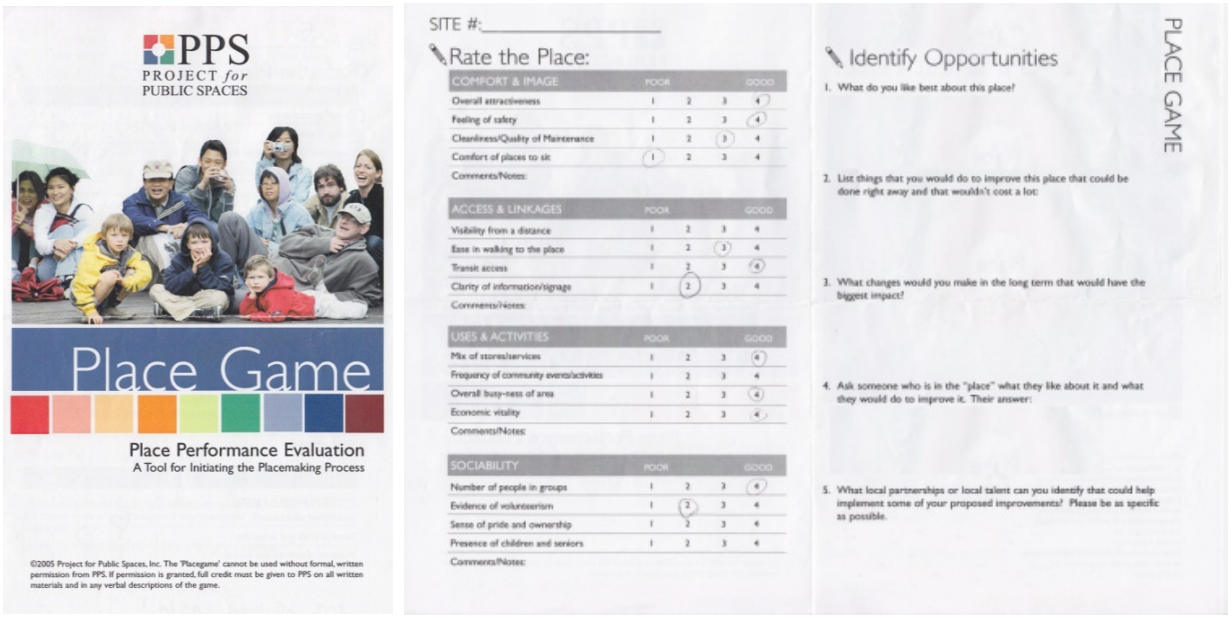


Figura 50 - Exemplo de caderno de apoio à avaliação de lugares, elaborado pelo PPS. Ele é composto apenas de uma página (à direita), com os campos Avalie o lugar (divido nas seções: Conforto e imagem, Acessos e conexões, Usos e atividades e Sociabilidade) e Identifique oportunidades.

Após o trabalho de campo, os grupos retornam ao local da reunião, discutem os achados e fazem um diagnóstico de problemas e potencialidades detectados, para depois apresentar aos demais, com apoio de um cartaz onde colocam desenhos e textos, suas propostas para aprimoramento do lugar.[150]

O método é eficaz não só por sua simplicidade e rapidez, mas especialmente porque se baseia nas experiências prévias, intuição e senso comum dos participantes. Todos se sentem capazes de avaliar um lugar e dar sugestões para sua melhoria, independentemente de sua fase da vida, nível de escolaridade, formação ou campo de atuação profissional, pois todos têm

[150] Cabe comentar a diferença de abordagem entre o PPS e o escritório de Jan Gehl. O primeiro trabalha principalmente com a educação da comunidade (poder público incluído, em vários casos), dando-lhe condições de avaliar (ainda que superficialmente) os lugares, o que lhe permite refletir em como ela pode agir para o aprimoramento da vida pública. O último trabalha principalmente com treinamento de equipes para obtenção de dados (mais precisos e aprofundados) que gerarão recomendações para ações do poder público. As duas abordagens são necessárias e complementares.

condições de apreciar, por exemplo, itens relacionados ao acesso de pedestres ao lugar, à variedade de lojas existentes, à sensação de segurança transmitida na área, à presença de pessoas de diferentes idades.

A participação popular construída a partir da educação dos membros da comunidade é efetiva e traz apoio ímpar ao processo de criação/aprimoramento de um lugar para a vida pública. Os cidadãos, assim, tendem a contribuir para a materialização das ideias e até para a manutenção e programação do espaço após sua conclusão.

2.1.4.4 Como lidar com o automóvel

"Nós tampouco temos muito espaço de calçada, mas teremos mais. Demos uma quantidade desproporcional de nosso espaço viário aos veículos, e chegou a hora de começar a devolvê-lo aos pedestres, de quem ele foi tomado"[151] (WHYTE, 2009, p. 100).

Para William Whyte e o PPS, as ruas devem ser território dos pedestres, e seu desenho deve corresponder às suas necessidades e desejos. Elas podem ser locais atrativos e de permanência, além de serem naturalmente canais de circulação, que podem ser trabalhados para que o deslocar-se a pé seja uma ação segura e prazerosa.

No entanto, em nenhum momento é sugerida a separação entre pedestres e veículos. Em seu curso *Streets as places*, o PPS coloca que não se pode ignorar que é também preciso desenhar o sistema viário para que nele transitem de forma segura o ciclista, o transporte público, o transporte de mercadorias, o carro de bombeiros, a ambulância, o caminhão de lixo e o automóvel particular, mas procura evitar a questão do "desenho viário ideal", pois ela não costuma considerar quem não está a bordo de um veículo.

Fica clara a importância do desenho viário, muito mais que de placas sinalizadoras ou barriras eletrônicas, para, por exemplo, diminuir velocidades e estabelecer de quem é a prioridade. Como disse o engenheiro americano Gary Toth, principal instrutor do curso, citando Hans Mondermann (1946-2008), engenheiro de tráfego holandês: "se você quer que os carros se comportem como em uma vila, então desenhe uma vila". Ou seja, desenhe uma rua de tal forma que ela não seja um convite à velocidade e que seja segura para todos, principalmente para o pedestre. Isso não significa criar trajetos sinuosos com o único propósito de obrigar o carro a dar voltas, ou criar ruas sem saída para evitar tráfego de passagem, mas trabalhar a pavi-

[151] We do not have much sidewalk space either, but we are going to have more. We have given a disproportionate amount of our street space to vehicles, and the time has come to start giving some of it back to the pedestrians from whom it was taken.

mentação, diminuir a largura das faixas de rolamento, adotar medidas de moderação de tráfego (*traffic calming*) para que os usuários de veículos percebam que eles não estão no topo da hierarquia do sistema de mobilidade da cidade.

No curso, vários conceitos de engenharia de tráfego são discutidos e mostrados do ponto de vista do pedestre[152], e padrões comumente adotados para a geometria viária são questionados. Um bom exemplo seria o raio de giro das esquinas. Se se desenhar sempre para o maior veículo possível que irá passar por elas, esse raio será bem generoso, o que aumentará a distância que os pedestres terão que cruzar, aumentará a velocidade com que os motoristas dobrarão as esquinas e devotará mais espaço físico às faixas de rolamento que à comunidade. Assim, antes de desenhar a rua de forma a trazer impacto negativo para os pedestres, é preciso avaliar com qual frequência, e em que quantidade, veículos desse porte realmente comparecerão.

Com relação a estacionamento, o PPS oferece três estratégias para lidar com ele.

Estratégia 1 - regulamentação. Reduzir ou eliminar as exigências mínimas de estacionamento e introduzir exigências máximas.

Estratégia 2 - tarifação. Cobrar pelo estacionamento e reverter o arrecadado em prol do transporte público, dos espaços públicos (ruas).

Estratégia 3 - estacionamento inteligente. Priorizar estacionamento ao longo da rua para estimular alta rotatividade e favorecer a diminuição da velocidade do tráfego; na existência de bolsões de estacionamento, que sejam escondidos da rua (sempre atrás de edifícios ou outras estruturas, nunca na frente) e que seus acessos possam ocorrer por ruas laterais; na existência de edifícios garagem, que sejam desenhados de forma a terem fachadas ativas no nível do solo, com comércio e serviços; na existência de bolsões/edifícios garagem, criar trajetos seguros e interessantes entre eles e o centro da cidade.

A postura do PPS quanto a como lidar com o veículo particular é corajosa, tendo-se em conta os EUA terem a cultura do automóvel tão arraigada em si. Cabe destacar sua preocupação de, mais uma vez, trabalhar com a educação, e acreditar no seu efeito multiplicador como suporte a uma mudança de paradigma no trato com as vias urbanas. Em Nova York, sua abordagem de avaliar cada intervenção e situação sob a ótica do pedestre começa a fazer efeito, e

[152] Esta é uma informação relevante, considerando que dos 27 participantes do curso 3 eram funcionários do NYCDOT, além da Diretora de Planejamento de Transporte e Infraestrutura do Departamento de Obras e Transporte da cidade de Mississauga, Canadá.

é estimulante ver que o Departamento de Trânsito tenha enviado 3 dos seus profissionais para participar do seu curso em abril de 2011.

2.1.4.5 Levantamento da vida pública

No Apêndice A de *The social life of small urban spaces* (2009, p. 102-111), William Whyte descreve sua técnica de filmagem, sugerindo-a para estudar o comportamento das pessoas nos espaços públicos. O material resultante é riquíssimo e vai muito além de um mero levantamento da vida pública, pois não só permite saber quem faz o quê e onde, mas *como* faz. Assim, em seu livro e em seu filme, Whyte descreve detalhes de comportamento do ser humano, na sua interação com outros seres humanos e com os espaços, que são admiráveis. O próprio mecanismo instintivo de autorregulação, descrito em 1.5.2.4.1, ilustra isso.

Ele utiliza para isso a **filmagem em *time-lapse***, realizada por câmeras que tiram fotos de uma determinada cena em intervalos que, segundo ele, podem variar de meio segundo até 10 minutos (para estudar como as pessoas se sentam nas praças, o autor ajustou os intervalos para 10 segundos). Whyte diz que o intervalo deve ser curto o suficiente para que não se perca nenhum detalhe, e dá todas as orientações para realizar a filmagem a contento: descreve equipamento, fala sobre localização, lentes, intervalo e procedimentos de segurança. Ao final, coloca que obter este material é muito fácil, e que a parte crítica de todo o processo é a que vem a seguir: a avaliação.

Avaliar milhares de horas de filmagem pode ser extremamente tedioso, e a sugestão do autor para que não se desista do estudo é fazer perguntas ao filme, estabelecer hipóteses e assisti-lo para comprová-las ou não. É preciso saber o que procurar, ou de outra forma não se verá nada.

Ao final de *How to turn a place around* (2005, p. 99-117), o PPS reúne uma série de técnicas de observação: mapeamento comportamental, contagem, rastreamento, análise de rastros e entrevistas e questionários. Esclarecem que elas podem ser combinadas e usadas de diferentes formas, mas que devem necessariamente ocorrer em diferentes períodos. Observar um local apenas uma vez não é suficiente para se tirar qualquer conclusão a seu respeito ou a respeito do seu funcionamento.

O **mapeamento comportamental**, também chamado de mapeamento de atividade, útil para registro de atividades estacionárias, vai na mesma linha do usado por Gehl. Ele é composto de duas partes – um mapa da área e um espaço para registrar informações sobre as atividades e tipos de pessoas. Para cada momento de observação esta dupla é importante. O

levantamento normalmente é feito 6 ou mais vezes ao dia, e o tempo que demora para ser registrado em cada uma delas pode variar de 10 minutos a meia hora (Figura 51).

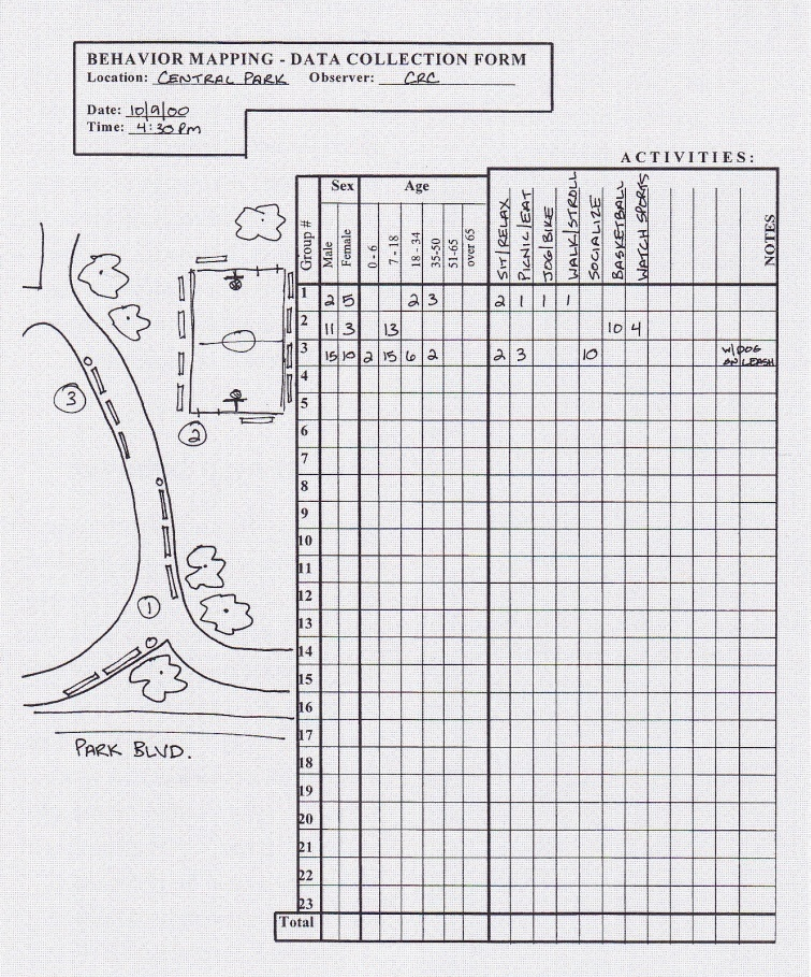


Figura 51 - Exemplo de ficha de mapeamento comportamental. Fonte: Project for Public Spaces, 2005, p. 102.

A técnica seguinte é a de **contagem** de pedestres, à semelhança da usada por Gehl. Detalhes dos passantes podem ser registrados dependendo de quão pesado o tráfego se apresenta. É preciso decidir previamente sobre a duração das contagens e seu intervalo, mas há a sugestão que se conte quantas pessoas passam por um determinado elemento durante 6 minutos. Depois, multiplica-se este valor por 10 para se obter um número estimado de pedestres por hora. A contagem também pode ser utilizada para se obter informações sobre meios de locomoção.

O **rastreamento** (*tracking*) é uma técnica pela qual se registra as rotas de passagem de um determinado local. Podem ser usadas convenções para se registrar a intensidade do uso de uma ou outra rota: linhas mais finas para trajetos pouco usados, linhas mais grossas para trajetos muito usados (Figura 52).

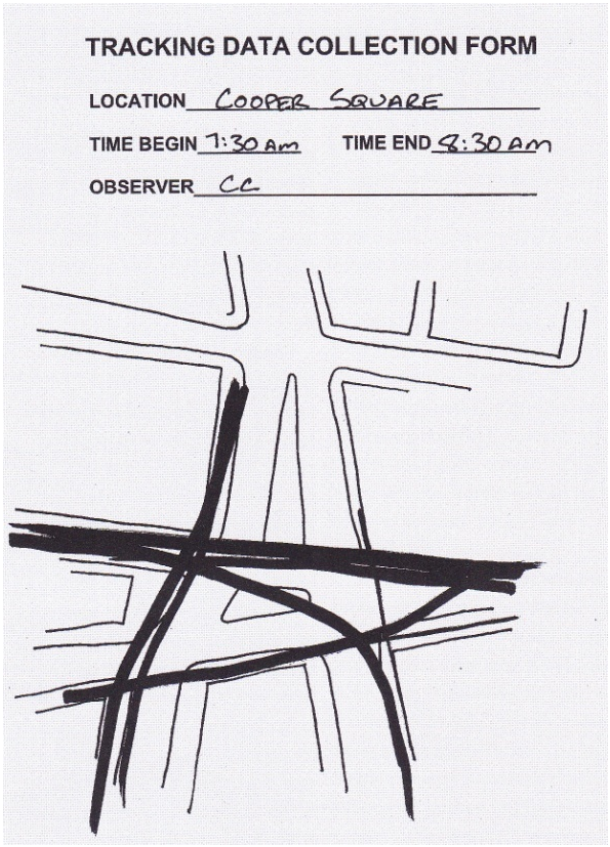


Figura 52 - Exemplo de mapa de rastreamento. Fonte: Project for Public Spaces, 2005, p. 106.

Medida de rastros (*trace measures*) permite que se identifique padrões de utilização de um local e indica como as pessoas gostariam de usar o espaço. Consiste em se medir os objetos que as pessoas deixam nos espaços públicos, normalmente lixo, e os padrões de desgaste no ambiente, como trilhas na grama (às vezes chamadas de linhas de desejo – *desire lines*). O rastreamento pode ser feito esporadicamente, desenhando-se os achados em um mapa do local ou registrando observações.

Entrevistas e questionários buscam um tipo de informação que não é possível de ser obtida apenas por meio das outras técnicas, como impressões pessoais ou desejos. Entrevistas podem ser realizadas de forma espontânea, como numa conversa informal (que o PPS recomenda que seja registrada da forma mais fiel possível), ou podem ser previamente estruturadas, com perguntas ou tópicos já definidos mas que podem ser alterados de acordo com a condução da conversa. Questionários já são definidos com mais rigor e suas questões não podem ser alteradas. Tanto em entrevistas quando em questionários, os tipos de perguntas geralmente dizem respeito ao uso que se faz do espaço; às atitudes, opiniões e problemas a ele relacionados; e às sugestões para seu aprimoramento.

Além dessas técnicas, há aquela aprendida no curso de mesmo nome, e se chama *Place Audit* (auditoria do lugar). Semelhante à que é utilizada no processo de participação popular,

mas mais aprofundada, ela funde avaliação da configuração com observação comportamental. Ao mesmo tempo em que traz itens como: "cruzamentos estão bem sinalizados", também pergunta se "pedestres podem transitar facilmente até a área e atravessá-la".

A *Place Audit* apoia-se em um caderninho, que deve ser levado a campo, dividido em três partes. A primeira se chama "avalie o lugar", e tem itens avaliativos relacionados aos quatro atributos-chave de um lugar: Acessos e conexões, Conforto e imagem, Usos e atividades e Sociabilidade. A segunda se chama "Identifique as oportunidades deste lugar" e é composta de 4 perguntas subjetivas. A terceira é a "entrevista" na qual há um campo para se escrever as respostas de uma ou duas pessoas a serem abordadas no local.

2.1.5 Allan Jacobs e Donald Appleyard

Em *Toward an urban design manifesto*, escrito em 1981, Jacobs e Appleyard estabelecem sete objetivos que consideram essenciais para o futuro de uma boa cidade e centrais para a vida urbana: habitabilidade, identidade e controle; acesso a oportunidades, imaginação e prazer; autenticidade e significado; comunidades abertas e vida pública; autoconfiança e justiça.

Em *Habitabilidade*, dizem que todos devem poder viver em relativo conforto.

Em *Identidade e controle*, dizem que o cidadão deve sentir-se parte do lugar, livre para manifestar-se e dar sua contribuição. Aqui entra o respeito às preexistências, vinculadas ao sítio físico e à sua história: "Respeito ao ambiente existente, seja natural ou construído, é uma diferença fundamental que temos com o movimento CIAM. O desenho urbano tem muitas vezes assumido que o novo é melhor que o velho. Mas o novo só se justifica quando é melhor do que aquilo que já existe"[153]. (JACOBS e APPLEYARD, 1987, p. 115)

Em *Acesso a oportunidades, imaginação e prazer*, estabelecem que uma cidade deve oferecer alternativas de moradia e escolhas de trabalho e proporcionar às pessoas experiências enriquecedoras, que ampliem seus horizontes, que as divirtam, que as envolvam, que as deleitem. Nela, deve-se poder encontrar outras pessoas, ver e ser visto.

Em *Autenticidade e significado,* descrevem atributos relacionados à imagem da cidade que também evocam identidade (e aqui há certa sobreposição com *identidade e controle)* e colocam que a cidade e suas partes devem representar a totalidade de sua população, não

[153] Respect for the existing environment, both nature and city, is one fundamental difference we have with the CIAM movement. Urban design has too often assumed that new is better than old. But the new is justified only if it is better than what exists.

apenas um grupo dominante. "Uma cidade autêntica", dizem os autores, "é aquela onde as origens das coisas e lugares estão claras"[154] (p. 116), e ela deveria apresentar-se ao cidadão não de forma óbvia, mas cativante e provocativa.

Em *Comunidades abertas e vida pública*, acreditam que a estrutura da cidade deve convidar e encorajar seus cidadãos a engajarem-se nas comunidades e na vida pública. No entanto, têm razão em alertar para o fato de que a cidade "deveria ser mais que uma coleção conflituosa de grupos de interesses, classes e vizinhanças. Ele deveria gerar um comprometimento com um todo maior, com tolerância, justiça, lei e democracia"[155] (p. 116). Deixam claro que é nos espaços públicos que pessoas de todo o tipo se encontram e devem ser incluídas.

Em *Autoconfiança e justiça* colocam a questão da sustentabilidade ao mencionar a necessidade do uso racional dos recursos naturais.

A partir daí, enumeram cinco características físicas que consideram pré-requisitos para que esses objetivos possam ser atingidos.

2.1.5.1 Tecido urbano para a vida urbana

2.1.5.1.1 Ruas e bairros habitáveis

Esta primeira característica, já discutida no Capítulo 1, diz que

> as pessoas devem poder viver em razoável (embora não excessiva) proteção, limpeza e segurança. Isso significa *bairros e ruas habitáveis*: com adequada iluminação solar, ar limpo, árvores, vegetação, jardins, espaço aberto, edifícios agradavelmente proporcionados e desenhados; sem ruído ofensivo; com limpeza e segurança física. Muitas destas características podem ser desenhadas dentro do tecido físico da cidade[156]. (JACOBS e APPLEYARD, 1987, p. 117 – grifos no original)

Eles seguem reafirmando que sua abordagem se centra nas palavras "razoável, embora não excessiva" e dão exemplos de como a não observância disso prejudica os objetivos de uma cidade com vida urbana:

> Muito frequentemente [...] a exigência de luz solar adequada resultou em edifícios e pessoas exageradamente distantes uns dos outros, muito além do que a comprovada necessidade de luz ditaria. Preocupações com a segurança têm justificado ruas cada vez mais largas e curvas amplas, em vez de caminhos estreitos e curvas fechadas. Edifícios são removidos das

[154] An authentic city is one where the origins of things and places are clear.

[155] A city should be more than a warring collection of interest groups, classes, and neighborhoods; it should breed a commitment to a larger whole, to tolerance, justice, law, and democracy.

[156] People, we have said, should be able to live in reasonable (though not excessive) safety, cleanliness, and security. That means *livable streets and neighborhoods:* with adequate sunlight, clean air, trees, vegetation, gardens, open space, pleasantly scaled and designed buildings; without offensive noise; with cleanliness and physical safety. Many of these characteristics can be designed into the physical fabric of the city.

> ruas por causa de considerações de ruído, quando deve haver outras maneiras de lidar com essa questão[157]. (JACOBS e APPLEYARD, 1987, p. 117)

Depreende-se daí que os autores defendem ruas bem configuradas por prédios com certa contiguidade e proximidade. Elas não devem ser superdimensionadas para não se tornarem barreiras e afastarem demasiadamente seus dois lados, e seu desenho deve ser feito pensando-se no pedestre.

2.1.5.1.2 Um mínimo de densidade residencial e intensidade de uso do solo

Cidades não são fazendas nem cenários: são pessoas usando e circulado pelos espaços públicos. Para haver trocas, ação, diversidade, vida pública em um área é necessário um mínimo de pessoas utilizando-a e vivendo nela.

Os autores colocam que a densidade por si só já explica a ausência de usos ou serviços importantes para a vida pública e influencia o número e diversidade de pequenos negócios. Para haver vida urbana, deve haver muitas pessoas vivendo em razoável proximidade.

Baseados em sua experiência e na literatura, oferecem um número mínimo por eles considerado adequado para viabilizar alguma vida pública: densidade líquida (unidades residenciais por área, excluídos os espaços destinados às vias públicas) de 15 moradias por acre[158]. Este número seria apenas um parâmetro – diferentes circunstâncias e localizações podem exigir algo diferente – e além do mais as densidades não devem ser uniformes por toda a cidade. Acreditam que não se faz uma cidade com 6 moradias/acre, que se pode chegar a 48 moradias/acre em distritos mais centrais e, mesmo que não arrisquem um limite máximo, acham que a partir de 60 moradias/acre a qualidade de vida pode decair[159].

2.1.5.1.3 Integração de atividades – moradia, trabalho, compras – em razoável proximidade uma da outra

Além da densidade, Jacobs e Appleyard afirmam que, para uma área ser considerada urbana, ela deve ter uma intensidade mínima de utilização e, para isso ocorrer, ela precisa oferecer uma série de atividades. Assim, moradia, trabalho, compras, atividades recreativas, públicas e espirituais devem comparecer: a mistura de usos é, portanto, extremamente desejável,

---

[157] Too often [...], the requirement of adequate sunlight has resulted in buildings and people inordinately far from each other, beyond what demonstrable need for light would dictate. Safety concerns have been the justifications for ever wider streets and wide, sweeping curves rather than narrow ways and sharp comers. Buildings are removed from streets because of noise considerations when there might be other ways to deal with this concern.

[158] Quinze moradias por acre corresponde a 37 moradias/ha

[159] Respectivamente: 15 moradias/ha; 118 moradias/ha e 148 moradias/ha

embora não seja possível – nem desejável – que todas as áreas possuam uma gama completa dos usos possíveis de uma cidade.

O uso residencial é colocado como necessário para a vida na cidade, e só não deveria comparecer em áreas de indústrias pesadas ou em alguns quarteirões do centro de comércio e serviços.

As diversas atividades deveriam localizar-se próximas umas das outras, favorecendo o deslocamento a pé, o que significa que devem estar mescladas, e não simplesmente justapostas.

2.1.5.1.4 Um ambiente configurado principalmente por edifícios, que definem espaços públicos (em oposição a edifícios isolados no espaço)

A semelhança de Jane Jacobs, Allan Jacobs e Donald Appleyard sabem que só uma boa densidade não é suficiente para favorecer a vida pública. É preciso saber em que desenho – de edifícios e de bairros – ela se materializa. Exemplificam que grandes edifícios que concentram muitas unidades residenciais, rodeados de muita área verde, findam muito distantes dos demais, dificultando a configuração dos espaços públicos, dispersando as pessoas pelo território, diminuindo a potencialidade de encontros interpessoais e afastando as atividades umas das outras.

Assim, defendem que os edifícios estejam próximos uns dos outros, e que se posicionem de forma a acompanhar o desenho da rua, seja com curvas ou ângulos. Os edifícios devem definir ruas e espaços públicos e estabelecer um sistema de circulação para o pedestre que, se por um lado restringe sua liberdade de ir de qualquer lugar a qualquer lugar, ao mesmo tempo o conduz e direciona, criando mais oportunidades de encontros e interação. Falam, portanto, os autores, em organizar os edifícios em prol de um sistema de permeabilidades e barreiras favorável à vida pública, o que é característico do paradigma da urbanidade.

> Resistindo à tentação de atribuir todo tipo de valores psicológicos aos espaços bem definidos (tais quais intimidade, pertencimento, proteção – valores que são difíceis de provar e podem diferir entre pessoas distintas[160]), é suficiente observar que espaços circundados por edifícios tendem a reunir as pessoas e, desse modo, promover interação pública.[161] (JACOBS e APPLEYARD, 1987, p. 119)

[160] Como se viu em 2.1.3, Christopher Alexander *et al.* não resistiram a esta tentação.

[161] Avoiding the temptation to ascribe all kinds of psychological values to defined spaces (such as intimacy, belonging, protection-values that are difficult to prove and that may differ for different people), it is enough to observe that spaces surrounded by buildings are more likely to bring people together and thereby promote public interaction.

2.1.5.1.5 Muitos edifícios distintos e separados, com arranjos e relações complexas (em oposição a poucos e grandes edifícios)

Os autores associam este conceito à "fugidia noção de escala humana" (sim, ela de novo), que alegam ser compreendida tanto por arquitetos quanto pelas pessoas. Colocam que edifícios grandes são necessários para a cidade, mas que devem ser a exceção e não devem constituir o centro da atividade pública, uma vez que prédios pequenos e numerosos trazem diversidade e estímulo ao espaço urbano de uma forma que poucos e extensos prédios, ainda que ocupem a mesma área no solo, não conseguiriam.

Lotes e edifícios menores, além de também proporcionarem salubridade, segurança e eficiência tanto quanto os edifícios maiores, trazem a necessidade de aberturas mais frequentes para o espaço público (portas e janelas), o que estaria intimamente relacionado com uma cidade mais viva. Jacobs e Appleyard não são explícitos quanto às aberturas dos edifícios representarem atividades que alimentem o espaço público (como lojas), mas demonstram que estão atentos a isso quando dizem que outros requisitos serão necessários para manter a fachada no nível do solo longe dos efeitos mortais de bancos e escritórios (Figura 53).



Figura 53 - Brasília, Brasil. Centro da foto: fachada pouco atrativa e baixa interação com o espaço público de uma empresa localizada na comercial da 415 Sul. Comparar com a quantidade de aberturas existentes nos edifícios à direita e à esquerda.

2.1.5.2 Como lidar com o automóvel

> Os mais importantes lugares públicos devem ser para os pedestres, porque nenhuma vida pública pode acontecer entre pessoas e automóveis. [...] Pessoas de diferentes tipos se encontram diretamente. O nível de comunicação pode ser apenas visual, mas só isso já é educativo e encoraja a tolerância.[162] (JACOBS e APPLEYARD, 1987, p. 9)

Não há recomendações explícitas para lidar com o automóvel. Os autores afirmam que a maioria dos espaços públicos foi tomada por ele, e que devemos buscar resgatá-los para os pedestres, assim como devemos buscar ter um sistema de transporte público "saudável".

[162] The most important public places must be for pedestrians, for no public life can take place between people in automobiles. [...] People of different kinds meet each other directly. The level of communication may be only visual, but that itself is educational and can encourage tolerance.

Uma das recomendações que se pode extrair do seu texto é a manutenção de certa densidade habitacional como fator crucial para a existência de um transporte de massa viável. Assim, ele, ao se desenvolver e tornar-se eficiente, cooptaria mais usuários, o que faria diminuir a demanda por transporte privado e a necessidade de estacionamentos, o que favoreceria o aumento da densidade e tornaria o desenho da cidade cada vez mais voltado para o pedestre e suas necessidades.

2.1.5.3 Levantamento da vida pública

Jacobs e Appleyard denotam serem atentos observadores do comportamento das pessoas, mas não oferecem sugestões ou técnicas para levantamento da vida pública. Aliás, como visto, criticam os profissionais que oferecem soluções de desenho para a cidade sem tomar conhecimento, por meio da observação, da realidade em que vão intervir.

2.1.6 Frederico de Holanda

Em *O espaço de exceção*, 2002, Frederico de Holanda apresenta de forma didática os três níveis analíticos da Sintaxe espacial: padrões espaciais, vida espacial e vida social. Aqui, no entanto, trabalharemos apenas com categorias e atributos dos dois primeiros, mostrando como deve ser seu desempenho de forma a atingir uma vida social baseada na solidariedade orgânica[163], na qual as pessoas encontram-se no espaço público de forma não programada e entre grupos variados, característica do paradigma da urbanidade.

2.1.6.1 Padrões espaciais

O ponto de partida para análise dos padrões espaciais é a elaboração de um **mapa de permeabilidades e barreiras** ou **mapa de ilhas espaciais**. Ele é feito a partir da definição das **ilhas espaciais**, que é tudo aquilo que representa entrave ao movimento de pedestres no nível do solo – edifícios, taludes, cercas, muros, densas massas de vegetação, grandes diferenças de nível, corpos d'água – e é representado em planta baixa, normalmente em preto e branco, conforme o exemplo da Figura 54.

[163] Conforme mencionada no item 1.3

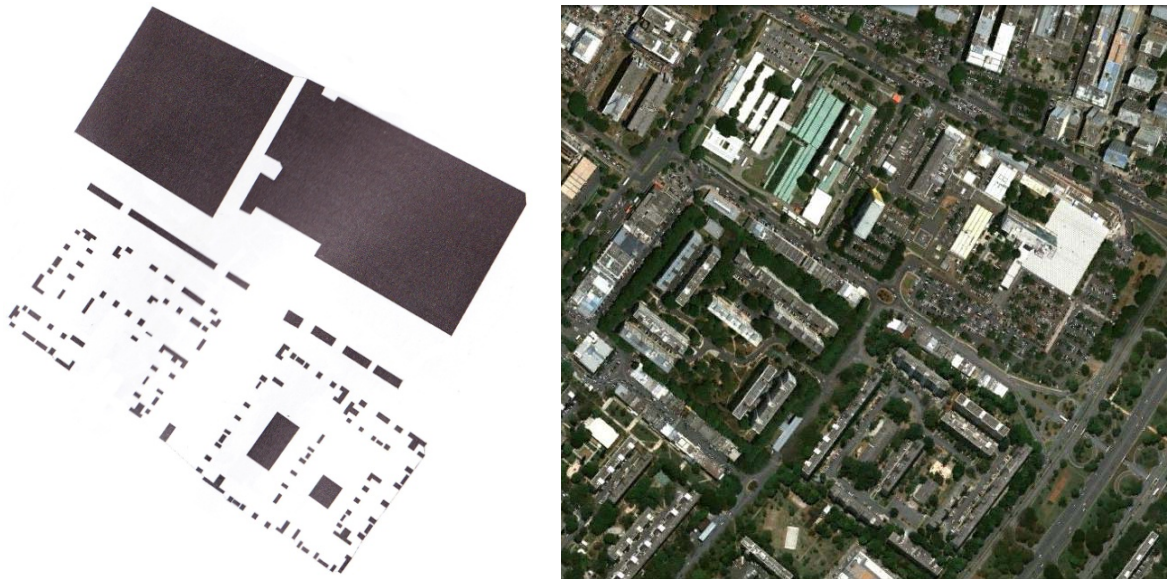


Figura 54 - Esquerda, mapa de permeabilidades e barreiras das Superquadras 102/302 Sul e Setor Hospitalar Sul. As ilhas espaciais são formadas, abaixo, pelas caixas de circulação vertical dos prédios, por suas entradas e saídas de garagem e pelos lotes de escola. Ao centro, pelos edifícios das comerciais locais, dispostos linearmente. Acima, pelos grandes lotes cercados do Setor Hospitalar Sul. Fonte: adaptado de Holanda, 2002, p. 399. Direita, a mesma área, em uma fotografia aérea. Fonte: adaptado de Google Earth.

A primeira categoria de análise que comparece já a partir da existência deste mapa é a que relaciona **percentual de espaços abertos sobre a área total de estudo**, e é preciso esclarecer que ela lida com espaços abertos públicos. Retoma-se aqui o mesmo conceito de Alexander *et al.* sobre os efeitos de um mapa figura-fundo (item 2.1.3.2). Quando há muito espaço aberto com relação aos espaços fechados, vê-se os edifícios como figura, e as áreas livres como fundo. Tem-se a "paisagem de objetos" (HOLANDA, 1984, p. 35). Quando há pouco espaço aberto com relação ao espaço fechado, vê-se mais as áreas livres como figura (embora os edifícios também possam ser assim observados, como coloca Alexander *et al.* com o conceito de reversão). Aproxima-se da "paisagem de lugares".

A paisagem de objetos normalmente significa longas distâncias a serem percorridas pelos pedestres, espaços livres extremamente generosos e mal definidos, que não são propícios à apropriação de pessoas e vão-se manter praticamente esvaziados na maior parte do tempo. De saída, pode-se dizer que, para favorecer a vida pública, é recomendável que o percentual de espaços abertos públicos sobre a área total de estudo não seja muito grande.

Esta categoria de análise de certa forma também se relaciona com a preocupação de Jacobs com a ineficiência da ocupação do solo resultante da baixa taxa de ocupação (item 2.1.1.2.4)

2.1.6.1.1 Convexidade

Todos os espaços em branco no mapa de permeabilidades e barreiras são espaços públicos – ruas, calçadas, praças, áreas verdes, passagens, estacionamentos –, mas vê-se que estão todos interligados. O próximo passo seria dividi-los em vários espaços convexos. Aqui resgatamos a definição de Alexander *et al.* de espaço exterior positivo, e temos então o espaço convexo como o componente elementar de um sistema de espaços públicos.

Lembrando que um espaço convexo é aquele dentro do qual se pode andar de qualquer ponto a qualquer outro sem sair dele, a divisão da área branca deve ser feita em polígonos com esta característica. Isso não é difícil, mas exige algum treinamento, pois a divisão é muito baseada na percepção de quais sejam os lugares definidos pelas ilhas espaciais.

Holanda coloca bem a percepção de espaço convexo:

> Um espaço convexo corresponde ao que entendemos por "lugar" numa pequena escala: um trecho distinto de uma rua, uma praça. Ao caminhar pelo espaço aberto da cidade, sabemos intuitivamente que sempre cruzamos transições (invisíveis entre dois lugares (entre dois espaços convexos) ao dobrarmos uma esquina, ao adentrarmos uma praça. A técnica de convexidade permite explicitar essa intuição: as fronteiras invisíveis entre esses lugares transformam-se em segmentos de linha reta no mapa de convexidade. (HOLANDA, 2002, p. 97)

Pela Figura 55 é possível perceber que quanto mais próximas se encontram as ilhas espaciais – como no caso dos espaços entre os grandes lotes do setor hospitalar, ou entre os edifícios comerciais – mais fácil é depreender os espaços convexos. Quanto mais dispersas estão as ilhas espaciais pela área – como no caso de certos trechos dentro das superquadras –, mais difícil é desenhar o mapa de convexidade. Isso é sintomático: a dificuldade no desenho dos espaços convexos ocorre porque é difícil depreendê-los na vida real. Falta-lhes fechamento, definição, limites claros que os permitam ser depreendidos como unidades de espaço, como lugares. Assim, costuma ser mais fácil definir os espaços convexos em uma área onde predomina a paisagem de lugares que em uma onde predomina a paisagem de objetos. Seria recomendável que os espaços convexos não trouxessem ambiguidade e pudessem ser apreendidos com facilidade.

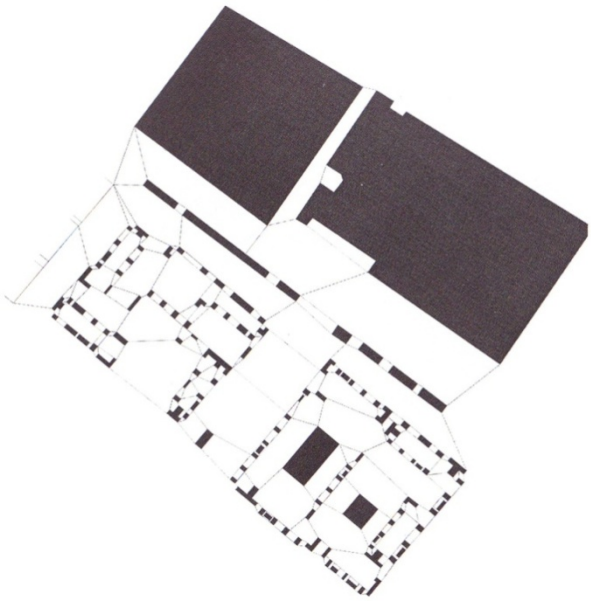


Figura 55 - Mapa de convexidade das Superquadras 102/302 Sul e Setor Hospitalar Sul. Os espaços convexos estão definidos pelas ilhas espaciais e por segmentos de retas. Fonte: adaptado de Holanda, 2002, p. 399.

A simples obtenção do número de espaços convexos de uma área permite-nos uma outra categoria de análise, da qual resulta o **espaço convexo médio**, medido em metros quadrados. Quanto maior o espaço convexo, maiores são as distâncias a serem percorridas pelos pedestres, e um grande número de pessoas será necessário para ocupá-lo de forma a favorecer a interação, sendo grande a tendência de permanecerem vazios – ou quase – na maior parte do tempo.

Segundo Holanda, "lugares convexos menores têm sido historicamente identificados com utilização secular, enquanto lugares convexos maiores com utilização simbólica" (p. 100). Assim, embora seja importante para as cidades possuírem tanto locais para utilização simbólica quanto secular, é esta última que necessita de mais espaços propícios a ela, pois é a que ocorre no dia-a-dia. Ou seja, são desejáveis espaços convexos que não sejam demasiado amplos.

2.1.6.1.2 Constitutividade

Uma vez definido o mapa de convexidade, outra informação crucial deve ser acrescida a ele: os pontos de comunicação, ou transição, no nível do solo, entre as ilhas espaciais e os espaços convexos. Originalmente, estes pontos são chamados de constituições (daí o nome constitutividade), mas podem também ser chamados de transições, aberturas, entradas ou, simplesmente, portas. Neste trabalho chamaremos de portas. O levantamento das portas deve ser feito *in loco*, ou deve ser simulado (se se tratar de um projeto). A partir dele, representa-se com um pequeno traço cada porta existente numa determinada fachada.

Se houver algum espaço convexo para o qual nenhuma porta se abrir, ele deve ser evidenciado e será chamado de **espaço cego** (Figura 56). Espaços convexos cegos são indesejáveis para a vida pública. Significam que os elementos que definem os espaços públicos não se abrem para eles e, portanto, não os alimentam com trânsito de pessoas ou oferta de produtos ou serviços. Caminhar ao longo de fachadas cegas pode ser uma experiência desinteressante e, se tampouco houver janelas abrindo para os espaços – pode trazer sensação de insegurança, pela ausência de "olhos para a rua".

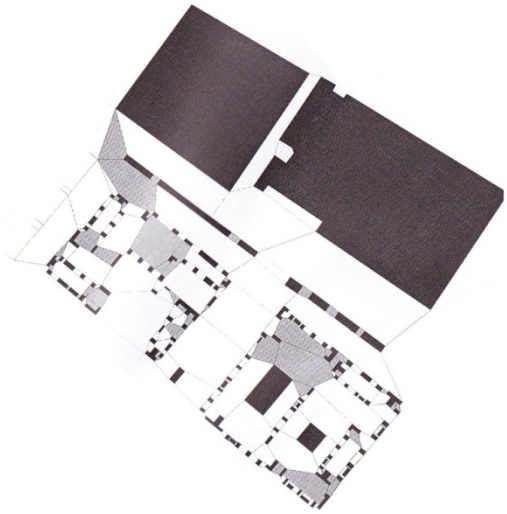


Figura 56 - Espaços convexos cegos (em cinza claro) nas Superquadras 102/302 Sul e Setor Hospitalar Sul, Brasília. Fonte: adaptado de Holanda, 2002, p. 400.

Assim, a categoria **percentual de espaços convexos cegos** deve apresentar um valor o mais próximo de zero possível. Espaços cegos serão menos prejudiciais se forem tão pequenos que o ato de atravessá-los seja rápido e não traga sensação de insegurança. Comparando-se os exemplos da Figura 57 pode-se observar que os espaços cegos do Setor Comercial Sul são muito mais nocivos (de grandes dimensões, concentrados) que os da antiga favela do Paranoá (de pequenas dimensões, distribuídos), ambos em Brasília.

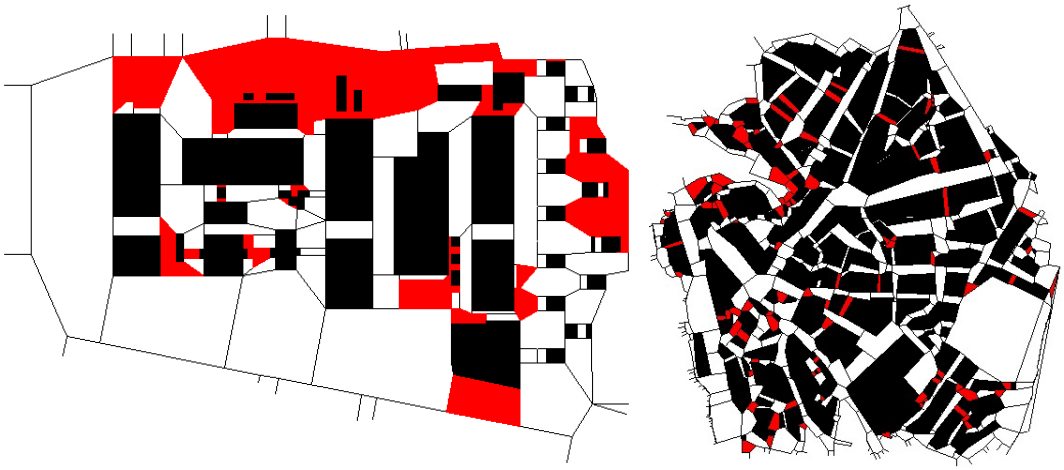


Figura 57 - Brasília, Brasil. Em vermelho, espaços cegos no Setor Comercial Sul (esquerda) e na antiga favela do Paranoá (direita). Fonte: Holanda, 2002, p. 396 e 402.

As categorias que tratam do **número médio de entradas por espaço convexo** e dos **metros quadrados de espaço convexo por entrada** (p. 101) são informativas do ponto de vista da região analisada como um todo e favorecem sua classificação como uma área mais estruturada dentro do paradigma da formalidade ou da urbanidade. No entanto, para a análise de espaços públicos específicos, deixam um pouco a desejar. Uma das razões para isso é o fato de que, geralmente, em uma área há interesse em que existam níveis de vitalidade diferentes nos espaços convexos, e buscar alcançá-los pela variação no número de portas é uma possibilidade.

No entanto, saber a quantidade de portas que abre para um dado espaço convexo (que deve ser alta) e calcular quantos metros quadrados deste espaço corresponderiam a cada porta que abre para ele (que devem ser poucos), são informações cruciais para saber se ele oferece bom suporte à vida pública. Como não há parâmetros a serem seguidos, isso deve ser feito caso a caso[164].

Uma última categoria – **perímetro das barreiras por entrada** – indica, de uma forma simplificada, quanto de parede uma pessoa terá que caminhar até encontrar uma porta. Este número será maior quanto mais isolados estiverem os edifícios no tecido da cidade (arranjo típico do paradigma da formalidade), então é interessante que ele seja baixo.

Ocorre que esta informação tampouco é muito útil. Ela é obtida a partir de cálculos de perímetro das ilhas espaciais de toda a área, dando também uma ideia muito geral. Mais uma vez, para dados mais específicos, é mais produtivo observar-se os limites de cada espaço convexo, e ver se há muitas ou poucas portas naquela face daquela ilha espacial. Seria uma informação semelhante à obtida pela equipe de Gehl ao observar as fachadas e classificá-las de acordo com seu número de aberturas no nível do solo (item 2.1.2.2.1) – o que aqui poderia ser denominado **grau de constitutividade**.

2.1.6.1.3 Axialidade

A partir do mapa de permeabilidades e barreiras é possível traçar o **mapa axial**, ou mapa de linhas. É feito quando desenhamos linhas que perpassam todos os espaços abertos entre as ilhas espaciais. Isso deve ser feito de forma econômica: devemos traçar o menor número de linhas possível, e que elas sejam o mais longas que for possível, até que todas as ilhas espaciais estejam separadas umas das outras por pelo menos uma linha dessas. Isso é feito com o auxílio de um software CAD, *Computer Aided Design* (Desenho assistido por computador). O

[164] Alexander *et al.* até sugerem, em 2.1.3.2.2, que se calcule não mais que 14m² cada pessoa em uma praça, para que ela seja considerada viva - o que vai contra espaços convexos muito grandes para praças, mas não há como relacionar isso com as aberturas.

resultado é uma trama que é levada a um software elaborado com base na Teoria da Sintaxe Espacial[165] para que sejam calculadas as relações entre as suas linhas (Figura 58)

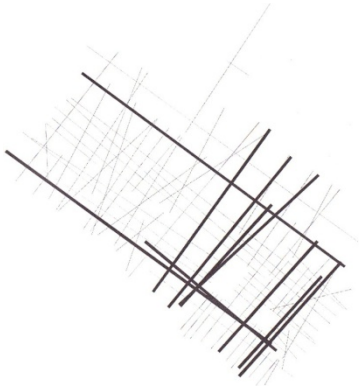


Figura 58 - Mapa axial das Superquadras 102/302 Sul e Setor Hospitalar Sul, Brasília. As linhas mais espessas correspondem às mais integradas do sistema todo. Fonte: adaptado de Holanda, 2002, p. 400.

Holanda elenca quatro categorias relacionadas com um mapa axial, das quais consideraremos apenas integração. **Economia de malha**, **inteligibilidade** e form**a do núcleo integrador**, embora apresentem informações interessantes do ponto de vista global, não são tão cruciais para a análise de um dado espaço público no contexto da cidade quanto a **integração**.

Segundo o autor, "a medida de integração é o carro-chefe da teoria da sintaxe espacial, indica o menor ou o maior nível de integração entre as várias partes de um sistema em estudo, aqui reduzido a linhas" (HOLANDA, 2002, p. 102). Calculam-se as menores distâncias possíveis de se ir de cada linha até cada uma das outras linhas do sistema. As linhas mais frequentemente utilizadas em todos os trajetos (pensemos em uma avenida principal) serão as mais integradas e serão pintadas de vermelho (cor quente) ou desenhadas com espessura maior. As linhas que não configuram passagem para nenhuma outra (pensemos em becos), serão as mais segregadas, e serão coloridas de azul escuro (cor fria) ou serão desenhadas com pouca espessura. Entre umas e outras há toda uma gradação, demonstrando diferentes níveis de integração.

O cálculo da integração também pode ser feito num nível local. Isso é feito para que se identifiquem núcleos de integração dentro da estrutura maior (subcentros). Nele, cada linha é calculada apenas com relação às próximas X linhas que se encontram distantes delas, onde X é um número por nós definido. Nesse caso, diz-se que o resultado obtido é uma integração local de raio X (Figura 59).

[165] Dentre os softwares disponíveis para isso estão o inglês Depthmap (www.vr.ucl.ac.uk/depthmap) e o brasileiro Mindwalk, criado por Lucas Figueiredo, softwares livres para uso acadêmico.



Figura 59 - Brasília, Brasil. Mapas axiais dos bairros Paranóa e Itapoã. Esquerda, integração global. Direita, integração local com raio 5. Observar como a integração local destaca os subcentros. As cores mais quentes representam as linhas mais integradas e, as mais frias, as mais segregadas do sistema.

A utilidade da medida de integração é imensa no que se refere a espaços públicos, pois trata de sua **localização**. Não é uma mera questão de endereçamento, mas de acessibilidade, pois ela se relaciona estreitamente com a integração. Os lugares mais integrados de uma cidade tendem também a ser os que são mais facilmente acessíveis de todos os seus pontos. Locais mais acessíveis costumam ser destinos ou trajetos comuns a muitas pessoas. Destinos ou trajetos comuns a muitas pessoas viabilizam transporte de massa. Espaços públicos em locais integrados têm, assim, grande potencial para atrair e reter vida pública.

Já espaços públicos em locais segregados, por outro lado, têm menos chance de funcionar. Podem até ser um sucesso, mas dependerão de outros fatores para se manterem assim. Necessitam, por exemplo, ter características inigualáveis ou receber investimentos constantes. Isso será visto no Capítulo 3.

Num nível global, urbano e metropolitano, os mapas axiais costumam ser simplificados e elaborados apenas coincidindo suas linhas com as do sistema viário. De outra forma ficaria difícil sua elaboração, e o nível de detalhe obtido tampouco traria grande contribuição para a escala tratada. Ao final, acaba sendo um mapa vinculado aos canais de circulação de veículos. A relação da localização dos espaços e atividades na cidade com o sistema de circulação fica aqui contemplada.

Num nível local, de um bairro ou trecho da cidade, os mapas axiais também podem ser elaborados com base no sistema viário, como visto na Figura 59. No entanto, também poderi-

am ser elaborados com base nos trajetos de pedestres que, no caso de locais onde há mais área construída que área livre, costumam ser bem coincidentes com os trajetos de veículos.

No caso de locais onde há preponderância de área livre sobre a área construída, as limitações da técnica começam a aparecer – onde há muito espaço aberto e edifícios soltos são muito variadas as possibilidades de trajeto das pessoas, e é praticamente impossível elaborar-se um mapa realmente fiel da realidade. Um bom exemplo seria o mapa axial da Esplanada dos Ministérios (Figura 60).

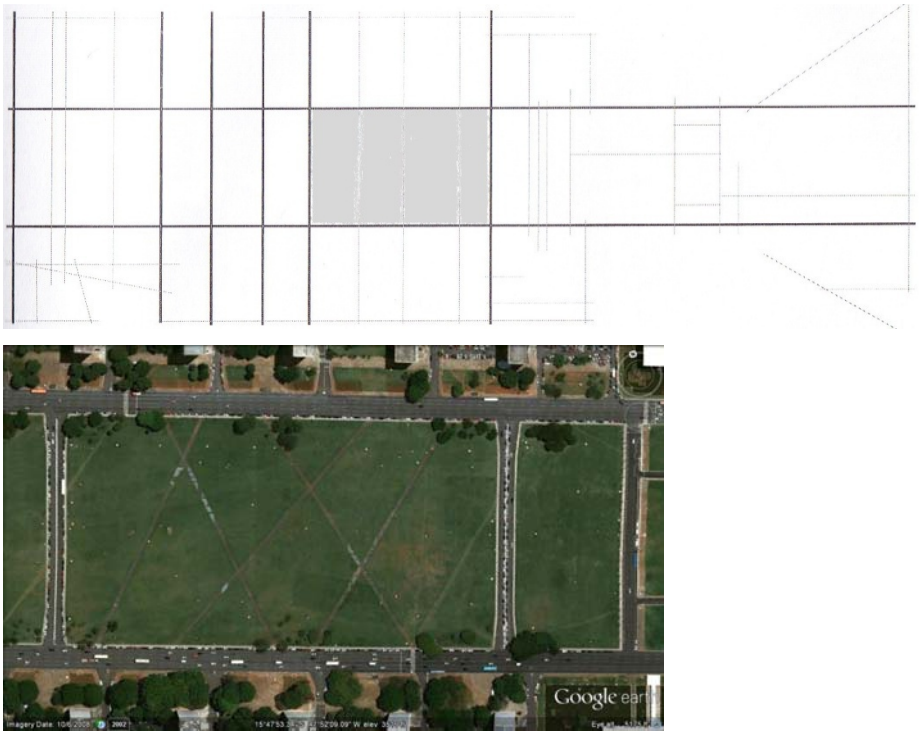


Figura 60 - Esplanada dos Ministérios, Brasília, Brasil. Acima, mapa axial. Fonte: Holanda, 2002, p. 377. Abaixo, vista aérea de trecho do canteiro central (marcado em cinza claro no mapa). Fonte: Google Earth. Observar como as linhas axiais, posicionadas conforme preconiza a técnica, pouco ou nada coincidem com os efetivos trajetos dos pedestres (as linhas de desejo, marcadas com calçadas ou evidenciadas pelo desgaste na grama).

2.1.6.1.4 Propriedades locais

A vida pública se beneficia quando há diversidade de pessoas nos espaços públicos, e isso pressupõe diversidade de pessoas morando de forma bem distribuída pela cidade. Neste contexto, nichos de classe pobre, em trechos menos integrados da cidade, afastados do centro, não são desejáveis, mas, de uma forma geral, é lá onde se localizam. Isso tem grande correlação com os atributos globais do lugar (medida de integração).

No entanto, Holanda traz à tona um estudo, originalmente publicado sob o título *Be aware of local properties* (Esteja atento às propriedades locais), em 2007, no qual diz que localização pode não ser tudo quando se trata de evidenciar a lógica da distribuição social no espa-

ço urbano. Tendo como objetos 9 bairros de Brasília, ele estudou seu desenho e os tipos edilícios neles presentes e os confrontou com o perfil econômico de sua população. O resultado foi que há pessoas mais pobres vivendo próximas ao centro da cidade, em regiões com alta integração. E isso é possível porque nelas há, por exemplo, edifícios com acabamentos simples, apartamentos pequenos, sem garagens subterrâneas ou elevadores, em uma área com baixa disponibilidade de estacionamentos em superfície.

Assim, acrescentamos estas **propriedades locais** dentre as categorias de análise dos padrões espaciais. Por exemplo, quanto maior a variedade de dimensões de lotes e de tipos edilícios houver em um bairro, assegurando-se que nem todos apresentem os itens de conforto disponíveis no mercado imobiliário, maior a possibilidade de que sua população seja diversa. Isso é extremamente desejável para a vida pública

2.1.6.2 Vida espacial

As categorias deste nível dizem respeito ao sistema de encontros, o que Holanda denomina "rótulo", justificando que este nome veicula uma ideia mais abrangente do que "uso", já que não só diz respeito à atividade, mas também a categorias de pessoas que a realizam. Neste trabalho denominaremos apenas atividades, como já vimos fazendo, acreditando que este nome também inclui quem as desempenha. Assim, ao falarmos "escola pública" ou "escola privada", no Brasil, já sabemos quais costumam ser as categorias de pessoas – estudantes, professores, demais funcionários, pais – que desempenham seus papéis, numa e noutra.

Os achados das categorias **variedade de rótulos** e **relações dos rótulos entre si** devem ser avaliados tendo-se como referência o fato de que "em geral, não-diversidade implica um espaço público pobremente utilizado" (HOLANDA, 2002, p. 109), o que não só significaria grupos homogêneos de pessoas, mas períodos limitados de ocupação. Já em **densidade de rótulos** entra a questão da densidade habitacional, e o autor coloca que maior ou menor concentração de pessoas habitando uma determinada área tem, sim, grande influência na ocupação de seus espaços públicos.

Para finalizar, a categoria **relações entre rótulos e padrões espaciais** combina atividades e a medida de integração de sua localização. Isso auxilia tanto a compreender a dinâmica de utilização de um espaço público existente, quanto favorece a "predictibilidade" de usuários de um espaço público que esteja em projeto.

2.1.6.3 Educação profissional

Frederico de Holanda trabalha todos estes conceitos em suas atividades acadêmicas, seja em disciplinas práticas ou teóricas, nos cursos de graduação e pós-graduação da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília.

Nas disciplinas de projeto da graduação, traz uma situação concreta na qual os estudantes terão que intervir, não sem antes analisá-la (se for área consolidada), ou analisar local com características semelhantes (se for área desocupada) quanto a todos os aspectos da arquitetura, dentro do método das Dimensões Morfológicas.

Ao tratar da dimensão sociológica, ele transmite as técnicas da Sintaxe Espacial, mas evita as quantificações e índices decorrentes delas, procurando ater-se aos seus conceitos basilares, exatamente da forma como procuramos colocar nesta seção. Todo o material por ele apresentado aos estudantes é ricamente ilustrado, mostrando os mais variados lugares ao redor do mundo, a maioria dos quais vivenciados por ele como pedestre, o que lhe dá propriedade para opinar sobre seus atributos frente às expectativas de copresença e cociência. Suas aulas despertam a consciência da influência do desenho na vida das pessoas, e da responsabilidade do papel do arquiteto[166].

2.1.6.4 As dimensões morfológicas para a vida pública

Embora Frederico de Holanda, em suas aulas, afirme que "estar ou não lugares deve-se a muitos fatores: razões estéticas; razões de conforto (bioclimatismo); razões funcionais – tenho ou não algo a fazer ali (função); gosto ou não de flanar por ruas e praças (estilo de vida)..."[167], trata a copresença apenas por meio do estudo da sintaxe do lugar. Da mesma forma, conforme estabelece o método DIMPU, trata cada expectativa dentro da dimensão que lhe diz respeito, a partir da análise dos atributos correspondentes.

Isto se mostra insuficiente dentro do escopo deste trabalho. Como já percebido até aqui, a existência da vida pública é influenciada por todas as dimensões da arquitetura e, por conseguinte, todas devem estar presentes e serem analisadas dentro da expectativa de favorecer a presença e a permanência das pessoas nos espaços públicos. Assim, quando pertinente, se-

[166] É irresistível colocar aqui que foi justamente a realização de uma disciplina de Projeto de Urbanismo sob sua responsabilidade, há vinte anos, cuja área de estudo era o centro de Brasília, que me vinculou para sempre ao urbanismo, à vida pública e ao centro da capital do Brasil. Após ter sido sua aluna é que compreendi a arquitetura como ciência humana e vislumbrei meu papel no mundo, como profissional.

[167] Texto retirado de apresentação de slides utilizada na disciplina de graduação Projeto de Urbanismo 2, da FAUUnB, em 2007.

rão utilizadas todas as oito dimensões para tratar do favorecimento da presença das pessoas no espaço público, conforme será visto em 2.2.1 Princípios de desenho.

2.1.6.5 Como lidar com o automóvel

A teoria da Sintaxe trabalha com o movimento de pedestres, mas também com o de veículos[168], mas não apresenta diretrizes específicas para se lidar como o automóvel.

No entanto, embora mapas axiais sejam elaborados a partir dos canais de circulação veiculares, seus achados são utilizados para favorecer a copresença nos espaços públicos. Fica assim claro que os meios de deslocamento na cidade reforçam-se uns aos outros, não havendo razão para sua separação.

2.1.6.6 Levantamento da vida pública

Em *O espaço de exceção,* Holanda coloca a necessidade de se **mapear a vida espacial em espaços urbanos** como um item de verificação da teoria da Sintaxe. Quando a teoria diz que uma forma espacial cria um campo de encontros prováveis, é preciso validar, *in loco*, essa afirmação. Segundo ele, pesquisa empírica vem confirmando grandemente a correlação de comunidade virtual (aquela que se espera a partir do desenho de um lugar com atributos favoráveis à vida pública) e comunidade real.

Para este estudo, portanto, deve-se dispor de um **mapa de** copresença, elaborado a partir do levantamento da localização de homens, mulheres e crianças no espaço público. Não é feito um apanhado das atividades realizadas pelas pessoas ou da sua posição (paradas em pé, sentadas, deitadas). Este mapa pode ser combinado com os mapas de espaços convexos (para ver a correlação entre existência de pessoas nos lugares e a quantidade de portas neles existentes) e mapas axiais (para ver a correlação entre existência de pessoas nos lugares e sua integração).

O autor realizou **entrevistas** domiciliares nas quais aplicou questionários com o objetivo de "investigar a estrutura dos arranjos sociais" (HOLANDA, 2002, Anexo 1, p. 425-431). Este tipo de questionário, embora traga informações interessantes, é de pouca relevância para os propósitos deste trabalho, pois não relaciona as opiniões das pessoas com lugares específicos, tampouco permite confrontar o que elas dizem com o que efetivamente fazem no espaço público.

Holanda, em suas aulas, alerta para a sedução dos discursos de intenção e sugere que sempre se verifique na prática a ocorrência de um fenômeno. A observação atenta, portanto, é

[168] Linha de investigação na qual possui interface com a área de transportes.

a base do conhecimento, e permite que se evolua na profissão ao não se reproduzir erros do passado.

2.1.7 Congresso para o Novo Urbanismo, CNU

A Carta do Congresso para o Novo Urbanismo estabelece 27 princípios, divididos em três grupos: A região: metrópole, cidade e vilarejo; A vizinhança, o distrito e o corredor; e O quarteirão, a rua e o edifício.

2.1.7.1 Vitalizando o subúrbio

A carta advoga por uma cidade mais compacta, onde o modelo de crescimento por meio de preenchimento de vazios urbanos e melhor aproveitamento de áreas da cidade tenham prioridade frente ao crescimento suburbano (item 4). Isso faz todo o sentido para o aproveitamento de infraestrutura, comércio e serviços; favorecimento do transporte público e aumento da oferta e densidade habitacional – atributos importantes para a vida pública.

No entanto, a partir daí, ver-se-á que a maioria dos itens traz apenas sugestões para minimizar os impactos do modelo norteamericano de expansão urbana – os subúrbios – sugerindo que eles não sejam monofuncionais para não resultarem em subúrbios-dormitório e que ofereçam oportunidades de trabalho (item 5); que neles haja grande variedade edilícia para ampliar o espectro de grupos sociais que podem abrigar e diversificar sua população (item 13); que moradia acessível esteja bem distribuída no território e não formando bolsões de pobreza (item 7); que eles eliminem as ruas sem saída (*cul de sacs*) ao criar uma rede de ruas interconectadas (item 12); que eles sejam mais amigáveis para o pedestre e favoreçam deslocamentos a pé, especialmente para as atividades do dia-a-dia, para favorecer a independência aqueles que não dirigem (idosos e crianças) (item 12); que escolas sejam dimensionadas e localizadas de forma a permitir que crianças possam acessá-las à pé ou de bicicleta (item 16); que paradas de transporte público fiquem visíveis e acessíveis para que as pessoas considerem utilizar este meio de transporte como alternativa ao automóvel particular (item 15).

São, claro, todos itens positivos e representam um avanço frente aos padrões espaciais de um subúrbio tradicional. Ainda assim, há evidente contradição entre defender a cidade compacta e, ao mesmo tempo, defender e dar diretrizes para desenvolvimentos não contíguos a ela. A carta em momento algum menciona diretrizes para prováveis preenchimentos de vazios urbanos.

As contradições não param aí. Diz o item 5 que, "onde apropriado, novos desenvolvimentos contíguos à cidade deveriam ser organizados como bairros e distritos, e integrados

com o padrão urbano existente"[169]. Mas, pelo item 18, deveriam ser usadas áreas de conservação e áreas livres para definir e conectar diferentes bairros e distritos. Fato é que não há como promover integração entre bairros contíguos por meio de áreas verdes, ainda mais se elas tiverem o propósito de delimitar cada um.

O item 16 sugere que concentrações de atividades comerciais, cívicas e institucionais não estejam isoladas em complexos de uso único, sem se dar conta de que estes complexos não podem ser ditos como "de uso único", já que abrigam pelo menos três usos distintos. De qualquer forma, o item 25 diz que "edifícios cívicos e locais públicos de reunião requerem locais importantes para reforçar a identidade da comunidade e a cultura da democracia". Diz ainda que "eles merecem formas distintas, pois seu papel é diferente daquele que outros edifícios e lugares que constituem o tecido da cidade"[170]. Com isso sugerem criar um centro simbólico, destacado do tecido da cidade, como se não pudesse também abrigar a vida secular. Percebe-se que o Congresso do Novo Urbanismo não prega a mistura, mas a justaposição de usos.

2.1.7.2 Como lidar com o automóvel

"Defendemos [...] que comunidades devem ser desenhadas para os pedestres e transporte público assim como para o carro"[171] (CONGRESS FOR THE NEW URBANISM, 1993)

Na mesma linha de Alexander *et al.*, o Congresso para o Novo Urbanismo fala muito em favorecer o pedestre e sabe que é preciso ter-se alternativas de transporte público. No entanto, como demonstraram Jacbos e Gehl, é impossível fazer isso e, ao mesmo tempo, atender às exigências de um padrão de mobilidade urbano baseado fortemente no automóvel particular.

Ao falar, no item 8, que "a organização física da região deve ser apoiada por uma estrutura de alternativas de transporte"[172], não parece estar consciente de que há organizações físicas que tornam inviáveis certas alternativas de transporte – o espraiamento suburbano sendo uma delas. Assim, quando coloca que "se deve ampliar o acesso e mobilidade de transporte

[169] Where appropriate, new development contiguous to urban boundaries should be organized as neighborhoods and districts, and be integrated with the existing urban pattern.

[170] Civic buildings and public gathering places require important sites to reinforce community identity and the culture of democracy. They deserve distinctive form, because their role is different from that of other buildings and places that constitute the fabric of the city.

[171] We advocate [...] communities should be designed for the pedestrian and transit as well as the car.

[172] The physical organization of the region should be supported by a framework of transportation alternatives.

público, pedestres e ciclistas enquanto se reduz a dependência do automóvel"[173], precisa relacionar isso com outro padrão de crescimento urbano.

No nível local, a história se repete. "Na metrópole contemporânea, o desenvolvimento deve acomodar adequadamente os automóveis. Isso deve ser feito de tal forma que respeite o pedestre e a forma do espaço público"[174] (item 22). Observando-se as soluções apresentadas por projetos de bairros norteamericanos baseados nesta carta, isso significa continuar valorizando o automóvel, mas tentando, quando possível, escondê-lo da rua principal (Figura 61).



Figura 61 - Laguna West, California, EUA. Trecho de uma das comunidades apresentadas no livro *The New Urbanism: toward an architecture of community* (O Novo Urbanismo: em direção a uma arquitetura da comunidade). É descrita como a primeira aplicação do princípio TOD – *Transit Oriented Development* (crescimento orientado para o transporte público), criado por Peter Calthorpe, arquiteto responsável pelo projeto e um dos fundadores do Novo Urbanismo. Observar a vasta área dedicada a estacionamentos, sem falar em discretos acessos para garagens subterrâneas localizados em alguns edifícios. Fonte: Katz, 1994, p. 22).

2.1.7.3 Levantamento da vida pública

O Congresso para o Novo Urbanismo não oferece sugestões ou técnicas para levantamento da vida pública.

[173] Transit, pedestrian, and bicycle systems should maximize access and mobility throughout the region while reducing dependence upon the automobile.

[174] In the contemporary metropolis, development must adequately accommodate automobiles. It should do so in ways that respect the pedestrian and the form of public space.

2.2 Proposta metodológica

Esta seção oferece **um método para se conhecer, saber observar, avaliar e, consequentemente, manipular**, os principais atributos de um espaço público incidentes no seu desempenho sociológico, com vistas à obtenção da vida pública.

Divididas em dois grupos, estão 27 variáveis relacionadas a um espaço público específico – uma rua, uma praça, um parque. Este número de variáveis foi obtido a partir da elaboração das tabelas do Anexo 1. Nelas, foram reunidas todas as sugestões, estratégias e técnicas essenciais dos autores estudados. Isso permitiu sintetizá-las, encaixá-las nas dimensões morfológicas correspondentes (quando pertinente), verificar sua coincidência e complementaridade, eliminar redundâncias.

O método desenvolve-se nas seguintes etapas.

2.2.1 Conhecimento do objeto de estudo

A partir de um dado espaço público de nosso interesse, deve-se passar um tempo nele, para procurar conhecê-lo, ou vê-lo com outros olhos (se ele já é conhecido). Deve-se procurar acessá-lo de diferentes maneiras, em diferentes dias e horários, caminhar por ele, explorá-lo, vivenciá-lo, fotografá-lo, filmá-lo, conversar com seus usuários. Da mesma forma, deve-se procurar também conhecer a área da cidade à qual ele pertence. Idealmente, deve-se estudá-la em seu contexto urbano com ajuda de textos específicos, mapas, fotos aéreas, dados estatísticos, legislação. É importante aqui obter/elaborar um mapa o mais detalhado possível do lugar e seus arredores.

2.2.2 Levantamento da vida pública

A seguir, deve-se observar os sujeitos e suas atividades: quantos são, quem são, o que estão fazendo, quando e onde estão fazendo; ver se estão realizando suas atividades com facilidade ou dificuldade. Esta observação deve ocorrer num dia de semana comum e num dia de fim de semana, durante os vários períodos do dia. A primeira etapa permitirá definir locais convenientes para isso.

Este levantamento da vida pública tanto mais informações trará quanto mais sistemático e disciplinado ele for. Um resumo das técnicas sugeridas pela literatura revisada encontra-se na Tabela 3.

Autores	Técnicas de levantamento da vida pública
Jane Jacobs	"observar mais de perto, com o mínimo de expectativa possível, as cenas e os acontecimentos mais comuns, tentar entender o que significam e ver se surgem explicações entre eles" (2007, p. 12-14)
Jan Gehl *et al.*	Contagem de pedestres Levantamento de atividades estacionárias Questionários
Alexander *et al.*	-
William Whyte e Project for Public Spaces	Filmagem em *time-lapse* Mapeamento comportamental Contagem de pedestres Rastreamento Medidas de rastros Entrevistas e questionários
Allan Jacobs e Donald Appleyard	-
Frederico de Holanda / Sintaxe espacial	Mapas de copresença
Congresso para o Novo Urbanismo	-

Tabela 3 - Resumo das técnicas de levantamento da vida pública.

De um modo geral, qualquer uma das técnicas anteriormente elencadas permite focalizar o essencial, mas aquelas que se valem de contagem e registro são mais precisas. É fundamental conversar com, ou entrevistar, pessoas relacionadas direta ou indiretamente com o lugar. A informação obtida deve, então, ser organizada e processada. Todos os comentários e impressões suscitados devem ser registrados.

2.2.3 Avaliação da vida pública

A partir da informação das pessoas e suas atividades, deve-se identificar se o espaço atende bem ou mal à vida pública.

Esta avaliação vem da apreciação de variáveis reunidas no grupo **itens de verificação**, tendo-se em mente que sempre pode haver mais pessoas no lugar, as pessoas sempre podem ser mais variadas, e que elas sempre podem fazer mais atividades, por mais tempo, de melhor maneira.

As variáveis relacionadas aos sujeitos e às atividades estão brevemente descritas e contextualizadas nas duas seções seguintes. Para facilitar sua verificação, elaborou-se tabelas relacionando-as aos seus atributos, que se encontram em uma gradação de cinco níveis, indo dos indesejáveis/inaceitáveis (em vermelho) aos desejáveis/ideais (em verde). A opção pela avaliação em cores foi feita para tornar mais fácil o processo e visível seu resultado, evitando a

necessidade de quantificações. Há ainda itens sem gradação, estruturados como listas de verificação.

Cada item das tabelas será apresentado imediatamente após a descrição de sua variável correspondente, para facilitar seu entendimento. As tabelas completas serão apresentadas no Anexo 2. Complementarmente ao levantamento da vida pública, pode-se utilizá-las diretamente em campo.

2.2.3.1 Itens de verificação: sujeitos

Pode-se dizer que um espaço público é bem sucedido quanto à vida pública quando ele, invariavelmente, tem:

1. **Gente**. Mesmo que essa informação pareça óbvia, ela lembra quão importante é direcionar nosso olhar inicialmente para as pessoas, e não para as características do espaço. Um lugar considerado belo, mas que se mostra sempre vazio, é ineficiente quanto ao suporte à vida pública e não pode ser considerado um espaço público bem sucedido.

   Embora Alexander *et al.* sugiram uma área máxima por pessoa por espaço livre para que ele não pareça vazio, não se pode dizer que haja uma densidade ótima ou um intervalo numérico definido de sujeitos suficiente para se concluir que um espaço é bem utilizado. Não há fórmula para responder à pergunta: “quanta gente é gente o suficiente?”. É necessário observar o contexto, as características físicas do lugar. No entanto, todos adquirimos ao longo da vida uma percepção do cheio e do vazio e somos capazes de relacionar a quantidade de pessoas que um lugar efetivamente contém com aquela que ele poderia conter, confortavelmente[175]. Essa percepção é o ponto de partida para se avaliar a intensidade de utilização de um local.

1	**número de pessoas**	não há ninguém — o lugar está cheio de gente [ ] o lugar possui pessoas acima de sua capacidade

2. **Gente variada**. Um espaço público bem sucedido deve permitir a copresença de pessoas diferentes: homens e mulheres com diferentes idades, de diferentes origens, de distintas condições físicas, financeiras, culturais, educacionais, em diferentes fases da vida, que morem em diferentes lugares, possuam ocupações e interesses diversos. A variedade de pessoas deve refletir a sociedade onde o espaço se insere, devendo incluir moradores da área.

[175] É preciso considerar que é problemático um local possuir pessoas acima de sua capacidade em seu uso cotidiano. Vide as calçadas de Nova York, exemplificadas em 1.5.2.4.2.

- **Indivíduos, casais, grupos.** A existência de pessoas variadas deve contemplar tanto indivíduos isolados quanto casais e grupos. No entanto, **não deve haver predominância de um grupo de sujeitos sobre outro**. Isso porque aqueles que não pertencem ao grupo dominante podem sentir-se tolhidos em sua liberdade de utilizar o espaço público, intimidados, inseguros ou mesmo ameaçados. Por outro lado, os próprios membros do grupo dominante podem comportar-se como se o espaço pertencesse a eles, desvirtuando o caráter do espaço público. Assim, espaços públicos dominados por certos grupos, ainda que estejam cheios de gente, não são bem sucedidos. Pelo contrário. Todos os grupos identificados devem ser registrados.

2	**variedade de pessoas**	**2.1**	**equilíbrio de gênero**	muito desequilibrado … muito equilibrado
		2.2	**variedade de faixas etárias**	não há variedade … há grande variedade
		2.3	**variedade de classes sociais**	não há variedade … há grande variedade
		2.4	**predominância de grupos**	há predominância de grupos … não há predominância de grupos grupos:

3. **Gente, sempre.** Deve haver pessoas a toda hora e ao longo de toda a semana, de forma distribuída. Se ele tem muita gente apenas nos horários de almoço dos dias de semana, o lugar não pode ser considerado bem sucedido. Esta apreciação deve considerar características do lugar e da população, como clima e cultura, influentes no funcionamento da vida cotidiana e nos períodos de utilização dos espaços públicos.

   Há alguns espaços públicos que não apresentam gente sempre, mas que, quando apresentam, recebem um volume de pessoas que dificilmente outro lugar da cidade comportaria. Costumam ter grandes dimensões e ser destinados a utilização simbólica, e não secular. Lugares assim são importantes, embora tragam para a cidade o ônus de estar vazios a maior parte do tempo.

3	**distribuição das pessoas no tempo**	péssima distribuição das pessoas no tempo … ótima distribuição das pessoas no tempo

A lista de verificação relacionada aos sujeitos encontra-se no Anexo 2 e deve preferencialmente ser utilizada em ocasiões cotidianas, não durante eventos programados.

2.2.3.2 Itens de verificação: atividades

Um espaço público deve abrigar um grande número de atividades. Algumas são proporcionadas por seus elementos constituintes, outras surgem a partir da sua existência e da iniciativa de seus sujeitos. Assim, não se pode determinar de saída todas as possíveis atividades que ele favorecerá.

Se trabalhadores comerem seus almoços sentados num banco; uma mãe preparar um piquenique para comemorar o aniversário do filho; pessoas organizarem uma roda de capoeira; crianças fizerem um campeonato de bafo; jovens decidirem ensaiar uma dança de rua; voluntários montarem uma banca de doações a vítimas de algum desastre natural; idosos engatarem uma disputa de dominó (esta é clássica); ou alguém distribuir folhetos de campanha eleitoral; estará tudo bem. O espaço público acolhe todas essas pessoas e todos esses usos não programados (que podem inclusive ocorrer concomitantemente) que o tornam tão interessante.

Eventualmente podem ocorrer atividades "problemáticas", que desagradem algumas – ou muitas – pessoas, mas não há como fazer com que um espaço público abrigue apenas atividades consideradas "não problemáticas" porque, com algumas exceções óbvias, há grande divergência quanto ao que seja isso. Tirando, talvez, passeios com carrinhos de bebês, nem mesmo brincadeiras infantis, prática de esportes e pessoas descansando em bancos representam consenso.

As práticas "problemáticas", que representam consenso e são realmente inadmissíveis (ilegais, imorais, insalubres, perigosas), devem ser eliminadas. Mas há outras que se podem tornar menos "problemáticas", ou até mesmo interessantes, mediante a definição de regras (música só em determinados dias, a uma determinada altura, até determinada hora) ou a concessão de autorizações prévias (uma festa junina que vá fechar parte da rua precisa da anuência de todos os moradores afetados e todos devem ser comunicados com antecedência dos procedimentos e alternativas de acesso).

Se com relação às práticas inadmissíveis é preciso acionar as forças da ordem, é justamente na negociação das práticas admissíveis que tem lugar a urbanidade, a grande oportunidade do aprendizado da convivência e do exercício da tolerância. Lembrando Jacobs e Appleyard, é a aceitação do razoável que permite a coexistência urbana.

Práticas passíveis de ocorrer no espaço público não podem ser impostas ou previamente selecionadas. Há, no entanto, algumas exceções, que podem ser acordadas, dentro de uma compreensão coletiva do que seja adequado para a boa manutenção da área e um atendimento adequado às necessidades gerais. Dentre elas, estariam a proibição do ingresso de cachor-

ros em área destinada a crianças, ou a proibição da entrada de crianças desacompanhadas em áreas destinadas a cachorros (Figura 62); a não utilização de gramados durante certas épocas do ano, para sua recuperação (comum no hemisfério norte); ou a reserva de trechos do lugar para atividades mais tranquilas, ou mais ativas (Figura 63). Algo muito além disso contraria a própria natureza do espaço público.



Figura 62 - Esquerda, Nova York, EUA. Union Square Park, área reservada a cachorros ("Proibido pessoas sem cachorro, proibido cachorros sem pessoas"). Abril de 2010. Direita, Brasília, Brasil. Parque infantil da superquadra 206 Norte. Área proibida para cachorros. Fevereiro de 2012.



Figura 63 - Nova York, EUA. Regras de utilização dos gramados. Esquerda, Union Square Park, Na "grama passiva" são proibidos esportes ativos, esportes com times, cachorros, bichos de estimação e churrascos. Direita, Central Park. No "grande gramado" são permitidos esportes de times e outras atividades ativas, e recomenda-se a recreação passiva fora das quadras de esporte. Cachorros não são permitidos nas áreas onde se localizam os campos de beisebol. Abril de 2010.

No que concerne às atividades, pode-se dizer que um espaço público é bem sucedido quanto à vida pública quando ele, invariavelmente, tem:

4. **Gente passando o tempo todo.** A atividade de passagem é a principal atividade necessária de um espaço público. Não se pode precisar quantas pessoas devem passar por hora por um determinado espaço público para ele ser considerado como de sucesso, isso dependerá das características do lugar. Há espaços públicos mais centrais, próximos a atividades muito atratoras de público, onde se espera encontrar grande volume de transeuntes,

e há aqueles de caráter mais local, onde o volume cotidiano de pessoas é pequeno. É muito útil relacionar quantidade de passantes com dia da semana e horário.

4	**passagem**	não há gente passando … há muita gente passando

5. **Gente permanecendo.** Seja porque estavam passando e resolveram parar, ou porque decidiram ir até o espaço público com o fim de estar nele, pessoas permanecendo num lugar são indício de que ele apresenta razões de sobra para tornar-se uma escolha. Não há um parâmetro definido para que se estabeleça um tempo de permanência ótimo: ele é influenciado por vários fatores, clima incluído. Fato é que quanto mais as pessoas se demoram num lugar, mais bem sucedido ele pode ser considerado.

5	**permanência**	**5.1**	**número**	não há gente permanecendo … há muita gente permanecendo
		5.2	**duração**	as pessoas permanecem por muito pouco tempo … as pessoas permanecem por um longo tempo

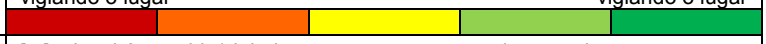
6. **Gente se encontrando, de forma não programada e programada.** Um espaço público de sucesso deve proporcionar encontros aleatórios entre desconhecidos e conhecidos, pois neles está a base da urbanidade, mas também deve sediar encontros previamente marcados entre conhecidos e desconhecidos, pois isso indica que foi escolhido por eles.

6	**encontros**	**6.1**	**ocorrência**	não há gente se encontrando … há muita gente se encontrando
		6.2	**tipo**	[ ] os encontros são casuais [ ] os encontros são programados

7. **Gente mantendo e vigiando, formal e informalmente**. Um espaço público bem sucedido deve ter pessoas envolvidas em sua manutenção, que devem poder ser encontradas sem dificuldades, ao longo do dia e da semana, o que trará a sensação de que alguém zela por ele, de que ele é bem administrado. Se, além disso, o lugar tiver pessoas mantendo-o voluntariamente – cuidando de seu jardim, recolhendo latas caídas no chão e jogando-as no lixo, por exemplo – isso significa que elas estabeleceram com ele uma relação afetiva, o que é forte indício da sua importância e valor.

   Um local também precisa ter pessoas envolvidas com sua vigilância. A vigilância informal – os olhos para a rua, de Jane Jacobs – é sempre desejada e, embora não elimine a neces-

sidade de policiamento regular, desonera o poder público de manter policiamento ostensivo, exclusivo e permanente no espaço público[176].

7	**manutenção e vigilância**	**7.1**	**ocorrência**	não há gente mantendo/ vigiando o lugar — há muita gente mantendo/ vigiando o lugar 
		7.2	**tipo**	[ ] o local é mantido/vigiado por pessoas contratadas para isso [ ] há indício de manutenção voluntária/vigilância informal

8. **Gente realizando diversas atividades.** Quanto mais diversas e simultâneas as atividades identificadas no espaço público, mais bem sucedido ele é. O conceito da *Força das 10*, do PPS, é útil como parâmetro inicial – deve-se identificar pelo menos 10 atividades diferentes ocorrendo no espaço público *simultaneamente*, em qualquer período – mas deve ser adaptado para a realidade em questão. As atividades aqui mencionadas são as que ocorrem dentro no espaço público mediante o apoio de seus elementos constituintes (pessoas jogando numa quadra de esportes, crianças subindo em árvores, jovens conversando na sombra); as que ocorrem nas suas fronteiras, podendo manter-se nelas (lojas, cafés) ou prolongar-se para dentro dele (alguém comprando um sorvete e sentando-se para tomá-lo no banco da praça); e as que surgem motivadas pela presença de pessoas no local (pessoas panfletando, vendedores ambulantes, músicos de rua). Se, *além da sua utilização cotidiana*, o espaço ainda sediar, esporádica ou frequentemente, atividades programadas**,** isso significa que ele tem uma boa administração e uma comunidade que o valoriza.

   As atividades podem ser passivas ou ativas. Nas passivas, devem comparecer pessoas observando outras, já que observar os outros é atividade favorita do ser humano. Também é importante que haja gente aproveitando os efeitos positivos do clima, descansando ou dormindo, o que demonstra que o lugar apoia estas práticas e transmite segurança (só assim as pessoas se entregariam a um banco, a um gramado sob a sombra ou à areia da praia e fechariam os olhos). Dentre as atividades ativas, deve haver gente interagindo e, ao fazê-lo, demonstrando afeto e alegria. Em um espaço público bem sucedido há muito mais abraços, beijos, apertos de mão, saudações e sorrisos que em outros.

[176] Entrando na questão financeira, é sempre mais caro manter um espaço público que não favorece a vigilância informal, pois ele sempre exigirá altos gastos com segurança.

8	**demais atividades**	**8.1**	**número**	não há atividades ocorrendo — há muitas atividades ocorrendo 
		8.2	**origem**	[ ] há atividades ocorrendo no próprio lugar [ ] há atividades ocorrendo nas fronteiras do lugar [ ] há atividades ocorrendo motivadas pela presença de pessoas no lugar [ ] o lugar costuma abrigar atividades programadas. Listar.
		8.3	**tipo**	[ ] há presença de atividades passivas [ ] há pessoas observando outras [ ] há pessoas aproveitando os efeitos positivos do clima, descansando, dormindo listar/descrever as atividades passivas:
				[ ] há presença de atividades ativas [ ] há pessoas interagindo [ ] há pessoas demonstrando afeto e alegria listar/descrever as atividades ativas:

A lista de verificação relacionada às atividades encontra-se no Anexo 2 e deve preferencialmente ser utilizada em ocasiões cotidianas, não durante eventos programados.

2.2.4 Avaliação do espaço público

Após a avaliação da vida pública do lugar, será possível dizer, objetivamente, se ele é ou não bem sucedido quanto a sua capacidade de gerar vida pública, e em que medida. Também será possível dize se isso é condizente com suas características e seu papel na cidade.

Se ele for bem sucedido, é importante entender porque isso ocorre, para tê-lo como uma peça de repertório, um exemplo de boas práticas (também é interessante saber se há algo mais que possa ser feito para que ele seja ainda melhor). Se não for, é importante entender quais as razões de seu mau desempenho. Assim, qualquer que seja o resultado da avaliação da vida pública, ele não prescinde do próximo passo deste método: a apreciação das variáveis reunidas no grupo **elementos de configuração**, que dizem respeito aos atributos globais e locais incidentes em seu desempenho sociológico.

As variáveis relacionadas aos atributos globais e locais estão brevemente descritas e contextualizadas nas duas seções seguintes, estando organizadas por dimensões. Para facilitar sua verificação, elaborou-se tabelas relacionando-as aos seus atributos, que se encontram em uma gradação de cinco níveis, indo dos indesejáveis/inaceitáveis (em vermelho) aos desejáveis/ideais (em verde). Mais uma vez, a opção pela avaliação em cores foi feita para tornar mais fácil o processo e visível seu resultado, evitando a necessidade de quantificações. Também há itens sem gradação, estruturados como listas de verificação.

Cada item das tabelas será apresentado imediatamente após a descrição de sua variável correspondente, para facilitar seu entendimento. As tabelas completas serão apresentadas no Anexo 2.

As informações necessárias para o preenchimento das tabelas virão: do estudo do material gráfico e textual disponível sobre o lugar e à área da cidade à qual pertence; dos mapas axiais de integração global e local da cidade, que devem ser elaborados; do mapa de espaços convexos do lugar, incluindo os espaços cegos, que deve ser elaborado; e do levantamento de campo, para o qual os próprios itens da tabela são roteiro.

2.2.4.1 Elementos de configuração: atributos globais

"Por que esta rua fica vazia nos fins de semana?"; "Por que apenas grupos homogêneos usam esta praça?" são perguntas que não podem ser respondidas apenas a partir da simples observação da rua ou da praça. É preciso visão mais abrangente para perceber que a estrutura da cidade e de suas partes afeta a urbanidade no nível local.

Aqui se deve analisar a configuração da área da cidade à qual pertence o espaço público em questão. Não se trata de analisar a cidade como um todo, mas o papel que esta área desempenha nela, dentro das dimensões sociológica e funcional.

Em linhas gerais, para favorecer a urbanidade, dentro dos aspectos sociológicos:

9. **As áreas devem ser compactas.** Em termos sintáticos, isso significa que elas não podem ter um percentual muito grande de espaços abertos públicos sobre a área total. Em outras palavras, não podem possuir espaços ociosos dentro da cidade, e seus edifícios devem ocupar o solo de forma eficiente, o que amplia o aproveitamento de sua infraestrutura, favorece a implementação de sistemas de transporte público, diminui tempos de deslocamento e aumenta o tempo livre das pessoas.

   Embora uma cidade precise tanto de espaços públicos pequenos quanto grandes, são os espaços públicos menores que aproximam as atividades, viabilizando sua complementaridade, favorecendo deslocamentos a pé ou de bicicleta e a concentração de pessoas, possuindo uso mais secular. No entanto, não se pode ignorar a importância do uso simbólico para várias sociedades e, por conseguinte, a necessidade da existência de espaços públicos grandes. Dessa forma, avaliar a adequação das dimensões dos espaços livres públicos de uma área deve levar em consideração o seu papel no contexto da cidade.

9	**espaço livre público**	**9.1**	**quantidade**	o percentual de espaço livre público sobre a área total é muito grande	o percentual de espaço livre público sobre a área total é muito pequeno
		9.2	**dimensões**	o tamanho médio dos espaços convexos não é consoante com o papel da área no contexto da cidade	o tamanho médio dos espaços convexos é consoante com o papel da área no contexto da cidade

10. **As áreas devem ser integradas.** Elas devem ter um número mínimo de: becos, ruas sem saída, locais com poucos acessos e quarteirões extensos demais. Havendo nelas mais conexões, as alternativas de trajeto são ampliadas, o que não só promove melhor distribuição das atividades e das pessoas pelo tecido urbano, mas também favorece a implementação de sistemas de transporte público e diminui tempos de deslocamento. Em termos sintáticos, isso significa que elas necessitam ser irrigada por muitas linhas integradas, considerando-se o mapa axial de integração global.

10	**integração global**	o lugar é mal irrigado por linhas integradas — o lugar é bem irrigado por linhas integradas

Dentro dos aspectos funcionais, de forma geral:

11. **As áreas não devem ser monofuncionais.** Salvo situações muito específicas que envolvem risco ou insalubridade, elas devem oferecer atividades variadas. Habitação, comércio, serviço, cultura, emprego, educação, lazer e outras devem, em geral, estar bem distribuídas, interrelacionar-se, ser complementares e possuir dias e horários de funcionamento que vão além da jornada comercial.

    O papel da área no contexto da cidade também deve ser levado em consideração para se avaliar este item. Dependendo das atividades predominantes nas áreas que a circundam, é admissível que nela prepondere algum uso que lhes seja complementar, para favorecer o equilíbrio da cidade e diminuir o movimento pendular e seus efeitos danosos (entre outros, a perda de tempo, a concentração de grupos homogêneos em trechos da cidade, o superdimensionamento de infraestrutura viária e de áreas públicas, o esvaziamento de lugares fora do período comercial e a dificuldade em se obter um sistema eficiente de transporte público).

11	**atividades**	**11.1**	**variedade**	não há variedade de atividades — há muita variedade de atividades
		11.2	**distribuição**	atividades estão mal distribuídas — atividades estão bem distribuídas
		11.3	**complementaridade**	as atividades não se complementam — as atividades se complementam muito bem
		11.4	**distribuição temporal**	há péssima distribuição das atividades no tempo — há ótima distribuição das atividades no tempo

12. **As áreas devem oferecer diferentes tipos de moradia, eles devem estar bem distribuídos e devem ocorrer em uma certa densidade**. A atividade habitacional deve ser um dos seus usos principais. Ela favorece o vínculo e a identidade dos moradores com a área da cidade onde se encontram, da qual tendem a cuidar informalmente. A área deve prever di-

ferentes tipos de moradia, para abrigar pessoas diversas. Isso evita a constituição de locais com população homogênea. O número de moradias por hectare deve poder variar dentro da área – a depender de seu papel no contexto na cidade – o que também favorece a diversidade, mas não pode ser muito baixo. A atividade habitacional deve possuir densidade que assegure concentração de pessoas, viabilize o aproveitamento de infraestrutura e o estabelecimento e desenvolvimento de atividades, mas que não deve ser tão alta a ponto de provocar a padronização de edifícios e unidades residenciais.

12	**habitação**	**12.1**	**variedade**	há muito pouca variedade de tipos edilícios ... há grande variedade de tipos edilícios
		12.2	**distribuição**	os tipos edilícios estão muito mal distribuídas ... os tipos edilícios estão muito bem distribuídas
		12.3	**densidade**	não há densidade suficiente para assegurar concentração de pessoas ... há densidade suficiente para assegurar uma ótima concentração de pessoas [ ] há excessiva densidade

13. **As áreas devem estimular a mobilidade do pedestre, do ciclista e do transporte público, não do carro.** O automóvel particular não deve ser visto como um vilão, mas sua utilização cotidiana deve ser uma opção menos sedutora que a utilização de outros meios de mobilidade. O desenho das vias deve desencorajar a velocidade. Não deve haver oferta generosa de estacionamentos, que não devem ser gratuitos nem ocorrer em bolsões no meio do tecido urbano. A área deve oferecer estrutura para abrigar um sistema integrado de transporte público e um sistema cicloviário. Trajetos de pedestres não devem estar segregados dos de veículos; todos os cruzamentos e pontos de conflito devem ser resolvidos com preferência ao pedestre. O pedestre deve ser conduzido de qualquer ponto para qualquer ponto, por meio de um sistema de trajetos contínuos, bem desenhados e dimensionados, livres de obstáculos, confortáveis, seguros, interessantes. As ações de caminhar, pedalar e utilizar transporte público devem ser experiências fáceis e agradáveis.

13	**mobilidade**	**13.1**	**pedestres**	a área não está estruturada para atender aos pedestres ... a área está muito bem estruturada para atender aos pedestres
		13.2	**ciclistas**	a área não está estruturada para atender aos ciclistas ... a área está muito bem estruturada para atender aos ciclistas
		13.3	**transporte público**	a área não está estruturada para o uso do transporte público ... a área está muito bem estruturada para o uso do transporte público
		13.4	**transporte particular**	a estrutura da área prioriza o transporte particular ... a estrutura da área não prioriza o transporte particular

A lista de elementos de configuração relacionada aos atributos globais encontra-se no Anexo 2.

2.2.4.2 Elementos de configuração: atributos locais

Tendo claros os papéis do espaço público e da área ao qual pertence no contexto maior da cidade, é preciso considerar as características físicas presentes nele e nos elementos que o delimitam.

As variáveis a seguir relacionam-se a todas as dimensões. No entanto, maior é o aprofundamento nas dimensões sociológica e funcional. Nas dimensões bioclimática, econômica, topoceptiva, simbólica, afetiva e estética são mencionadas, em linhas gerais, características desejáveis, que devem somar-se às anteriores para que um espaço público seja bem sucedido. Caberia, no entanto, trabalhar suas categorias de análise de acordo com seu corpo teórico próprio para alcançar plenamente os objetivos propostos[177].

Quanto aos aspectos sociológicos:

14. **O lugar deve ser passagem para outro lugar**. Em termos sintáticos, isso significa estar posicionado em, ou próximo a, linhas integradas do sistema, seja num mapa axial que tenha sido calculado para integração global, seja num que tenha sido calculado para integração num nível local (que detecta subcentros). Mesmo que isso nem sempre seja possível, devido ao caráter do espaço (um local de vizinhança, como a própria praça Jandaia, que se encontra numa rua sem saída), idealmente deve possuir localização favorável em relação à área da cidade que ocupa, estando preferencialmente conectado a outros lugares, fazendo parte de um sistema maior de espaços públicos. Isso assegura movimento constante de transeuntes.

14	**localização**	**14.1**	**com relação à integração global**	o lugar está distante de uma linha integrada	o lugar está em ou próximo a uma linha integrada
		14.2	**com relação à integração local**	o lugar está distante de uma linha integrada	o lugar está em ou próximo a uma linha integrada

15. **O lugar deve ter limites claros e dimensões condizentes com suas características**. Em termos sintáticos, isso significa que ele deve ser representado por um mínimo de espaços convexos, e que sua percepção *in loco* deve apresentar grande correspondência com sua representação num mapa de convexidade. Os elementos que o delimitam devem ser tridimensionais, claros, contíguos e acompanhar seu desenho. A separação público/privado

[177] Como exemplo, podemos citar os estudos de Maria Elaine Kohlsdorf para a dimensão Topoceptiva, sintetizados em *A apreensão da forma da cidade*, 1996.

deve ser clara. As dimensões do lugar devem ser definidas de acordo com sua população (real, potencial, prevista), característica, destinação ou papel no contexto urbano.

15	**limites e dimensões**	**15.1**	**clareza dos limites**	os limites do lugar não estão claros	os limites do lugar estão muito claros
		15.2	**contiguidade dos limites**	os limites do lugar têm baixa contiguidade	os limites do lugar têm alta contiguidade
		15.3	**separação público/privado**	a separação público/privado não é clara	a separação público/privado é clara
		15.4	**dimensões**	o tamanho do lugar não é condizente com suas características	o tamanho do lugar é condizente com suas características

16. **Os edifícios do lugar devem ser de diferentes tipos e possuir diferentes características** para abrigar diversidade de pessoas e atividades.

16	**tipos edilícios**	não há variedade de tipos edilícios	há grande variedade de tipos edilícios

17. **Os limites do lugar devem ter muitas portas e janelas abrindo para ele.** Não deve haver espaços convexos cegos. Os limites devem ter "olhos para a rua", o que proporciona a vigilância informal e, consequentemente, a sensação de segurança. Devem também franquear a circulação de pessoas do âmbito público ao privado, e vice-versa. Os edifícios, portanto, devem abrir janelas e portas para o espaço público. Para que se possa assegurar boa quantidade de portas, deve-se priorizar lotes e edifícios pequenos em detrimento dos grandes. O térreo dos edifícios deve estar preferencialmente no mesmo nível do espaço público para o qual se abre, sem que, para a transição público/privado, sejam necessários elementos intermediários, como escadarias ou rampas. É desejável que os limites do lugar possuam elementos que favoreçam a interação e transição público/privado, retendo as pessoas no espaço público – fronteiras suaves.

17	**portas e janelas**	**17.1**	**espaços convexos cegos**	a proporção de espaços convexos cegos é muito alta	não há espaços convexos cegos
		17.2	**número de portas**	não há portas abrindo para o lugar	há muitas portas abrindo para o lugar
		17.3	**relação público/privado**	todas as relações público/privado são indiretas	todas as relações público/privado são diretas
		17.4	**fronteiras suaves**	não há presença de fronteiras suaves	há grande presença de fronteiras suaves
		17.5	**janelas**	não há janelas voltadas para o lugar	há muitas janelas voltadas para o lugar

18. **O lugar deve estar no nível do solo**, acompanhando o relevo. Isso permite maior acessibilidade a toda a área e favorece a visualização de suas atividades a partir dos espaços privados circundantes. Ao haver necessidade de que ele seja elevado ou afundado, que isso ocorra a mínimas alturas.

18	**piso**	o lugar não está no nível do solo	o lugar está no nível do solo

Quanto aos aspectos funcionais:

19. **O lugar deve ser acessível por transporte público e não motorizado e oferecer boas condições de acesso e circulação para os pedestres**. Pontos de transporte público devem estar visíveis e acessíveis, como portas de acesso ao lugar. As conexões do lugar com os seus limites devem priorizar os pedestres, ser frequentes e francas, ocorrer de forma segura e no nível do solo, evitando-se passagens subterrâneas ou passarelas elevadas. Não pode haver obstáculos ou barreiras à circulação de pedestres e o lugar deve prover todos os requisitos de acessibilidade para deficientes.

19	**acesso e circulação**	**19.1**	**acesso por transporte público**	o lugar não é acessível por transporte público	o lugar é facilmente acessível por transporte público
		19.2	**acesso por pedestres e ciclistas**	o lugar não é acessível por pedestres e ciclistas	o lugar é facilmente acessível por pedestres e ciclistas
		19.3	**conexões**	o lugar não se conecta adequadamente com seus limites	o lugar se conecta adequadamente com seus limites
		19.4	**circulação**	o lugar tem obstáculos ou barreiras e não atende aos requisitos de acessibilidade	o lugar não tem obstáculos ou barreiras e atende aos requisitos de acessibilidade

20. **Os limites do lugar e seus arredores devem oferecer atividades variadas.** Moradias e atividades que funcionem de dia e à noite, como estabelecimentos que comercializam comida – bares, restaurantes, cafés ao ar livre – são fundamentais. É desejável que boa parte das atividades se prolongue para o lugar e que nele haja espaço previsto para que isso ocorra.

20	**atividades nos limites e arredores do lugar**	**20.1**	**variedade**	não há variedade de atividades	há grande variedade de atividades
				[ ] há presença de moradias [ ] há presença de estabelecimentos que comercializem comida listar/descrever as atividades existentes:	
		20.2	**Distribuição espacial**	as atividades estão mal distribuídas	as atividades estão bem distribuídas
		20.3	**complementa-**	as atividades não se complementam	as atividades se complementam muito bem

			ridade	
		20.4	**distribuição temporal**	há péssima distribuição das atividades no tempo ... há ótima distribuição das atividades no tempo

21. **O lugar deve oferecer várias atividades, para que se possa configurar como um destino.** O espaço público deve oferecer lugares e elementos para a realização de diversas atividades, passivas e ativas, improvisadas ou programadas, diurnas e noturnas, de semana e de fim de semana, de verão e de inverno, que interessem às mais variadas pessoas. Pelo parâmetro do PPS, o lugar e seus limites devem oferecer pelo menos 10 coisas para se fazer ou 10 razões para se estar lá. Dentre os principais elementos que devem estar presentes em um lugar de sucesso podemos destacar: **muitos e variados locais para sentar e permanecer; quiosques e bancas que ofereçam comida** e **água que seja acessível.** O lugar deve apoiar adequadamente as atividades identificadas no levantamento da vida pública.

21	**atividades no lugar**	**21.1**	**variedade**	não há variada oferta de atividades ... há variada oferta de atividades [ ] há locais para sentar [ ] os locais para sentar são muitos/em bom número/poucos [ ] os locais para sentar são muito/pouco/nada variados [ ] há bancas e quiosques que comercializem comida [ ] há presença de elementos com água (fontes, espelhos) [ ] os elementos com água são muito/pouco/nada acessíveis [ ] há espaço para atividades improvisadas ou programadas [ ] o espaço oferece apoio às atividades identificadas no levantamento listar/descrever as demais atividades existentes:
		21.2	**distribuição espacial**	as atividades estão mal distribuídas ... as atividades estão bem distribuídas
		21.3	**complementaridade**	as atividades não se complementam ... as atividades se complementam muito bem
		21.4	**distribuição temporal**	há péssima distribuição das atividades no tempo ... há ótima distribuição das atividades no tempo

Quanto à dimensão bioclimática:

22. **O lugar deve ser agradável em termos de conforto térmico, luminoso, sonoro e de qualidade do ar** (incluindo odores). Cabe reforçar que deve ser bem iluminado à noite.

22	**conforto**	**21.1**	**higrotérmico**	o lugar tem péssimo desempenho ... o lugar tem ótimo desempenho
		21.2	**luminoso**	o lugar tem péssimo desempenho ... o lugar tem ótimo desempenho [ ] o lugar é mal/razoavelmente/bem iluminado à noite
		21.3	**sonoro**	o lugar tem péssimo desempenho ... o lugar tem ótimo desempenho

		21.4	**qualidade do ar**	o lugar tem péssimo desempenho	o lugar tem ótimo desempenho

Quanto à dimensão econômica:

23. **O lugar deve possuir baixo custo de implantação e manutenção**. A implantação de um espaço público não pode necessariamente estar vinculada a uma grande soma em dinheiro. O PPS afirma que quando a questão para realizar um espaço público é o dinheiro, isso normalmente é uma indicação de que se está trabalhando com o conceito errado (2005, p. 71). Ele afirma que iniciativas simples e baratas são eficientes para atrair as pessoas, que começam a utilizar o lugar, desenvolvem com ele uma relação afetiva, e muitas vezes, contribuem até financeiramente para seu aprimoramento[178]. Com relação à manutenção, é condição mínima que o espaço público esteja em rota de passagem para assegurar movimento e visibilidade constantes, o que inibe depredações, retardando assim a deterioração e a obsolescência dos seus componentes.

23	**custos**	**23.1**	**implantação**	os custos de implantação do lugar são muito altos	os custos de implantação do lugar são muito baixos
		23.2	**manutenção**	os custos de manutenção do lugar são muito altos	os custos de manutenção do lugar são muito baixos

Quanto à dimensão topoceptiva:

24. **O lugar deve ter identidade própria, ser legível no tecido da cidade, distinguir-se dos demais espaços públicos, agir como um elemento que favoreça a orientação das pessoas na área em que se insere. Deve também estar estruturado de forma a favorecer a orientação das pessoas em seu interior.**

24	**orientabilidade e identificabilidade**	**24.1**	**orientabilidade**	é difícil orientarmo-nos nele	é fácil orientarmo-nos nele
		24.2	**identificabilidade**	o lugar tem fraca identidade	o lugar tem forte identidade

[178] As ações improvisadas em Nova York são um bom exemplo. Canteiros de plantas, mesas e cadeiras soltas, guarda-sóis e pintura no asfalto bastaram para, num primeiro momento, criar espaços públicos por toda a cidade. Agora, pouco a pouco, a cidade vem investindo em revestimento de piso e mobiliário mais duradouro, entre outras melhorias, com apoio da população e contribuição dos empresários e comerciantes que têm seus negócios voltados para esses lugares.

Quanto à dimensão simbólica:

25. **O lugar deve possuir elementos que simbolizem sua história, população e características e, idealmente, deve poder, ele mesmo, simbolizar a área da cidade à qual pertence, a partir de elementos que o tornem memorável.**

25	**significado e simbolização**	**25.1**	**significado**	o lugar não contém elementos que remetem a valores, idéias, história etc. caros à sua população	o lugar contém elementos que remetem a valores, idéias, história etc. caros à sua população
		25.2	**simbolização**	o lugar não contém elementos que o façam *memorável*.	o lugar contém elementos que o façam *memorável*.

Quanto à dimensão afetiva:

26. Cada lugar pode despertar um afeto de acordo com sua configuração ou com a percepção pessoal de seu usuário. No entanto, independente disso, **todo espaço público deve evitar provocar afetos negativos e transmitir sensação de segurança, de que ele é de domínio do pedestre, de que alguém zela por ele.** Além disso, um espaço público bem sucedido **deve fazer com que cada pessoa sinta que ele também lhe pertence, que tem o direito de estar nele e fazer algo de positivo por ele**.

26	**afetos**	o lugar evoca afetos negativos	o lugar evoca afetos positivos
		[ ] o lugar traz sensação de segurança [ ] o lugar traz sensação de que alguém zela por ele [ ] o lugar traz sensação de pertencimento	

Quanto à dimensão estética:

27. **O lugar e seus elementos constituintes devem ser belos e estar bem cuidados.**

27	**beleza e conservação/ manutenção**	**27.1**	**beleza do lugar**	o lugar como um todo é feio	o lugar como um todo é belo
		27.2	**beleza dos seus elementos constituintes**	os elementos constituintes do lugar são feios/ mal desenhados	os elementos constituintes do lugar são belos/ bem desenhados
		27.3	**conservação/ manutenção**	o lugar e seus elementos se encontram em péssimo estado de conservação/manutenção	o lugar e seus elementos se encontram em ótimo estado de conservação/manutenção

A lista completa de elementos de configuração relacionada aos atributos locais encontra-se no Anexo 2.

2.2.5 Recomendações

Após a avaliação dos elementos de configuração do lugar, é hora de os relacionar com a vida pública avaliada, para se identificar correspondências e discrepâncias e chegar a uma conclusão quanto à necessidade de intervenção no lugar. As tabelas dos elementos de configuração são a ferramenta para isso, pois evidenciam o desempenho de todas as variáveis e categorias.

Se o espaço público for bem sucedido, cabe observar como ele pode ser ainda mais interessante, belo, adequado. Isso pode advir tanto de alterações em sua configuração (bancos ainda mais confortáveis, guarda-sóis ainda mais bonitos) quanto de iniciativas por parte de sua administração (oferta de internet sem fio grátis, programação sistemática de eventos).

Se o espaço público não for bem sucedido, será preciso estudar as variáveis que obtiveram mau desempenho de forma a buscar reverter isso. Deste estudo surgirão recomendações que deverão compor uma lista dividida por dimensões. Nela, é interessante organizar as intervenções recomendadas começando pela mais simples, barata e/ou de mais curto prazo, que pode inclusive iniciar-se de forma experimental (aumento do tempo de semáforo em favor do cruzamento dos pedestres, implantação de uma banca de revistas), e indo até a mais complexa, cara e/ou de mais longo prazo (alteração de legislação da área, criação de novas conexões viárias).

De uma forma geral, nem todas as variáveis são passíveis de serem manipuladas. Em alguns casos, nem é desejável que o sejam, pois isso significaria desconsiderar o que representa o espaço público em questão. Ter claro o seu papel na cidade, portanto, é o primeiro passo para se filtrar as variáveis que devem ser manipuladas, o grau de manipulação ao qual podem ser submetidas, ou que agentes podem estar envolvidos no seu processo de transformação.

Isso coaduna com a orientação do PPS sobre a necessidade de se desenvolver uma visão para o espaço público que deve ser construída coletivamente. Por isso não se pode interferir em um espaço público sem conhecer quem são, o que pensam e como agem aqueles que têm vínculo direto com ele. Obviamente isso não significa necessariamente atender apenas e plenamente às suas demandas, mas tê-las em conta.

As fases seguintes, de decisão, criação e implantação, devem ser secundadas novamente pelas fases de levantamento da vida pública, de avaliação e recomendações. Um ciclo que não pode terminar.

Capítulo 3 – Estudo de caso: Brasília

Outubro de 2008. Jan Gehl me leva até a bancada de seu escritório em Copenhague onde estão duas garrafas térmicas, o açucareiro e o vidro de adoçante sobre uma bandeja. Começa a organizá-los como a formar uma composição imaginária a partir de sua vista superior. Ele para, simula um olhar pensativo, tira a tampa do açucareiro e a coloca ao lado de uma das garrafas térmicas. "Ah!", exclama satisfeito, como se aquilo fosse o que estivesse faltando.

Após sua encenação, vira-se para mim e diz: "Brasília é assim: uma grande composição aleatória, feita para ser vista do alto, de dentro de um avião. Meu próximo livro terá um capítulo chamado *A síndrome de Brasília*, que tratará justamente disso." Eu sorri tristemente e não disse nada. Não haveria mais tempo de lhe explicar que Brasília não é uma composição aleatória; que o fato de uma forma ser depreensível do alto não necessariamente significa que não seja legível do nível do observador; e que seus principais espaços públicos costumam fascinar mesmo o pedestre mais sofrido. E mesmo que houvesse, isso provavelmente não mudaria o texto que, dois anos depois, saiu em *Cities for people* (*Cidades para pessoas*, sem tradução para o português):

> Vista do ar, Brasília é uma linda composição [...] No entanto, a cidade é uma catástrofe no nível do observador. Os espaços da cidade são muito grandes e amorfos, ruas são muito largas, calçadas e trajetos são muito longos e retos. As grandes áreas verdes são cortadas por trilhas de pedestres mostrando como os habitantes votaram com seus pés em protesto ao plano rígido e formal da cidade. Se você não estiver em um avião ou helicóptero ou carro – e a maioria das pessoas que vive em Brasília não está – não há muito com que se alegrar.[179] (GEHL, 2010, p. 197)

É comum pessoas expressarem ideias definitivas sobre a relação dos habitantes com a cidade, ou sobre a vida pública brasiliense, a partir de uma experiência superficial. O americano James Holston já havia dito:

> O que falta é a vida pública ao ar livre na cidade, uma esfera pública de encontros baseada em movimento, conversa, brincadeira, ritual, ostentação, assim como reunião política. Não há mais dimensões significativas da vida cívica para os que passaram a viver em Brasília. [...] a vida oscila, sem salvação, entre a casa e o trabalho. (HOLSTON, 1993, p. 169-170)

Felizmente isso não corresponde à realidade.

Sim, o olhar treinado de Gehl em sua visita a Brasília lhe disse o que, a esta altura do trabalho, também se pode inferir: a cidade apresenta, em algumas dimensões, como a socioló-

[179] Seen from the air, Brasilia is a beautiful composition [...] However, the city is a catastrophe seen at eye level, the scale planners ignored. City spaces are too large and amorphous, streets are too wide, and sidewalks and paths are too long and straight. The large green areas are crisscrossed by trampled footpaths showing how the inhabitants have voted with their feet in protest at the stiff, formal city plan. If you are not on an airplane or in a helicopter or car -and most people who live in Brasilia are not - there is not much to rejoice about.

gica e a funcional, atributos pouco favoráveis à vida pública. Mas ela não chega a ser uma "catástrofe no nível do observador", porque há outras dimensões importantes em jogo. Os espaços da cidade são muito grandes, mas nem todos são amorfos. Trajetos longos são penosos, mas não haverão de ser problema maior por serem retos. E observa-se que, por menos gentil que a cidade seja com o pedestre, e eles tenham que abrir seus caminhos pela grama, isso isoladamente não é razão para que as pessoas não se alegrem por morarem aqui.

"Brasília é uma mãe que acolhe a gente", diz uma empregada doméstica de 39 anos, baiana, moradora do bairro Ceilândia, que diariamente utiliza o precário e caro sistema de transporte público para percorrer os 40km de sua casa até o Plano Piloto. Essa mulher, na pesquisa sobre a imagem do centro de Brasília realizada para esta tese, ao ser perguntada se sentia alguma emoção específica no trajeto casa-trabalho, respondeu: "Sim. Quando o ônibus faz a curva para entrar na outra pista. Nunca contei pra ninguém, para ninguém achar que eu sou boba, mas outro dia comentei com uma senhora, que disse que sentia a mesma coisa". Ela se referia à curva que o ônibus faz ao sair da Rodoviária, no sentido leste, para subir o Eixo Monumental, no sentido oeste, justamente o trecho que Lucio Costa descreve no item 10 do Relatório do Plano Piloto:

> O sistema de mão única obriga os ônibus na saída a uma volta, num ou noutro sentido, fora da área coberta pela plataforma, o que permite ao viajante uma última vista do eixo monumental da cidade antes de entrar no eixo rodoviário-residencial, – despedida psicologicamente desejável. (COSTA, 1991, p. 24)

O criador da cidade foi capaz de fazer com que sua intenção fosse materializada de tal forma que pudesse ser percebida mais de 50 anos depois por uma pessoa que possui apenas o ensino fundamental incompleto e nunca leu o Relatório do Plano Piloto. Isso talvez ajude a desmistificar a história de a cidade ser fruto de uma composição aleatória feita para ser vista de dentro de um avião.

Brasília traz embutidas em seu desenho modernista características desfavoráveis à urbanidade, que acabaram sendo agravadas por decisões políticas tomadas ao longo de sua história, como as que definiram o que hoje é sua estrutura metropolitana. Isso não impede que sua vida pública ocorra da forma que lhe é possível, que a cidade hoje permite e que seus cidadãos se esforçam para conquistar. No entanto, este trabalho acredita que os espaços públicos de Brasília possuem um potencial inestimável para dar suporte a uma vida pública muito mais intensa, variada e atraente, e que a cidade seria perfeitamente capaz de incorporar uma série de princípios de desenho que a favorecessem – sem que isso suprimisse ou minimizasse os atributos que a fizeram patrimônio cultural da humanidade. Vem daí – e do desejo de oferecer uma contribuição à minha cidade – sua escolha como estudo de caso.

Este capítulo procura descrever brevemente Brasília em sua estrutura urbana e metropolitana, e demonstrar como recentes intervenções na cidade geralmente têm sido conduzidas sem que o favorecimento da vida pública, tal qual foi colocado até aqui, seja levado em conta.

3.1 A estrutura geral da cidade

Desde antes de inaugurada, Brasília vem merecendo estudos sobre as implicações de sua configuração nos diversos aspectos da vida de sua população. Rico material pode ser encontrado em vários livros[180]; dissertações e teses acadêmicas; publicações do Governo do Distrito Federal e do Instituto dos Arquitetos do Brasil/DF. Aqui serão principalmente utilizados os estudos de Frederico de Holanda e demais pesquisadores do grupo DIMPU, por contemplarem a relação configuração/expectativas sociológicas e, portanto, melhor atenderem aos propósitos deste trabalho. A síntese dos achados se encontra no Capítulo 2 do livro *Brasília – cidade moderna, cidade eterna* (HOLANDA, 2010, p. 47-78), base para o panorama a seguir.

Inicialmente cabe esclarecer que, para este trabalho, Brasília é entendida como sendo todo o Distrito Federal, e não apenas o Plano Piloto ou sua área tombada[181]. Esse entendimento é coerente com o imaginário de sua população, e com o funcionamento da metrópole: a área tombada abriga 11,94% da população do Distrito Federal[182] e corresponde a apenas 2% de seu território[183], mas concentra 82% de seus empregos formais (44% dos seus empregos totais) (HOLANDA, 2010, p. 60).

> Brasília *não é e nunca foi* o Plano Piloto. O conceito de Lucio Costa *para Brasília* previa o crescimento da cidade mediante núcleos satélites organicamente incorporados ao todo. O Plano Piloto sempre foi, apesar de distante dos demais núcleos que se formaram desde o princípio (Taguatinga é de 1958), o bairro central *dependente* do resto. É dependente de 90% da população do DF que mora *fora* do Plano, mas que vem para cá atrás dos quase 50% dos empregos totais da metrópole que estão *dentro* do Plano [...][184]. (HOLANDA, 2010)

Ainda assim, há quem discorde desta realidade, como o superintendente regional do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, IPHAN, órgão que é consultado frente a qualquer proposta de alteração física na área tombada.

---

[180] Dentre eles, cabem destaque os que compõem a Coleção Brasília, que tem o geógrafo Aldo Paviani como seu principal organizador.

[181] A cidade se tornou Patrimônio Cultural da Humanidade pela Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura, UNESCO, em 1987.

[182] 306.854 habitantes, assim compostos: 209.855 habitantes na Região Administrativa Brasília + 81.075 nas Regiões Administrativas Cruzeiro e Sudoeste/Octogonal + 15.924 habitantes na Região Administrativa Candangolândia (IBGE 2010)

[183] 116km² de 5.788km² (IBGE 2010)

[184] Além disso, dependente dos alimentos e bens que são produzidos fora do perímetro da área tombada, na qual predominam maciçamente atividades terciárias.

> Estamos comemorando os 50 anos de Brasília, não os 50 anos do Distrito Federal. [...] Brasília não foi feita para ser metrópole, foi feita para ser uma cidade bucólica [...] Brasília é o Plano Piloto. É uma relíquia. Dizer que tudo é Brasília é uma bobagem. [...] Esta é uma ótima hora para se levar adiante o projeto do Estado do Planalto Central [ideia que sugere reduzir as fronteiras do DF aos limites da área tombada]."[185]

A existência desta posição em uma instância decisória tão influente dificulta a visão dos vários problemas metropolitanos e diminui, de saída, o leque de soluções necessárias ao seu enfrentamento. Em outras palavras, não contribui para se buscar uma cidade mais equilibrada e justa.

> A postura em defesa do *Estado do Planalto* é arrogante e elitista. Querem que os moradores das satélites continuem a contribuir para a construção e o funcionamento da cidade, deslocando-se mediante um sistema de transporte coletivo ruim e caro, mas que não metam o bedelho quanto ao centro urbano de *sua cidade* – o Plano Piloto. (HOLANDA, 2010)

Se "Brasília não foi feita para ser metrópole" ou se a ela "não interessa ser grande metrópole", como disse Lucio Costa (IPHAN, 2007, p. 98), não vem mais ao caso. Hoje é preciso aceitar o fato – e lidar com suas consequências – de que ela é a quarta metrópole mais populosa do país, atrás de São Paulo, Rio de Janeiro e Salvador, possuindo 2.570.160 habitantes (IBGE 2010). Este número cresce para 3.432.966 habitantes, quando consideramos as cidades do entorno imediato, pertencentes ao estado de Goiás (Figura 64).

[185] Em palestra proferida em uma das primeiras reuniões abertas do Plano de Preservação do Conjunto Urbanístico de Brasília, PPCUB, ocorrida no auditório da Administração Regional de Brasília, RA1, em março de 2010, ano em que Brasília completou 50 anos.

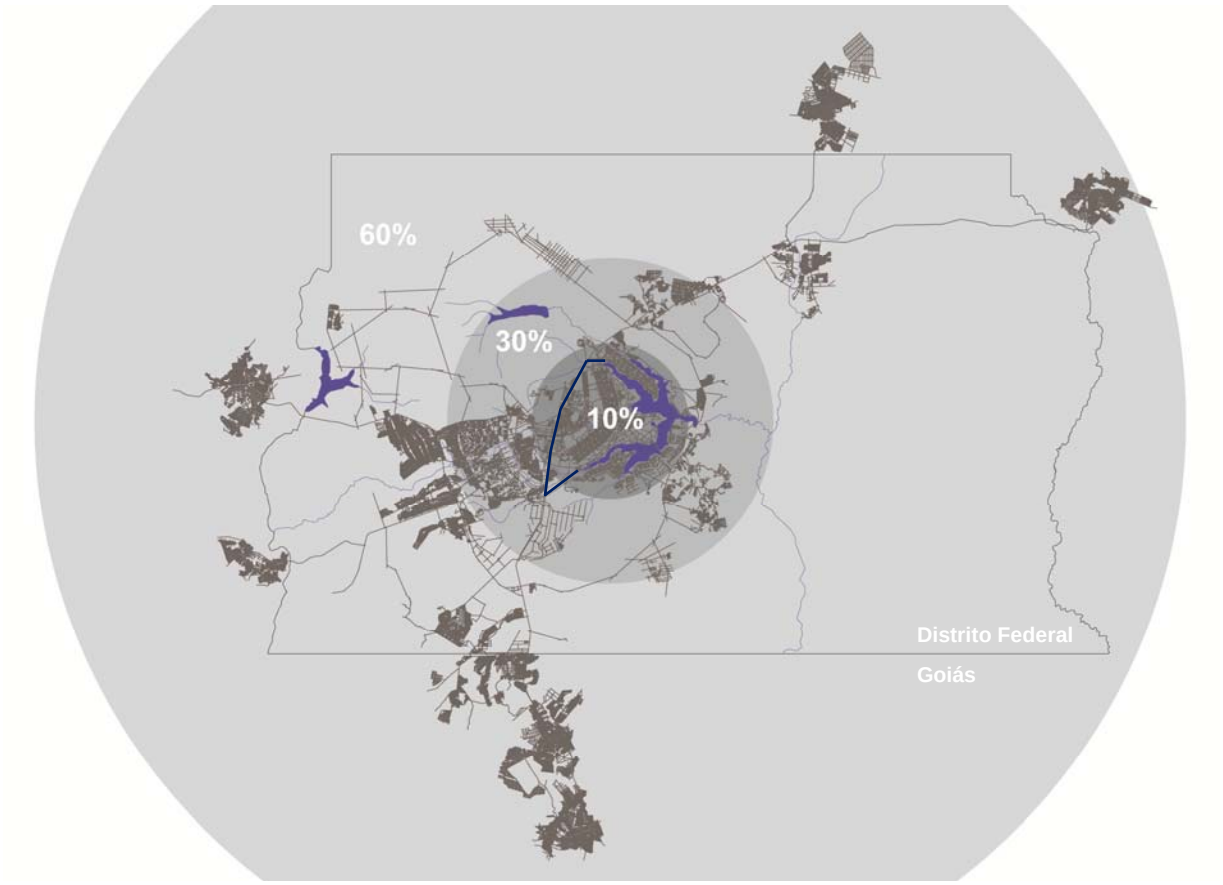


Figura 64 – Mapa axial do DF e entorno elaborado por Reinaldo Germano a partir da base DIMPU. Em sentido horário, começando de cima, as sedes dos municípios de: Planaltina, Formosa, Luziânia, Cidade Ocidental, Valparaíso, Novo Gama, Santo Antônio do Descoberto e Águas Lindas de Goiás. As circunferências indicam raios de 10, 20 e 70km de distância a partir do centro funcional (cruzamento dos eixos do Plano Piloto). Em porcentagem, está registrada a população que vive dentro de cada intervalo espacial. A área tombada é a que se encontra dentro do polígono delimitado pelo Lago Paranoá e as linhas azuis.

Seu território é formado por vários núcleos com função predominantemente habitacional, espalhados, mal conectados entre si e entremeados por vazios urbanos. Esses núcleos – ou bairros, ou regiões administrativas, ou cidades-satélites – são chamados pelo Governo do Distrito Federal de "cidades", denominação que não é adotada neste trabalho por ser inadequada: não representa sua essência (não são sedes de município), nem o nível de autonomia desses lugares.[186] São dependentes do núcleo principal, o Plano Piloto, onde sempre se concentraram os empregos, o comércio, os serviços e as opções culturais e de lazer da metrópole. Além disso, são distantes dele e abrigam a maioria da população da cidade, como se pode ver de forma mais detalhada no Gráfico 3.

[186] Até os Correios alteraram, em janeiro de 2011, seu sistema de identificação, e agora tratam o Distrito Federal como um único município e todas as atuais 30 Regiões Administrativas como bairros de Brasília.

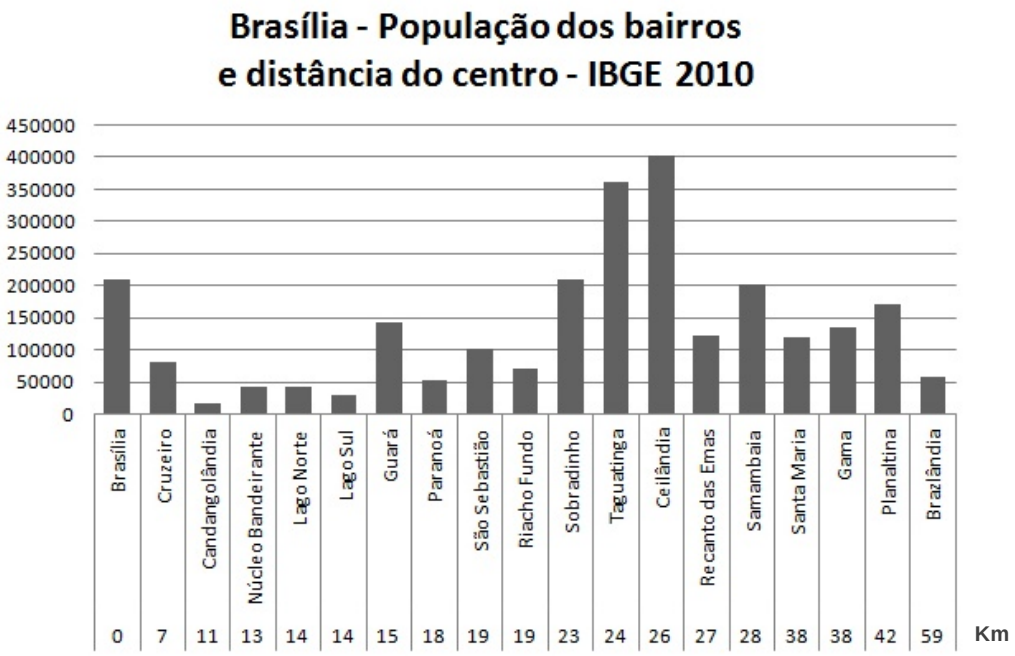


Gráfico 3 - População dos bairros e sua distância ao centro funcional (Região Administrativa Brasília). A maior densidade se concentra longe dele. Dentro da área tombada encontram-se a população de Brasília, do Cruzeiro e da Candangolândia. Dados populacionais retirados de IBGE, 2010; distâncias retiradas de Holanda, 2010, p. 48-49.

O Plano Piloto, destino diário de enorme parte da população de Brasília, não se encontra no centro morfológico da cidade, equidistante dos bairros. O seu **centro funcional** (administrativo, de comércio e serviços), que pelo relatório de Lucio Costa originar-se-ia no cruzamento dos eixos rodoviário e monumental (Figura 65), hora nenhuma do crescimento da cidade esteve no local mais fisicamente acessível a partir de todas as suas partes, ou seja, no local mais integrado. Assim, Brasília tem três centros – um, funcional; outro, morfológico; e ainda um terceiro, demográfico ou de massa, relativo ao ponto que equilibraria a distribuição de pessoas no território (Figura 66).

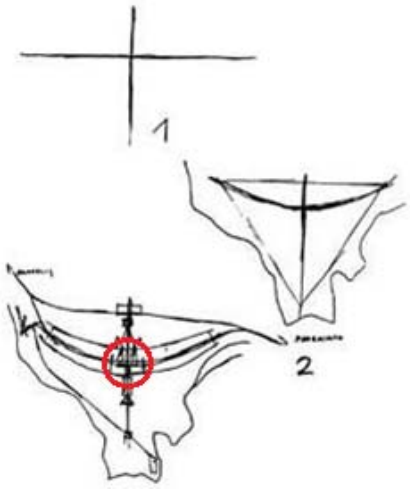


Figura 65 - O cruzamento dos eixos como elemento estruturador do Plano Piloto e como origem do centro (em destaque). O eixo vertical é denominado Eixo Monumental; o arqueado, Eixo Rodoviário. Fonte: adaptado de Costa, 1991, p. 19.

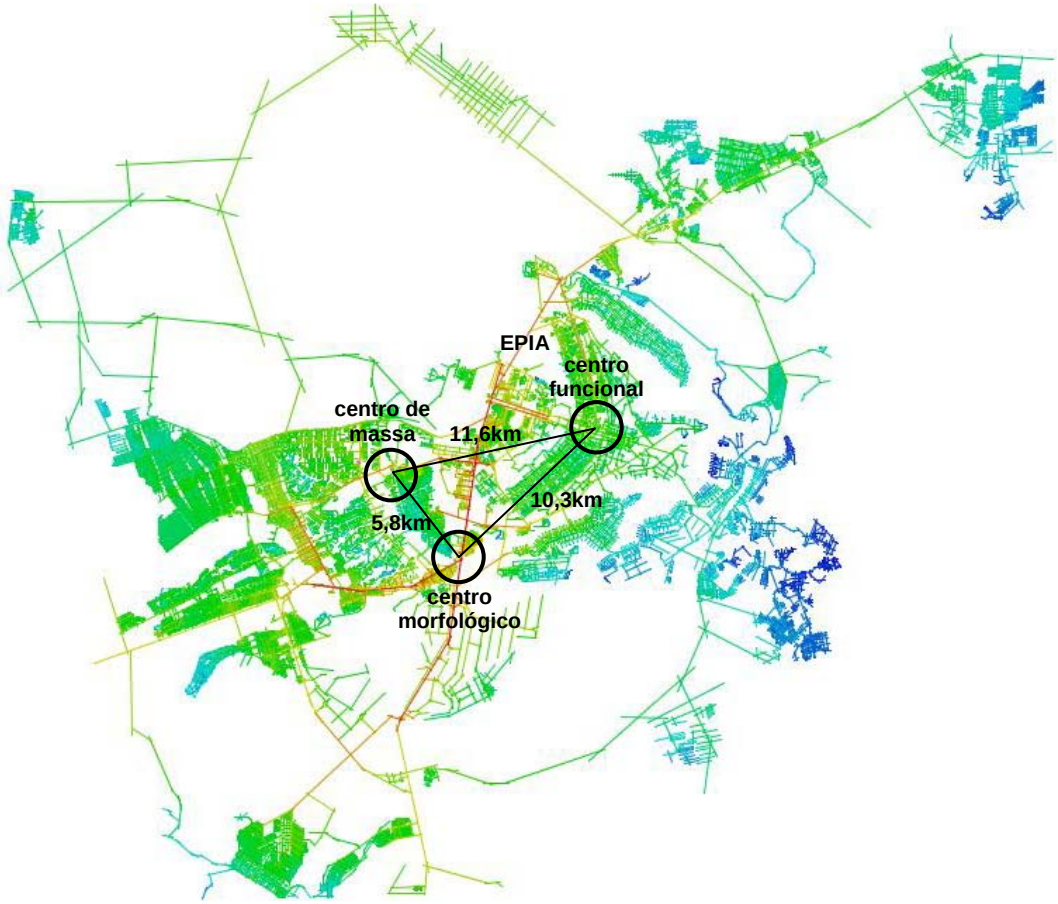


Figura 66 – Brasília, Brasil. Mapa axial de integração global do DF, com a localização dos três centros. Observar que o centro funcional também está distante da via mais acessível da cidade, a Estrada Parque Indústria e Abastecimento, EPIA, representada em vermelho e que abriga o centro morfológico. Fonte: adaptado de Dimpu/UnB.

A cidade, assim, apresenta-se muito desequilibrada, o que pode ser comprovado no Gráfico 4.

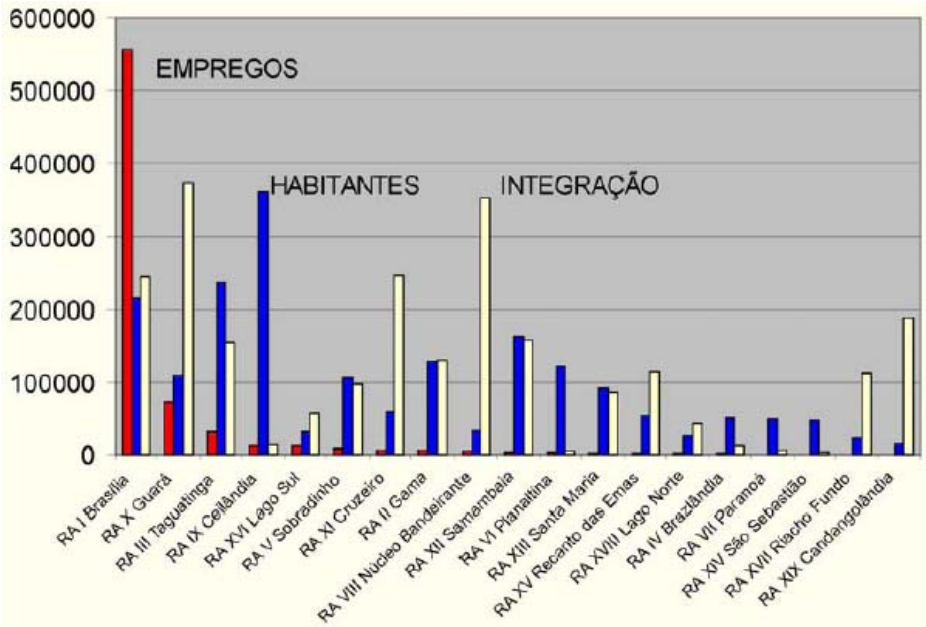


Gráfico 4 - Relação entre a acessibilidade de cada Região Administrativa com relação à cidade como um todo, os empregos por ela oferecidos e sua população. Fonte: Holanda, 2010, p. 62. Dados de 2000.

Brasília é a sétima economia do Brasil, e tem o maior Produto Interno Bruto per capita do país, cerca de R$ 50.438,00 anuais (a média nacional é de R$16.918,00)[187], mal distribuídos entre sua população. Os funcionários públicos, que representam 22% da mão de obra da cidade, recebem 50% do que se paga mensalmente a todos os trabalhadores, possuindo média salarial de R$ 4.891,00[188]. Para finalizar o retrato da desigualdade em Brasília, a má distribuição também se dá em termos de pessoas no território. Em linhas gerais, pessoas mais pobres moram mais afastadas do centro funcional (Gráfico 5)

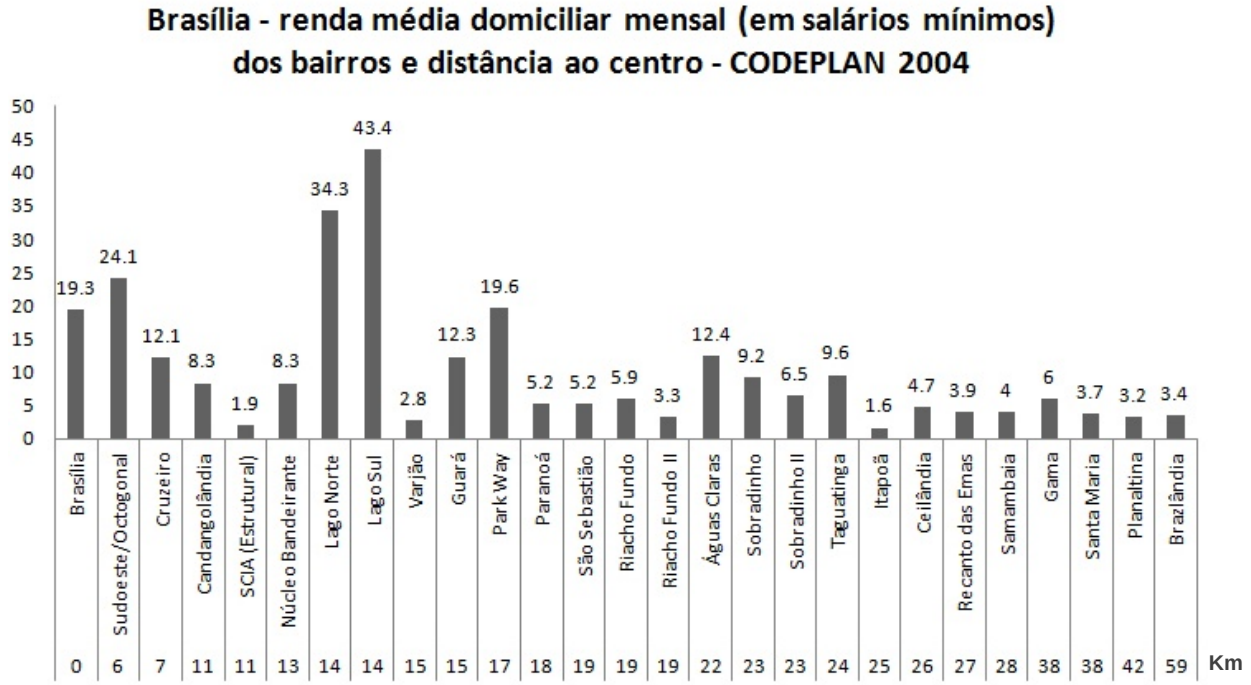


Gráfico 5 - Renda média mensal domiciliar dos bairros e sua distância ao centro funcional (Região Administrativa Brasília). Infelizmente há discrepância entre as atuais Regiões Administrativas do DF e as utilizadas no CENSO 2010 IBGE, o que prejudica comparações entre este e o Gráfico 1. Enquanto a RA Brasília permanece a mesma, a RA Taguatinga perdeu a parte que hoje é Águas Claras, por exemplo. Dados de renda retirados de CODEPLAN, 2004; distâncias retiradas de Holanda, 2010, p. 48-49.

A partir deste breve panorama, veremos que a cidade como um todo responde negativamente às categorias analíticas vinculadas aos atributos globais favoráveis à vida pública. Brasília inicia-se por ser, de nascença, descontínua, possuindo um grande percentual de espaços públicos sobre a área total urbanizada e espaço convexo médio grande dentro dos diversos núcleos, independente do seu papel num contexto mais amplo. Estes diversos núcleos

[187] Os dados são do Censo 2010, do IBGE. Isso vem gerando um mercado de luxo na cidade e elevando os preços de produtos e serviços. Em 2011, Brasília figurou na lista da empresa de consultoria Mercer como uma das 50 cidades mais cara do mundo. Isso se deve principalmente a despesas com moradia e transporte.

[188] O setor privado responde por 50.1% da mão de obra - média salarial; autônomos, 12,7%; empregadores, 4,8%; empregados domésticos, 7,3; demais posições, 2,9%. Os dados são da CODEPLAN e Dieese (AMORIM, 2011)

encontram-se conectados ao Plano Piloto, pois são dependentes dele, mas se encontram mal conectados internamente e entre si, o que não favorece uma malha viária bem integrada.

Quanto à distribuição das atividades no território, ela acontece também de forma desigual. Há grande concentração de empregos justamente em uma área não equidistante dos demais núcleos predominantemente residenciais. O padrão de setorização presente no Plano Piloto – setor de armazenagem e abastecimento, setor de embaixadas, setor de garagens oficiais, setor de grandes áreas, setor de indústrias gráficas etc. – também se encontra nos demais bairros. As atividades não se complementam muito bem, e há trechos inteiros da cidade que têm a quase totalidade dos seus edifícios fechados fora dos dias e horários comerciais.

A distribuição e variedade de tipos de moradia na cidade, especialmente no Plano Piloto, onde estão concentrados os empregos, são baixas. Cabe lembrar que no Relatório do Plano Piloto estavam previstos apenas dois tipos de moradia: os blocos residenciais das superquadras e as casas individuais em "setores ilhados, cercados de arvoredo e de campo" (COSTA, 1991, p. 30). A densidade, de forma geral, também é baixa e não favorece a concentração de pessoas em grande parte da cidade. Classes sociais, com raras exceções, estão separadas no território, em nichos de população homogênea.

Quanto à mobilidade, a estrutura da cidade favorece o transporte individual, em detrimento dos demais meios de mobilidade. Atestam-no, entre outros fatores, o superdimensionamento do sistema viário para atender às demandas em horários de pico, com soluções para travessia de pedestres geralmente em estruturas elevadas ou subterrâneas; o tempo de semáforo sempre desfavorável à travessia de pedestres; a enorme quantidade de estacionamentos públicos, especialmente na região onde estão os empregos; o fato de grande parte do estacionamento de superfície na cidade ser gratuito; a tolerância a carros estacionados indevidamente ao longo de meios-fios, em filas duplas, em áreas verdes e sobre as calçadas. Não há rede de passeios, tampouco de ciclovias, e as estruturas de suporte ao transporte público são precárias. Que o digam as escadas rolantes da rodoviária do Plano Piloto, que nunca funcionam.

3.2 O suporte à vida pública

Com todo o conhecimento disponível hoje sobre a importância de se obter uma cidade com intensa vida pública, exemplos vários ao redor do mundo, as ferramentas disponíveis para isso e os problemas e potencialidades da estrutura de Brasília para favorecê-la, seria de se esperar que as intervenções na cidade pudessem trazer efeitos positivos nesta seara. Isso significaria que elas deveriam tentar mitigar os problemas advindos de sua proposta original e das

decisões que subsidiaram seu atual desenho no território, ao mesmo tempo em que deveriam parar de reproduzir padrões espaciais comprovadamente desfavoráveis à urbanidade.

Infelizmente, isso ainda não vem ocorrendo, e todos os dias nos jornais se pode acompanhar alguma ação na cidade que o corrobora. Esta seção discorre sobre algumas situações exemplares vinculadas às variáveis explicitadas em 2.2 para buscar comprová-lo.

3.2.1 Itens de verificação – sujeitos e atividades

Os problemas da cidade com relação à vida pública começam a partir de uma constatação frequente: espaços públicos vazios, ou pouco utilizados, não costumam chamar a atenção das pessoas, não são percebidos como um sintoma de que ali algo vai mal, de que é preciso fazer algo por eles. Se o primeiro passo para se constatar se um lugar é ou não bem sucedido quanto à vida pública é verificar se ele tem gente, gente variada e gente o tempo todo, e se seu esvaziamento não é digno de nota, não é de se admirar que não se faça mais pelos espaços públicos da cidade.

Pior que isso: é comum espaços que começam a receber mais gente passarem a ser vistos com desconfiança, e daí a existência de ações para afastá-las[189]. Assim como é comum o desejo de não deixar as pessoas interferirem nos monumentos da cidade, como se eles não tivessem sido feitos para seu usufruto.

3.2.1.1 As praças do Recanto das Emas

Uma moradora do Recanto das Emas, bairro de Brasília, fez, recentemente, a seguinte reclamação numa seção de jornal: "Nunca pude levar meu filho à pracinha, pois não tem por aqui. Só vejo mato e amplas áreas sem nada. Poderiam colocar parquinhos, bancos para que as pessoas pudessem levar seus filhos ou então ficarem no local conversando... Seria muito bom se tivéssemos áreas de lazer por aqui". Em sua resposta, a Administração Regional informou à moradora que "existem na cidade cerca de 59 quadras [de esporte] e por volta de 37 praças" e afirmou "que ainda há projetos para a construção de mais 12 praças" (Grita Geral, 2011). Antes de acharmos que a moradora está reclamando de barriga cheia, cabe dar uma olhada em algumas "praças" de lá (Figura 67).

[189] O episódio da praça Jandaia ilustra esta questão.



Figura 67 - Recanto das Emas, Brasília. Algumas praças típicas. Abaixo, a praça da quadra 202, em vista aérea e no nível do observador. Fonte: Google Earth (fotos superiores e foto inferior esquerda) e João Mendes (www.panoramio.com/photo/63638939?source=wapi&referrer=kh.google.com) (foto inferior direita)

A resposta da administração deixa claro que ela acredita estar cumprindo seu papel: afinal, o bairro já possui dezenas de praças e, após a efetivação dos projetos, contará com quase meia centena delas. No entanto, uma breve olhada nas imagens nos mostra que quantidade não é a questão. À exceção das que têm quadra de esportes (e mesmo estas não têm nada além disso), nelas não há nada para se fazer, Consequentemente, não há ninguém fazendo nada. São exatamente o que a moradora descreve: "mato e amplas áreas sem nada". A palavra "amplas" dá conta do superdimensionamento daqueles espaços, muito bem percebido pela leitora. Para o contexto em que se encontram – âmbito local, cercadas de edificações em sua maioria térreas e unifamiliares, em região de baixa densidade – poderiam ser constituídas de espaços convexos menores.

Esse fenômeno que permite à administração local olhar para aquelas praças e achar que a reclamação da moradora não procede apoia-se numa advertência de Whyte: a gente vê o que espera ver (2009, p. 12); que pode ser expandida para: a gente não vê o que não está procurando. Em Brasília, normalmente não se espera ver uma vida pública vibrante, por isso não parece ser um problema não a encontrar.

3.2.1.2 Camelôs na Plataforma Rodoviária[190]

E o que acontece quando a vida pública começa a se desenvolver? E quando atividades derivadas da presença de pessoas surgem, e passam a fixar as pessoas nos lugares, favorecendo a urbanidade? Em várias cidades do mundo, o fato é compreendido como um sinal positivo, e elas então buscam extrair-lhe o máximo de benefícios. Em Brasília, ele costuma ser percebido como algo incômodo ou inconveniente, que deve ser reprimido.

Um dos exemplos é o do tratamento dado aos vendedores ambulantes nas áreas centrais da cidade. Aqui comentaremos o caso deles na Plataforma Rodoviária.

A Plataforma Rodoviária, grande espaço de distribuição dos usuários de transporte público (ônibus e metrô), é um dos locais da cidade onde mais se encontra transeuntes. Natural que pessoas se aproveitem deste enorme fluxo para estabelecer, principalmente na ligação entre o Setor de Diversões Norte (o shopping Conjunto Nacional) e a Rodoviária do Plano Piloto[191], uma série de práticas. Conceição Freitas as enumera com fidelidade:

> Deixo o carro na garagem do Conjunto Nacional[192], subo até o térreo, sigo pela plataforma, cruzo com o pedinte sem pernas que está ali há muitos anos, passo pela inevitável equipe de telejornalismo em busca de entrevistados, recebo panfleto de dona Violeta, que promete trazer meu amor de volta na palma da mão, desvio da garota que quer me vender planos de operadora de celular, caio no raio da ação do homem que quer comprar meus ouros, se os tivesse.
>
> Corro para atravessar da passarela para a Rodoviária com o sinal fechado para o pedestre. Tento me desviar do carrinho com garrafas térmicas "importadas". Como um mágico em exibição, o camelô faz uma rápida apresentação do produto. Em menos de um minuto, ele consegue reunir meia dúzia de possíveis consumidores. Acabo comprando por R$10 uma garrafinha que tem um tubo descartável para congelar água.
>
> [...] De volta à plataforma, atravesso a faixa de pedestre e dou de cara com um tapete de necessaires coloridas, com outro de bolsas femininas da moda e com um terceiro de calcinhas, meias e cuecas. Passa das 9h, o sanfoneiro de Luziânia ainda não chegou e os rapas também estão atrasados. Não fosse a torre de TV à esquerda, e a Esplanada à direita, eu já ia me esquecendo que não estou numa cidade qualquer.
>
> (FREITAS, 2011)

Tudo isso com que se deparou a jornalista aconteceu ao longo de 100m, num trecho de largura estreita que se torna ainda mais estrangulado pelos canteiros de plantas dispostos pelo Conjunto Nacional ao longo de metade dele. Claramente, é um espaço que, durante o horário

---

[190] Comparecem aqui trechos de artigo escrito em coautoria com Frederico de Holanda, publicado nos anais e apresentado no X *Congreso Internacional de Rehabilitación del Patrimonio Arquitectónico e Edificación,* ocorrido em Santiago, Chile, em novembro de 2010. Seu título original é *Brasilia: informalidad en los intersticios del orden dominante.*

[191] Como se verá no levantamento da vida pública no local, neste trecho passam 60 mil pessoas em média, de 7h às 19h, num dia de semana. De toda a plataforma é o trecho mais congestionado de pedestres.

[192] O que a fez optar por ir de carro - e não de transporte público - ao centro da cidade, para resolver algo justamente na estação rodoviária, é um ponto que será discutido mais adiante.

comercial, está subdimensionado para atender ao seu público. Uma "muvuca", como disse um dos entrevistados para esta tese.

Em 2007, fez-se uma reforma na plataforma, e os ambulantes que lá existiam foram alocados no estacionamento mais próximo entre o Conjunto Nacional e a Rodoviária (Figura 68).



Figura 68 - Brasília, Brasil. Trecho da Plataforma Rodoviária em setembro de 2007.

O plano do Governo do Distrito Federal era fazer uma “limpeza” no centro da cidade: após a reforma, transferir todos os ambulantes, da plataforma e do Setor Comercial Sul, para o denominado shopping popular, um galpão ao lado da Rodoferroviária, localizado a mais de 6km de distância de onde estavam, na ponta oeste do Eixo Monumental, onde não passa ninguém e que até hoje é um fracasso[193]. Isso foi feito no primeiro semestre de 2008.

A ação fazia parte do “Programa Cidade Limpa”, e um dos benefícios seria o reordenamento do estacionamento antes ocupado pelos ambulantes, que passaria a ter 240 vagas, no

[193] O shopping popular passou por uma onda de denúncias, no segundo semestre de 2010, que resultou inclusive em algumas prisões. A questão levantada era a má utilização de seus boxes, que estavam sendo comprados de forma ilegal para serem remembrados e dar lugar a lojas de grande porte. Uma loja que vendia motos e jet skis havia reunido 14 boxes. Uma loja de brinquedos, 16 (TAHAN, 2010).

lugar de 175 – clara opção pelo carro em detrimento dos pedestres. A imprensa comentou que a saída dos camelôs trouxe uma “leveza inesperada ao centro de Brasília” (REBELLO, 2008) e falou sobre as vantagens de um lugar onde não se precisasse desviar das pessoas ao caminhar. O então governador declarou: “Acho que muita gente nem sabia que o ambiente aqui podia ser tão bonito.” (REBELLO e TOSCANO, 2008)

Os acontecimentos sugerem que, para a cidade, os ambulantes, apenas por existirem, “sujam”, “enfeiam” e “pesam” o local, sendo indiscutivelmente indesejáveis. Ora, há ambulantes – organizados, padronizados, regulamentados – nas mais belas cidades do mundo e eles trazem uma ambiência única e característica a cada um dos locais que nelas ocupam. Incorporam-se a eles, aproveitam-se da presença dos transeuntes e, por sua tradição, atraem novos transeuntes, proporcionando enorme vida aos locais em que se estabelecem (Figura 69).



Figura 69 - Comércio de rua nas Ramblas de Barcelona; na margem do rio Sena, em Paris e na Union Square, em Nova York (Fonte: costas-spain.perfecttravelblog.com; classicwalksparis.com e Gabriela Tenorio, respectivamente)

É fato que a situação dos ambulantes antes da remoção não era a ideal. Eles eram muito numerosos para o espaço disponível, desordenados, suas bancas, sim, eram feias e muitos deles, sim, sujavam o lugar. Mas o que dizer do benefício que eles traziam à vida cotidiana de muitas pessoas? Da possibilidade de maior utilização de uma área nobre da cidade, local de vistas privilegiadas, que historicamente sempre se prestou a pouco mais que local de passagem? Como Freitas bem colocou, ela vivenciou tudo aquilo no trajeto Conjunto Nacional/Rodoviária, e ao mesmo tempo foi-lhe possível ver que não estava numa cidade qualquer: as vistas da Torre e da Esplanada estavam ali, como espetaculares panos de fundo para o burburinho cotidiano que costuma ter um centro vivo.

Se os ambulantes – *da forma como estavam organizados/dispostos/constituídos* – sujavam, enfeavam e pesavam o local, uma vez que fossem constatados seu valor e utilidade para a vida pública, será que não poderiam estar organizados/dispostos/constituídos de forma a integrarem-se ao local, dando-lhe mais identidade? Será que não poderiam ser utilizados para que se trouxesse mais benefícios aos espaços públicos da plataforma, favorecendo a criação de lugares a serem usufruídos pela população que hoje costuma apenas passa por eles?

Nada disso é cogitado. Pelos acontecimentos recentes, parece até que a Plataforma Rodoviária não pode ser um local de permanência: deve ser um local de passagem, limpo, desimpedido, vazio. Ainda que o próprio Lucio Costa tenha dito, em 1974: "A plataforma [...] está igualzinha. Ninguém fez nada para complementá-la [...] aquela área central ficou inóspita. Uma área preciosa, no cruzamento dos dois eixos [...]" (SENADO FEDERAL, 1974, p. 27), a impressão que se tem é a de que está tudo bem assim: as expectativas gerais para o desempenho da configuração do principal elemento articulador do centro de Brasília não incluem o fato de ele ter a missão de promover um mínimo de permanência ou apropriação de seu espaço.

O que se vê, de uns tempos para cá, é que o comércio de rua volta a se fazer presente na plataforma, com menor intensidade e de maneira precária. Os vendedores agora, mesmo os que não comercializam produtos ilegais, sabem-se infratores, e expõem seus produtos em caixas de papelão ou tapetes, que podem facilmente transportar de um lado a outro, de acordo com a presença ou não dos agentes da fiscalização. A situação de ilegalidade aliada ao fiasco da solução do shopping popular trouxe um ambiente ainda mais sujo (as caixas de papelão são jogadas na rua durante a fuga), feio (pelas bancas improvisadas), e pesado (pelo clima de repressão) para a Plataforma Rodoviária (Figura 70).



Figura 70 - Brasília, Brasil. Ambulantes na Plataforma Rodoviária. Setembro de 2010.

3.2.1.3 Camelôs na Esplanada dos Ministérios[194]

A situação na Esplanada dos Ministérios não é muito diferente da anterior. No entanto, parece mais problemática por envolver questões patrimoniais.

[194] Comparecem aqui trechos de artigo escrito em coautoria com Frederico de Holanda, publicado nos anais e apresentado no X *Congreso Internacional de Rehabilitación del Patrimonio Arquitectónico e Edificación,* ocorrido em Santiago, Chile, em novembro de 2010. Seu título original é *Brasilia: monumental y secular.*

Costumeiramente, os espaços intersticiais dos ministérios são ocupados por atividades informais. Os ambulantes que lá comparecem não só se beneficiam do fluxo de milhares de pessoas nas calçadas sul e norte do lugar, mas também cumprem a importante função de trazer alguma variedade de atividades àquela área monofuncional, que não oferece, por exemplo, nenhum local próximo onde se possa comer.

Os pontos de venda dos ambulantes trazem o conjunto da Esplanada para a escala do pedestre, fazendo-o crer que as distâncias são menores ao tornarem os trajetos mais interessantes e animados; e contribuem para maior urbanidade: dão um sabor secular ao espaço sem enfraquecer seu caráter monumental. Ao observarmos os dois ministérios da Figura 71, cabe perguntar: ao lado de qual deles será mais agradável/interessante passar e permanecer?



Figura 71 - Brasília, Brasil. Ausência e presença de ambulantes ao lado dos ministérios.

Lamentavelmente, porém, costuma-se considerar esta apropriação uma agressão ao tombamento da cidade, embora este posicionamento não seja corroborado pelo texto dos documentos oficiais relacionados à preservação da cidade.

Em março de 2010, um mês antes de Brasília completar 50 anos, a imprensa trouxe a manchete: “Camelódromo na Esplanada”, na primeira de uma série de reportagens denunciando existência de vendedores ambulantes na Esplanada dos Ministérios. Afirmava a reportagem: “o comércio irregular altera a paisagem da Esplanada, representa uma agressão ao tombamento da capital e interfere na escala monumental idealizada pelo urbanista Lucio Costa" (MADER, 2010). Discutamos cada um dos argumentos apresentados.

O comércio irregular altera a paisagem da Esplanada **–** Colocado no sentido de alteração indesejável, este argumento não se sustenta ante a magnitude da Esplanada, e a todas as suas qualidades espaciais, exaustivamente estudadas e veiculadas pela literatura disponível. Dizer que pouco menos de 40 bancas de comércio informal alteram a paisagem da Esplanada equivale a dizer que ela possui uma estrutura frágil que não favorece a formação de uma

imagem mental consistente no observador, e que qualquer ambulante vendendo balinha no trajeto pode interferir na apreensão de uma composição espacial tão poderosa.

No entanto, se quisermos, ao contrário, colocar a alteração no sentido de algo desejável, os ambulantes, sim, alteram a paisagem da Esplanada – para muito melhor! A simples observação do uso do espaço ao longo do dia dá conta da vida que eles ajudam a manter nas calçadas. As pessoas aglomeram-se em torno das bancas antes do início do expediente para tomar algo à guisa de café da manhã. Cumprimentam-se, conversam. No meio da manhã ou no meio da tarde circulam entre as bancas para comprar algum lanche, e não raro voltam para o trabalho levando sacolas com frutas, biscoitos, sanduíches, guloseimas. Aproveitando sua hora de almoço, engraxam os sapatos enquanto os colegas lhes fazem companhia tomando sorvete à sombra de uma árvore. Vão à lotérica ou à banca de revistas (únicas atividades localizadas em um quiosque fixo), compram alguma coisa de que estão precisando ou que estão querendo: pilhas, cintos, capas para celular, bijuterias. Voltam para os ministérios caminhando vagarosamente, ainda bebendo alguma coisa e trazendo nas mãos panfletos que divulgam políticos, eventos, serviços.

O comércio irregular representa uma agressão ao tombamento da capital – Vejamos o que diz a lei relacionada ao tombamento. A seguir, transcrevemos trecho da portaria 314, de 8.10.92, do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional/IPHAN, que tem redação bem semelhante ao Decreto 10.829, de 14.10.87, do GDF, no que tange à escala monumental:

> A escala monumental, concebida para conferir à cidade a marca de efetiva capital do país, está configurada no Eixo Monumental, desde a Praça dos Três Poderes até a Praça do Buriti e para a sua preservação serão obedecidas as seguintes disposições:
> [...]
> V. nos terrenos do canteiro central verde são vedadas quaisquer edificações acima do nível do solo existente, garantindo a plena visibilidade ao conjunto monumental;
> VI. a Esplanada dos Ministérios ao sul e ao norte do canteiro central, à exceção da Catedral de Brasília, será de uso exclusivo dos Ministérios Federais, sendo entretanto admitidas, tal como constam do Plano Piloto, edificações de acréscimo com um pavimento em nível de mezanino e sobre pilotis, para instalação de pequenos comércios e serviços de apoio aos servidores, no espaço compreendido entre o meio dos blocos e a escala externa posterior.

Os camelôs não se encontram no canteiro central verde, por conseguinte não ferem a cláusula V, e a legislação considera as edificações de acréscimo, conforme previsto no Relatório do Plano Piloto. Sendo assim, mesmo que os ambulantes com suas bancas não contemplem a descrição arquitetônica, é inegável sua adequação quanto às atividades de apoio que prestam aos servidores e demais frequentadores. Em outras palavras, o comércio de rua não agride a legislação do tombamento: ao contrário, contribui para seu bom cumprimento. E mais contribuiria se melhor fosse o desenho de suas estruturas e mais organizada fosse a sua disposição.

O comércio irregular interfere na escala monumental idealizada por Lucio Costa – Não se explicita a interferência, mas pensemos sobre ela, ainda assim. É bem verdade que, não sendo regularizados, os ambulantes distribuem-se de forma aleatória ao longo das calçadas que unem os ministérios, suas bancas não apresentam unidade e há questões com a geração de lixo, por exemplo. No entanto, a escala dos camelôs é desprezível ante a escala monumental. Além disso, pelo fato de eles se encontrarem principalmente sob as copas das árvores, e de a estrutura em que montam suas mercadorias ser simples e leve, chegam a ser quase imperceptíveis mesmo para quem não está muito distante do local onde se encontram. O que eles fazem, sim, é atrair público e reter as pessoas um pouco mais nos espaços públicos. Ou seja, dizer que os ambulantes interferem na escala monumental é quase como dizer que as pessoas andando e permanecendo nas calçadas da Esplanada interferem na escala monumental, o que em última análise significaria dizer que o lugar foi feito para ser visto, não para ser usado (Figura 72).



Figura 72 - Brasília, Brasil. Esplanada dos Ministérios. A presença dos ambulantes é praticamente imperceptível mesmo para o pedestre que se aproxima das calçadas arborizadas que unem os ministérios, de um e outro lado. Setembro de 2010.

Passada a fase de repressão, pouco a pouco o comércio retorna, ocupando locais bem semelhantes aos anteriores, servindo aos usuários do principal cartão postal da cidade.

3.2.1.4 Pessoas 0 x 1 Monumentos

A sequência de visitação de um turista na Praça dos Três Poderes costuma seguir mais o menos o mesmo padrão. As pessoas chegam pelo canto sul do lugar e vão, primeiro, à estátua da Justiça, localizada em frente ao Palácio do Supremo Tribunal Federal. Depois vão ao Espaço Lucio Costa (sempre que tiverem condições de descer escadas) e, de lá, ao pombal, ao Panteão da Pátria, à antiga Casa de Chá (hoje um centro de atendimento ao turista), ao Monumento aos Candangos, à fachada norte para admirar o Palácio do Planalto, e retornam vendo a escultura do Niemeyer até chegar ao Museu da Cidade, onde há local para se sentar à sombra, e onde se posicionam os vendedores de souvenir, de pipoca e água.

Este roteiro, no entanto, é influenciado por um acontecimento que não é incomum: os turistas chegam eufóricos por estarem na praça da capital do país, correm para a estátua da justiça, que já viram inúmeras vezes na televisão, para brincar ou tirar uma foto, e sobem em seu pedestal para interagir de alguma forma com ela. É aí que escutam um apito e se detêm. Eles não se tinham dado conta do guarda, ou, se tinham, não imaginariam que ele estaria ali para impedir que as pessoas brincassem com a escultura. Descem pedindo desculpas.

Pronto. Para os que sofreram a reprimenda, a experiência da praça muda a partir daí. O que era descontração vira formalidade, uma formalidade que não é encontrada nem no Memorial da Rainha Victoria, em Londres, onde se pode encontrar pessoas encarapitadas nas suas esculturas, fontes e escadarias, aproveitando sua vista privilegiada ao Palácio de Buckingham, localizado à frente (Figura 73). Isso não contribui para que o cidadão tenha uma sensação de que a praça também lhe pertence.



Figura 73 - Esquerda, Londres: Memorial da Rainha Vitória, em frente ao Palácio de Buckingham, em novembro de 2009. Fonte: Reinaldo Germano. Direita, Brasília: Estátua da Justiça, na Praça dos Três Poderes, vigiada pela guarda que fica à sua sombra, em outubro de 2010.

A valorização do monumento em detrimento do cidadão e o distanciamento que é estabelecido entre eles são materializados de várias maneiras: no cercado que se colocou permanentemente entre a Praça dos Três Poderes e o Palácio do Planalto; nos espelhos d'água em frente ao próprio Palácio do Planalto e ao Congresso Nacional; na proibição de se acessar a plataforma onde estão as cúpulas da Câmara e do Senado; na iluminação noturna, destinada a realçar apenas os edifícios, não os locais de passagem e permanência das pessoas. Nem na época da ditadura estes artifícios eram utilizados.

É exemplar a mudança de localização da feira da Torre de TV. A feira, iniciada em 1969 por um grupo de artesãos, sempre foi um dos locais mais visitados da cidade. No entanto, nos últimos anos, a fiscalização e a segurança vinham falhando e seus espaços vinham-se deteriorando. Frente à necessidade de requalificá-la, o GDF resolveu abraçar uma proposta que, ao

invés de resolver os problemas da feira onde ela estava há quarenta anos, mudava-a de lugar. Esta proposta foi dada a conhecer em março de 2009.

A iniciativa, em que pese não ter sido muito bem recebida pelos feirantes, em geral agradou a opinião pública. Não porque as pessoas tivessem bons argumentos para afirmar que seria *realmente melhor para feira, feirantes e frequentadores* o traslado ao novo local, mas, principalmente, porque liberaria o monumento.

> O espaço hoje é ocupado desordenadamente por barracas que maculam a beleza da torre, sem conforto de qualquer espécie. (GODOY, 2009)
>
> O monumento projetado por Lucio Costa ficará livre da interferência visual das barraquinhas da tradicional feira. (RODRIGUES, 2009)

A Figura 74 e a Figura 75 mostram visões distantes e próxima da Torre. Em nenhuma delas se percebe interferência das barraquinhas na leitura do monumento cem vezes mais alto que elas.



Figura 74 - Brasília, Brasil. Torre de TV vista do leste (esquerda) e do oeste (direita). Setembro de 2010.



Figura 75 - Brasília, Brasil. Torre de TV, vista mais próxima a partir do leste. Setembro de 2010.

Uma das imagens de divulgação do projeto mostrava a Torre de TV sem a feira embaixo, com uma imensa e árida plataforma em seu lugar. Espalhadas aleatoriamente por ela, encontravam-se várias pessoas sem nenhuma razão aparente para estarem lá, a não ser por decisão do responsável pela computação gráfica. Este espaço vazio e desinteressante pareceu, ao GDF e a muita gente, melhor que o espaço cheio de vida que as barraquinhas da feira proporcionavam. O monumento estava descontaminado.



Figura 76 - Imagem de divulgação do projeto para a nova feira da Torre de TV. Fonte: (RODRIGUES, 2009)

A questão patrimonial também foi levantada na ocasião, pelo superintendente do IPHAN, que declarou que "a feira, no local onde ela fica hoje, é uma agressão ao tombamento de Brasília" (RODRIGUES, 2009). Ocorre que, na verdade, é a feira em sua nova localização

que agride o tombamento de Brasília, não a feira onde estava, há quatro décadas. Segundo o Decreto nº 10.829 de 14.10.1987/GDF:

> III - Os terrenos do canteiro central verde são considerados non-aedificandi nos trechos compreendidos entre o Congresso Nacional e a Plataforma Rodoviária e, entre esta e a Torre de Televisão e, no Trecho não ocupado entre a Torre de Televisão e a Praça do Buriti;

Segundo a Portaria nº 314 de 8.10.1992/IPHAN:

> IV. nos terrenos do canteiro central verde são vedadas quaisquer edificações acima do nível do solo existente, garantindo a plena visibilidade ao conjunto monumental.

Como se vê, Decreto e Portaria do tombamento foram aqui completamente ignorados – pelo GDF, pelo IPHAN, por todo mundo – e ninguém reclamou[195]. Talvez porque a preocupação maior fosse "limpar" o monumento. Ou talvez porque GDF, IPHAN e população acreditem que não faz muita diferença para o tombamento de Brasília que parte do “trecho não ocupado entre a Torre de Televisão e a Praça do Buriti” seja ocupado por um punhado de edifícios térreos de pequena dimensão espalhados em meio a áreas livres, no que estão com a razão.

Antes que a mudança da feira se efetivasse, o que ocorreu em abril de 2011, procedeu-se, para esta tese, a uma pesquisa junto a vinte feirantes[196]. O objetivo era identificar os pontos positivos e negativos da feira no local tradicional, para saber se estavam relacionados à sua localização. A hipótese, que se confirmou, era de que não estavam.

A pergunta: "O que você mais gosta da feira e deste lugar em geral? (aspectos positivos)" era aberta e permitia que os entrevistados falassem tudo o que lhes vinha à mente. As diferentes respostas foram organizadas em temas e estão sintetizadas no Gráfico 6. Observe-se que 45% das respostas relaciona-se à localização da feira, em geral, e à localização das barracas dos entrevistados na feira, em particular.

[195] Isso nos leva a perguntar até que ponto a legislação do tombamento deve ser obedecida e, mais importante, quem decide isso.

[196] Esta pesquisa encontra-se detalhada no Anexo 3. A condução das entrevistas ficou a cargo de Tagore Vilela.

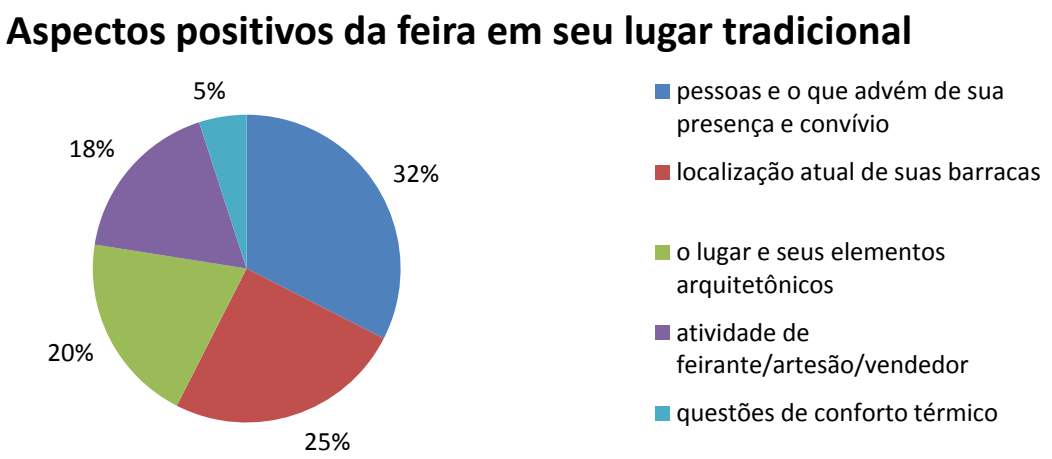


Gráfico 6 - Entrevista com feirantes da feira da Torre de TV. Aspectos positivos da feira em seu lugar tradicional.

A pergunta: "O que você menos gosta da feira e deste lugar em geral? (aspectos negativos)" também era aberta. As diferentes respostas foram organizadas em temas e estão sintetizadas no Gráfico 7.

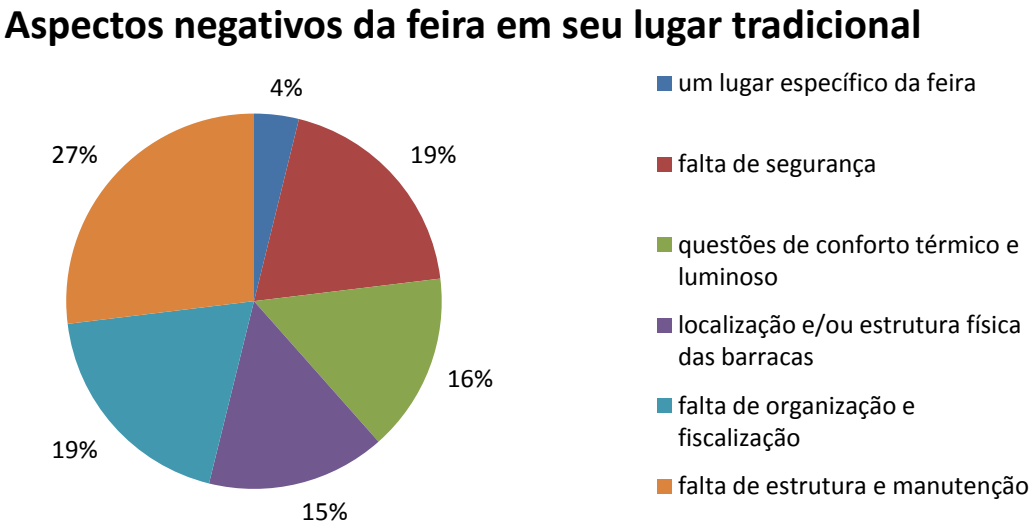


Gráfico 7 - Entrevista com feirantes da feira da Torre de TV. Aspectos negativos da feira em seu lugar tradicional.

Com relação aos aspectos negativos da feira, apenas dois referem-se a localização. Um entrevistado disse que não estava satisfeito com a localização de sua barraca na feira e outro disse que não gostava das ”pontas” da feira (locais próximos ao Eixo Monumental Sul e Norte – vias S1 e N1). Estas são respostas vinculadas ao movimento de pessoas e, consequentemente, a uma localização mais ou menos interessante para si mesmo na feira.

Considerando que, em qualquer estrutura espacial destinada a uso comercial, seja feira, rua ou shopping, sempre haverá pontos melhores e piores para venda, a depender de vários fatores, localização sendo o principal, a mudança da feira inteira para outro local não seria necessariamente solução para esses dois feirantes. Eles podiam muito bem não ser contemplados com os melhores pontos no sorteio das novas barracas. Assim, pode-se afirmar que não havia um só ponto negativo mencionado pelos entrevistados que estivesse necessariamente vinculado à localização atual da feira e que não pudesse ser corrigido com a feira no mesmo local em que se encontrava.

A pesquisa também perguntou se o feirante aprovava a mudança de lugar e concluiu que 68% deles a aprovava. As razões alegadas para isso eram dadas também de forma livre. Com relação aos argumentos dos que aprovavam a mudança da feira, apenas dois entrevistados justificaram-no por conta da sua localização. Um disse que o local será melhor, e o outro disse que "tudo tem seu lugar, inclusive na cidade, e que na torre Eiffel não é assim".

Como nenhuma das duas respostas aprofundava argumentos, e a entrevista não deu elementos para se especular sobre possíveis conotações, não serão discutidas aqui. Concluiremos apenas que 11% dos argumentos a favor da mudança da feira referem-se à sua localização.

Considerando agora os demais argumentos a favor, vemos que todos vinculavam a nova feira à resolução de problemas existentes na feira atual (insegurança, sujeira, bagunça, falta de fiscalização, de banheiro ou de espaço). Um exemplo importante seriam as respostas que mencionaram fiscalização, limpeza e segurança. Embora o lugar as possa facilitar ou dificultar, uma vez que se as deseje, elas podem ser obtidas. Aliás, elas efetivamente existiam num passado próximo, mas cessaram de ocorrer por razões não vinculadas ao espaço. Nada garante que no novo lugar não haverá também muitos moradores de rua, ou que lá os vendedores não trabalharão bêbados.

Assim, pode-se afirmar que 89% dos entrevistados listou benefícios da nova feira que poderiam ser obtidos por ela em sua localização original: aos pés da Torre de TV. Infere-se daí que os problemas que ela então enfrentava não estavam vinculados à sua localização. A remoção, portanto, não só feria a legislação patrimonial: era desnecessária.

Aquele que era, "um dos mais bem-sucedidos atos de ocupação da cidade por seus habitantes" (FREITAS, 2009) , que tinha vínculo com o lugar, com o monumento, que fazia parte do imaginário da cidade por quatro décadas, foi desmantelado.

3.2.2 Elementos de configuração – atributos globais

Já se viu, pelo exposto em 3.1, que Brasília em geral responde negativamente às categorias analíticas vinculadas aos atributos globais favoráveis à vida pública: é descontínua, pouco integrada, estruturada em áreas monofuncionais, com habitação distribuída de forma a criar comunidades homogêneas e mobilidade centrada no automóvel particular. Alguns exemplos buscam demonstrar como ela não tem feito muita coisa para aprimorar isso.

3.2.2.1 Espaço livre público

Em julho de 2009, os moradores do Setor Octogonal recolheram três mil assinaturas para tentar criar, em uma área livre, um parque ecológico e cultural, que teria centenas de árvores do cerrado, um viveiro de plantas exóticas, pista para caminhadas, campo de futebol, lago com peixes e aves aquáticas, entre outras atrações. O presidente da associação de moradores declarou: "A gente precisa pensar nas gerações futuras. Esse parque seria muito importante para ajudar a renovar o ar e atrair pássaros, sem contar que proporcionará atividades de lazer para a comunidade" (PULJIZ, 2009).

Acontece que o descampado em questão nada mais é que a última das quadras do Setor, pertencente ao Banco Central. A verdadeira intenção dos moradores era, portanto, evitar que novos prédios fossem construídos em seu bairro ao criar uma área com tantos elementos ecológicos que seria um crime ambiental destruí-la para dar lugar à "especulação imobiliária".



Figura 77 - Brasília, Brasil. Setor Octogonal com a quadra vazia (AOS 3) em evidência. Fonte: Google Earth.

Se formos contabilizar o percentual de áreas construídas e privadas do bairro, veremos que ele atualmente alcança apenas 20% da área total. Este número sobe para 21.5% se considerarmos que a nova quadra será ocupada tal qual a quadra mais densa existente. Não há como negar que 78.5% de área livre pública num bairro de 71.6 hectares é uma generosa parcela. Some-se a isso o fato que o edifício mais distante da Octogonal situa-se a 3km de distância da entrada do Parque da Cidade, e teremos que a população do bairro não está precisando de mais áreas verdes: o que os três mil moradores querem, no fundo, é que ninguém mais vá morar ali.

A cidade apresenta forte resistência ao preenchimento de suas áreas intersticiais – vazios urbanos indiscriminados e pouco representativos para a imagem da cidade. Especialmente se eles se encontram no Plano Piloto ou na área tombada. Especialmente se forem ocupados com moradia.

Outra situação digna de nota é a resistência quando a expansão do Setor Sudoeste. O projeto contempla uma faixa entre o lote redondo – sim, redondo – do Instituto Nacional de Meteorologia e o Eixo Monumental e prevê a construção de 22 prédios residenciais de seis pavimentos sobre pilotis, em moldes de superquadras, e seis prédios comerciais. Não se discutirá aqui o fato lamentável de o público alvo desta expansão ser o de alta renda[197], justamente o que menos pesa no déficit habitacional da cidade – esta discussão será feita mais adiante, no caso do Setor Noroeste. No momento, cabe apenas comentar o preconceito quanto a mais esta tentativa de tornar a cidade mais compacta, ocupando-se seus vazios.

A primeira questão que se alega é a patrimonial: a Quadra 500 desrespeitaria a escala monumental. Vejamos o texto que comparece de forma igual no Decreto nº 10.829 de 14.10.1987/GDF e na Portaria nº 314 de 8.10.1992/IPHAN:

> Art. 3° - A escala monumental, concebida para conferir à cidade a marca de efetiva capital do País, está configurada no Eixo Monumental, desde a Praça dos Três Poderes até a Praça do Buriti [...]

Por mais estranho que possa parecer, a escala monumental, pela legislação, não abrange todo o Eixo Monumental, mas é o que está escrito na lei. Como a área de expansão do Sudoeste está fora deste limite, a nova quadra não desrespeitaria absolutamente nada. Na verdade, mesmo que todo o Eixo Monumental estivesse dentro da escala monumental, ainda assim a existência da quadra seria defensável. A área delimitada por Lucio Costa para o Setor Sudoese, segundo a própria cartilha do IPHAN (2007, p. 94-95), encosta no Eixo Monumental. O projeto da expansão nem sequer encosta: libera uma área para o parque das sucupiras.

[197] O superintendente do IPHAN, por exemplo, só é a favor da expansão se as unidades residenciais forem de três ou quatro quartos. (CORREIO BRAZILIENSE, 2009)

Além do mais, esta parte oeste do Eixo Monumental tem caráter realmente distinto dos demais trechos, já que é a única em que ele está ladeado pela atividade residencial. Vê-se os edifícios de três andares sobre pilotis do Sudoeste Econômico e as casas de até três andares do Cruzeiro Velho, do lado sul, e é possível avistar as casas do Setor Militar Urbano, do lado norte.



Figura 78 - Brasília, Brasil. Área de expansão para o Setor Sudoeste, em amarelo. A Praça do Buriti representa o limite da escala monumental. Fonte: adaptado de Google Earth.

Questões ambientais também foram levantadas como argumento contra a expansão, embora o Instituto Brasília Ambiental, IBRAM, não tenha constatado empecilhos dessa natureza para a construção do empreendimento. Claro que a expansão do Sudoeste trará implicações ambientais que dizem respeito a, por exemplo, abastecimento de água ou tratamento de esgoto, assim como as traria qualquer outro bairro localizado a 40km do centro da cidade. No entanto, um bairro diverso, localizado em um lugar já servido de infraestrutura, perto do centro de comércio e serviços e projetado para produzir baixo impacto ambiental, beneficiará toda a metrópole, e não "colocará em risco a qualidade de vida de toda a população que legalmente mora no DF", como opinou uma arquiteta (MEDEIROS, 2011). Ele evitará a expansão em áreas naturais ou rurais, favorecerá o uso de transportes públicos e não motorizados, otimizará o tempo das pessoas e aumentará a diversidade da população e a utilização dos espaços públicos.

Por toda a discussão levada a cabo na imprensa, o que se pode depreender é que o principal motivo da reação contra a expansão é a preocupação com a "perda de qualidade de vida", consubstanciada na fórmula indefectível de Brasília: mais gente morando = mais carros.

A fórmula realmente procede, se a cidade continuar privilegiando as classes mais ricas e motorizadas ao autorizar apenas edifícios com apartamentos de, no mínimo, três quartos, que possuam, pelo menos, duas vagas de garagem. Se, ao invés disso, ela oferecesse moradia para extratos mais variados de renda, deixasse de centrar seu padrão de mobilidade no automóvel restringindo o espaço a ele destinado, inclusive nas residências, e aproveitasse o aumento da população e a ocupação de áreas intersticiais para tornar ainda mais viável o transporte público, a fórmula seria outra. Mais gente morando = mais vida pública.

3.2.2.2 Integração

Os moradores do Lago Norte, bairro situado em uma península e que possui a segunda maior renda média domiciliar mensal de Brasília, nunca receberam muito bem a ideia da construção de sua segunda ponte. Durante anos o assunto ficou latente e insolúvel, até que foi novamente trazido à baila no primeiro semestre de 2008, pelo GDF, que apresentou o projeto da Estrada Parque Universidade de Brasília, EPUB, composta de duas pontes e uma rodovia. Além de aumentar as alternativas de trajeto da própria população do Lago Norte, ela seria uma opção para que moradores de Sobradinho, de Planaltina, do Varjão, do Paranoá e dos condomínios da porção norte da cidade pudessem ir à Asa Norte sem necessariamente passar pela única ponte hoje existente (Figura 79).

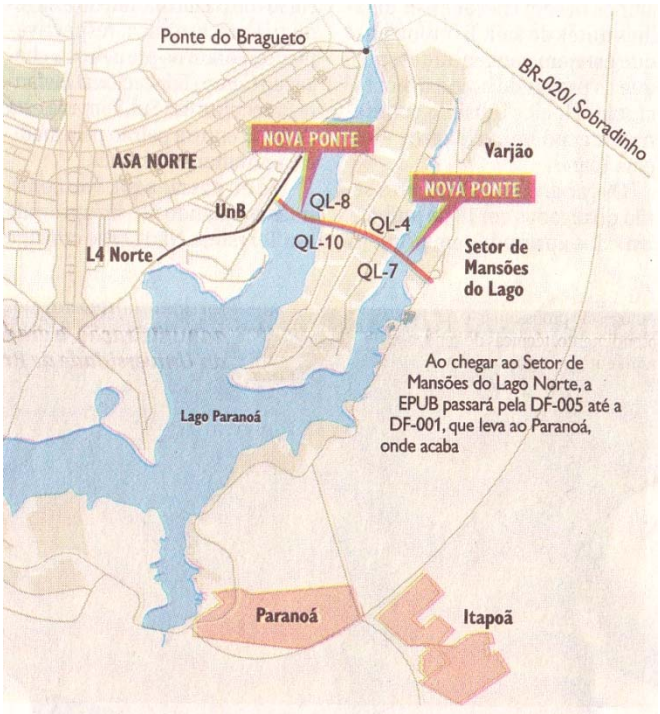


Figura 79 - Brasília, Brasil. Projeto da Estrada Parque Universidade de Brasília. Fonte: Rodrigues, 2008.

A resistência diminuiu: os moradores, frente aos problemas de congestionamento que enfrentam na sua única saída, já aceitam melhor a ideia de se conectarem à Asa Norte. No entanto, ainda são relutantes quanto à conexão com o Paranoá. Uma alegação comum é a de que isso descaracterizaria o lugar, ao tornar o bairro um local de passagem.

O próprio administrador do bairro à época se declarou contra o braço de ponte que o ligaria ao Paranoá. "A saída para o Plano realmente é necessária. Mas ainda não há necessidade de fazer o outro lado" (RODRIGUES, 2008). Então a ponte para o Plano é necessária para a população do Lago Norte, que pelo Censo 2010 do IBGE é de 41.627 pessoas, mas não o é para a população do Paranoá, de Sobradinho, de Planaltina, dos diversos condomínios do Grande Colorado, cuja população somada é de 435.047 pessoas, mais de dez vezes superior?

Sim, é importante ouvir a população em questões que envolvem seus locais de moradia, mas também é importante ter-se em conta os impactos globais negativos de decisões que mantêm nichos isolados na cidade.

No fundo, não há como negar que há, sim, uma outra razão para a recusa. A opinião de um morador a deixa transparecer: "Moro no lago norte há 26 anos e gostaria de ver esta ponte feita, pois só temos uma saída. Mas fazer a perna que liga ao Paranoá não tem razão de ser, pois já tem a saída para o Varjão. Mas não é por segurança, porque se o cara quiser vir até o Lago Norte, vem até remando" (RODRIGUES, 2008). Claro está que esse "cara" a que se refere o morador é um ladrão. A população do Lago Norte, isolada em sua península, funciona como um grande condomínio fechado, um grande grupo homogêneo, que tem tão mais receio de outros grupos quanto mais diferentes de si eles forem. Então ladrões só podem vir do Paranoá? Não há ladrões na Asa Norte? E no Lago Norte?

Em agosto de 2011, uma médica, moradora do condomínio RK, cansada de ser assaltada, colocou seringas nas grades de sua casa e um cartaz de advertência: "Muro com sangue HIV + Não pule". Em que pese ser a segurança uma das vantagens mais alardeadas pelos condomínios fechados de Brasília, este e outros episódios ocorridos dentro destes locais mostram que segregação não é garantia de segurança. Muito pelo contrário.

3.2.2.3 Atividades

No início de 2009, a igreja Dom Bosco foi processada por um morador, que alegava que o barulho dos sinos era incômodo e muito alto, mas conseguiu provar que seus sinos (na verdade, um som eletrônico que os imitava) eram menos barulhentos que o trânsito da W3 sul, avenida que separava a residência do morador da igreja.

Lembrando Allan Jacobs e Donald Appleyard, é a aceitação do razoável que permite a coexistência urbana, e a razoabilidade permeia o parecer do desembargador José Divino de Oliveira, do Tribunal de Justiça do Distrito Federal e Territórios, que liberou as badaladas do sino de uma igreja no Lago Sul, também alvos de processo: “o direito ao sossego não legitima pretensão ao silêncio absoluto, dada as circunstâncias de vida em sociedade” (PARANHOS, 2011).

Vários bares nas comerciais locais das Asas Sul e Norte foram fechados por reclamações de moradores das superquadras, e eventos culturais programados geralmente para durar um dia e ocorrer uma ou duas vezes ao ano geram uma série de críticas aos seus impactos no nível local, sendo frequentes as sugestões de os levar para locais afastados ou de criar setores destinados a eles. Uma moradora do Plano Piloto solicitou a desativação do parque infantil da Superquadra 304 Norte, trazendo como uma das justificativas o fato de os alunos da escola local o utilizarem, fazendo barulho “ensurdecedor” (Grita Geral, 2011). Um morador do Sudoeste reclamou de um circo que se instalou frente ao seu prédio, na Quadra 104, alegando que achava inapropriada a sua instalação "em local repleto de árvores do cerrado, plantadas pela própria comunidade e que abrigavam vários ninhos de pássaros" (Grita Geral, 2010). Talvez fosse interessante especular se a real questão do morador eram mesmo árvores e passarinhos ou a possibilidade de ter uma atividade circense, por ele indesejada, próxima à sua moradia.

Ainda que, sim, existam exageros e perturbações reais provocadas por certas atividades com interferência direta no espaço público, também é preciso avaliar se algumas reclamações não são fruto da intolerância, da falta de compreensão do que seja a vida urbana. Aceitar o razoável é imprescindível ao se lidar com as atividades oferecidas por uma cidade e com sua interferência na nossa esfera privada. Isso só se aprende na prática cotidiana[198], e esta prática cotidiana tem que ser alimentada por situações em que diversas atividades ocorram.

A população de Brasília está acostumadíssima à setorização, e usa a denominação dos setores como argumento proibitivo para a inserção de novas atividades, quando o próprio Lucio Costa disse que ela indicava apenas uma ênfase. O nome do setor manda, e curioso ninguém questionar, por exemplo, o que um Setor de Garagens Oficiais faz no centro da cidade. Se houve um tempo (duvidamos) em que esta era a localização mais adequada para esta atividade-

[198] A cronista Conceição Freitas costuma especular sobre as origens da falta de razoabilidade no comportamento social do brasiliense. São dela as frases: “Essa vida [a proporcionada pelas superquadras] vivida à perfeição possível em tempos tão urbanamente caóticos favoreceu o surgimento de uma geração de brasilienses egoístas ou, para não ser assim tão dura, de brasilienses mal-acostumados ao bem-estar, ao excessivo bem-estar, que em abundância pode ser pernicioso” (FREITAS, 2011); “O brasiliense do Plano Piloto e das demais áreas nobres perdeu o jogo de cintura que é preciso ter para se enfrentar uma metrópole como todas as outras do planeta” (FREITAS, 2010). Seu argumento pode ser colocado da seguinte forma: o brasiliense não exercita sua urbanidade porque não tem onde.

de, a mudança dos tempos hoje exige que ele se diversifique, dê lugar a ou abrigue novas atividades.

Ocorre que a diversificação de atividades em áreas monofuncionais da cidade costuma receber extraordinária resistência, mesmo quando ela muitas vezes é, mais que desejável, necessária. No segundo semestre de 2008, o GDF deu a conhecer sua proposta de legalizar comércios, escritórios, órgãos públicos e residências no Setor de Indústrias Gráficas, consolidando as transformações pelas quais o setor vinha passando[199]. O presidente do Sindicato das Indústrias Gráficas, cuja gráfica fica no Núcleo Bandeirante, achou as mudanças positivas para seu segmento.

> "Como os imóveis no SIG são caros [...] os empresários preferiram instalar suas gráficas em outras cidades do DF. As empresas que estão no SIG não conseguem crescer porque o setor fica no centro de Brasília e está imprensado no Sudoeste. Além disso, não há estacionamento nem espaço para os caminhões de entrega manobrarem. Mudar a destinação vai valorizar o terreno e permitir que o empresário invista em outros locais". (RODRIGUES, 2008)

Como parece ser consenso o fato de o setor não ser determinante para a caracterização de Brasília como Patrimônio Cultural da Humanidade, as alterações em geral tiveram boa acolhida, menos no que tange à questão habitacional, onde o preconceito é maior. Ministério Público e ao IPHAN não são a favor de moradia no local, por conta dos impactos no trânsito. O superintendente do IPHAN baseou sua opinião na tradicional fórmula *mais gente morando = mais carros*: "Não podemos deixar a cidade cheia de módulos de engarrafamentos."

3.2.2.4 Habitação[200]

Em 2009 circulava uma piada em Brasília que relatava o diálogo entre um repórter e o ganhador do *reality show* Big Brother daquele ano: “O que você vai fazer com o seu prêmio de 1,5 milhão de reais?” “Vou comprar um apartamento no Setor Noroeste.” “E o resto?” “Vou financiar!”

A graça está na surpreendente constatação com relação ao valor dos imóveis do Setor Noroeste, bairro que desde então vem sendo construído a noroeste do centro da cidade e propagandeado pelo governo como “o primeiro bairro ecológico do Brasil”: Nem mesmo a nova celebridade efêmera nacional teria condições de comprar, à vista, com seu prêmio milionário, um apartamento cujas dimensões correspondessem à sua fama (ou seja, que tenha mais de

[199] Este é só um exemplo de como a cidade normalmente regulariza muito mais do que planeja.

[200] Esta seção é baseada em artigo escrito em coautoria com Reinaldo Germano dos Santos Júnior, aceito para apresentação oral e publicado nos anais do 46º Congresso da ISOCARP - *International Society of City and Regional Planners*, ocorrido em Nairobi, Quênia, em setembro de 2010. Seu título original é *Setor Noroeste, Brasília: can an elite neighborhood be considered green?* (Setor Noroeste, Brasília: é possível um bairro voltado para a elite ser considerado “verde”?)

150m²)[201]. Ante a realidade socioeconômica do país, ao déficit habitacional e à expansão desordenada que se dá muitas vezes em áreas de risco e de alta sensibilidade ambiental, esta acaba sendo uma piada de mau gosto.

O empreendimento pretende ser ecológico e tenciona obter a certificação LEED-ND: *Leadership in Energy and Environmental Design – Neighborhood Development.* Assim, seria de se esperar que ele, em sua concepção, estivesse alinhado com os princípios de um desenvolvimento sustentável, no qual toda e qualquer ação governamental contemporânea necessita basear-se. O Setor Noroeste deveria ser, portanto e de forma resumida: ambientalmente correto, economicamente viável, culturalmente aceito e socialmente justo.

Inserindo o projeto do Setor Noroeste na realidade socioespacial do Distrito Federal e analisando sua contribuição a ela, veremos que ele é um empreendimento que, no nível global, aprofunda seus problemas, e, num nível local, não tende a favorecer a vida pública. Os dados utilizados aqui serão os de 2007, quando a população estimada para Brasília era de 2.455.903 habitantes.

Dentro do perímetro da área tombada, além da grande concentração de comércio, serviços e empregos, há uma grande quantidade de áreas livres servidas de infraestrutura (a maioria de propriedade pública) em contraponto a uma baixíssima e pouco variada oferta de moradias. Isso torna compreensível o altíssimo valor do imóvel aí. Algumas destas áreas livres públicas são fundamentais para manter a identidade e as feições da cidade[202]. Outras não.

Brasília Revisitada

O próprio Lucio Costa, idealizador do Plano Piloto, identificou algumas destas áreas e, no documento Brasília Revisitada, de 1987, designa seis delas para ocupação predominantemente residencial (Figura 80). Esta proposta de crescimento para dentro dos limites consolidados da cidade representa uma clara intenção de torná-la mais compacta.

[201] O cálculo é aproximado, feito com valores divulgados pela imprensa e pelas imobiliárias

[202] Especialmente as que materializam sua *escala bucólica*, uma das quatro escalas, ou características essenciais, pelas quais é tombada (monumental, gregária e residencial sendo as outras três). Holanda coloca bem que não são estas "as principais responsáveis pela baixa densidade média do Plano - são-no os espaços residuais sem uso definido [...] ou a imensa superfície de um sistema viário prioritariamente dimensionado para o automóvel" (HOLANDA, 2010, p. 54).

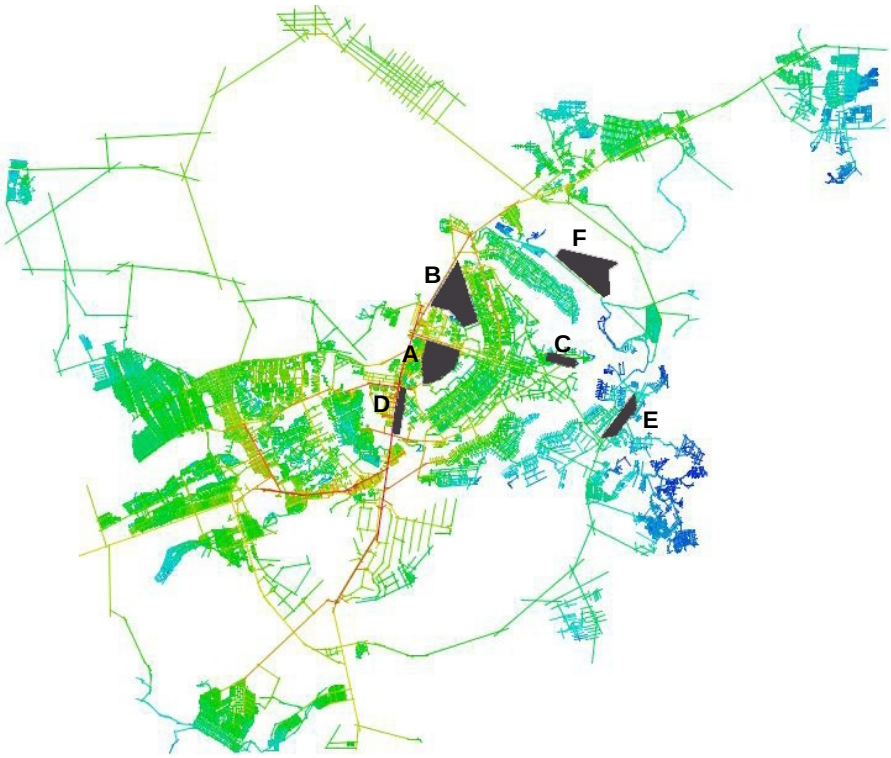


Figura 80 - Brasília, Brasil. Áreas demarcadas por Lucio Costa para expansão, no documento Brasília Revisitada, de 1987. Área A - Bairro Oeste Sul; área B - Bairro Oeste Norte; área C - Quadras Planalto; área D - Quadras da Epia; área E - Asa Nova Sul; área F - Asa Nova Norte. Baseado em IPHAN, 2007, pp. 94-95.

Nas áreas mais próximas ao centro funcional, correspondentes aos Bairros Oeste Sul e Oeste Norte, mais tarde denominados Sudoeste e Noroeste, (representados em A e B, na Figura 80**Erro! Fonte de referência não encontrada.**), seriam

> previstas Quadras Econômicas (pilotis e três pavimentos) para responder à demanda habitacional popular, e superquadras (pilotis e seis pavimentos) para classe média, articuladas entre si por pequenos centros de bairro, com ocupação mais densa, gabaritos mais baixos (dois pavimentos sem pilotis) e uso misto. (COSTA, 1991, p. 92)

No mesmo documento, Lucio Costa afirma que “convém insistir no atendimento à necessidade de habitação popular, através da implantação, em grande escala, de Quadras Econômicas” (p. 95). Elas teriam 5 hectares e 28 blocos de apartamentos, abrigando 2.500 pessoas, o que perfaria uma densidade de 500 habitantes/ha (ou 100 moradias por hectare, já que ele considerou que uma família teria em média 5 pessoas), em uma “implantação compacta”. Ele já havia sugerido a criação destas quadras ao longo das vias de ligação do Plano Piloto com as cidades satélites como forma de “aproximar [...] as populações de menor renda, hoje praticamente expulsas da cidade” (p. 90).

Em resumo, o Brasília Revisitada propõe ocupar áreas indiscriminadas próximas ao centro; adensar e buscar a convivência, num mesmo bairro, de pessoas com diferentes níveis de renda; e procurar aproximar do Plano Piloto a população de baixa renda, ao mesmo tempo

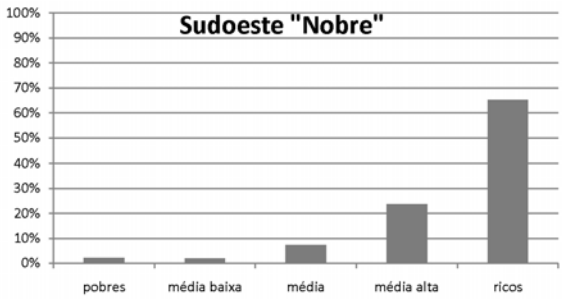
em que traz uma solução para habitação popular. À parte da ausência de variedade edilícia, a proposta de Lucio Costa contempla importantes requisitos globais de um local que se mostra favorável à vida pública. Mais ainda se o desenho dos bairros novos se conectasse ao desenho dos bairros preexistentes circundantes, favorecendo a integração global da cidade.

As lições do Setor Sudoeste

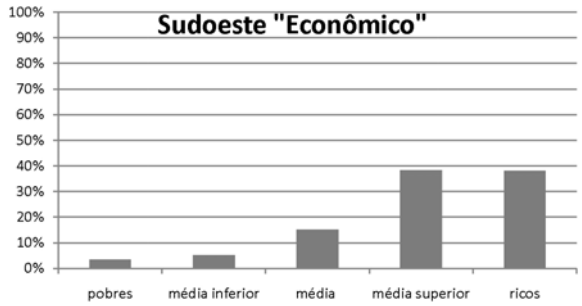
O primeiro setor a materializar estas diretrizes foi o Setor Sudoeste, criado no fim da década de 80. Apesar de possuir edifícios de uso misto e uma importante rua comercial, o bairro é principalmente dividido em Sudoeste “nobre” e Sudoeste “econômico”. O primeiro possui superquadras, com edifícios de 6 pavimentos sobre pilotis, todos com garagens subterrâneas, elevadores e, eventualmente, coberturas coletivas e/ou privativas. Já o segundo, é baseado nas Quadras Econômicas, onde há edifícios de 3 pavimentos sobre pilotis, sem elevador ou garagem subterrânea, o que faz com que grande parte da área livre pública seja ocupada com estacionamento de superfície. Estas quadras não se alternam, ou se interpenetram, no desenho do bairro.

Considerando-se os gráficos abaixo, que relacionam porcentagem de população e níveis de renda para cada parte do Setor (Figura 81), é possível perceber que nem o Sudoeste “nobre” contemplou de maneira adequada a classe média, nem o Sudoeste “econômico” amenizou a demanda popular. No entanto, observa-se que a diferença de arquitetura entre as duas quadras proporcionou, sim, certa variação de moradores quanto a faixas de renda. A superquadra foi ocupada pelos ricos (65%) e pela alta classe média (23,5%), enquanto os demais segmentos da classe média somam 11,5%. Nas Quadras Econômicas, ricos e alta classe média comparecem em igual medida (38%) e a participação dos demais segmentos da classe média dobra com relação ao Sudoeste “nobre” (HOLANDA, 2007). Ainda assim, ante o espectro da sociedade brasiliense, a variação poderia ser maior.









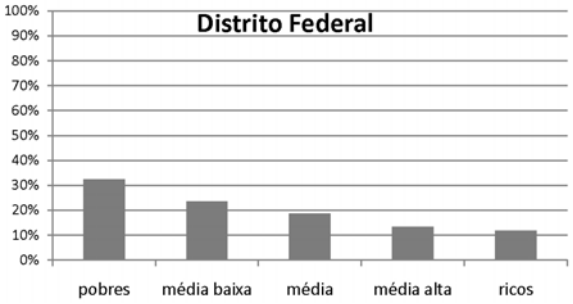


Figura 81 - Brasília, Brasil. Tipos edilícios residenciais dentro da área tombada, com respectivos gráficos mostrando o perfil dos moradores de acordo com o nível de renda. De cima para baixo: Sudoeste “nobre” (edifícios com 6 pavimentos sobre pilotis, todos com garagens subterrâneas, elevadores e, eventualmente, coberturas coletivas e/ou privativas); Sudoeste “econômico” (edifícios com 3 pavimentos sobre pilotis, sem garagem subterrânea nem elevadores). Comparar com o gráfico do Distrito Federal. Fonte dos gráficos: adaptados de Holanda, 2010. p. 67. Fonte das imagens: Holanda, 2007.[203]

Considerando-se o nível de renda, pode-se imaginar que, se o Setor Sudoeste só tivesse superquadras, teria uma população ainda mais homogênea que a que tem atualmente, e comunidades homogêneas podem tornar-se intolerantes, preconceituosas e hostis. Há poucos anos, dois episódios deram a conhecer o pensamento de alguns moradores da parte “nobre” do bairro: no primeiro, eles posicionaram-se contra a construção de escola pública, alegando que seria “para os filhos das domésticas”. No segundo, eles posicionaram-se contra a construção de quadras poliesportivas “para não juntar peão” (ALVES, 2009) .

Comunidades homogêneas também podem tornar-se vulneráveis, quando esta homogeneidade se expressar em tipo de composição familiar, fase da vida, ou rotina. Alves, 2009, descreve o perfil dos moradores do Sudoeste “econômico”, que não deixa de estar vinculado à característica dos imóveis que ocupam: “costumam viver só ou em pares. São funcionários de empresas privadas com bons salários, ou funcionários públicos com a rotina bem definida. Geralmente passam toda a tarde no trabalho. Não são muito de falar com os vizinhos nem de se

[203] A delimitação das classes de renda foi feita de acordo com Nunes apud Holanda, 2007. Pobres: até 2 Salários Mínimos (SM); média baixa, de 2 a 5 SM; média, de 5 a 10 SM; média alta, de 10 a 20 SM; ricos, mais de 20 SM.

preocupar com a segurança do imóvel". Essas características teriam sido cruciais para que os bandidos escolhessem a área como alvo de assaltos em 2009. Um bairro diversificado seria mais intensamente utilizado durante todas as horas do dia e todos os dias da semana, o que auxiliaria a promover a segurança.

Ao materializar as ideias do Brasília Revisitada, o Setor Sudoeste mostrou que, de uma forma geral, a superquadra não se destina à classe média, mas, sim, à classe alta, e que as Quadras Econômicas não se destinam à baixa renda, mas foram capazes de absorver parte da demanda habitacional da classe média. Além disso, comprovou-se que a pouca variação nos tipos de edifícios disponíveis no bairro tende a destiná-lo a comunidades homogêneas, que não representam a sociedade em que se inserem, e isso empobrece a vida pública.

Setor Noroeste

Ante estas lições, parecia natural que o Setor Noroeste, em sua concepção, avançasse em propostas de desenho que fossem inclusivas e trouxessem diversidade ao bairro, para efetivamente procurar minimizar a demanda habitacional. O Governo do Distrito Federal tinha em mãos uma grande oportunidade de fazer cumprir a função social de sua propriedade. Infelizmente, não ocorreu.

Em 1994 iniciaram-se seus estudos, tendo seu primeiro Plano de Ocupação aprovado em abril de 2000. Nele, "a estimativa da população" [80 mil habitantes] "foi feita com base no pressuposto que a área será ocupada por uma população de classe média" (GDF, 2000). Embora o Plano dissesse que os fundamentos da proposta tinham sido "norteados pelas diretrizes estabelecidas no documento 'Brasília Revisitada'", nele não eram previstas as Quadras Econômicas (que, como mostra a Figura 81, beneficiam um espectro muito maior da classe média: 60%, contra 35% na superquadra). Este plano foi revogado em dezembro de 2000.

O Setor Noroeste finalmente virou decreto governamental em 2008 (primeira etapa da proposta). Do Plano de Ocupação de 2000 para o Projeto Urbanístico de 2008, algumas alterações ocorreram, dentre as quais a diminuição do horizonte populacional do bairro para 40 mil habitantes (20 mil na primeira etapa). Outras características, no entanto, foram mantidas, como o fato de o bairro continuar não prevendo as Quadras Econômicas. O Memorial Descritivo do Projeto também diz que "a estimativa da população foi feita a partir do pressuposto que a área será ocupada por uma população de classe média". Este "pressuposto", que vem desde o plano de 2000, não tem suas origens esclarecidas na literatura consultada para este trabalho. Seria de se imaginar que ele estivesse fundamentado nos valores do déficit habitacional do DF.

O Estudo de Impacto Ambiental/Relatório de Impacto Ambiental, EIA/RIMA, documento cuja aprovação é indispensável para a realização do bairro tal como foi proposto, afirma que a

"demanda habitacional no DF não é quantificada por faixa de renda" (p. 79). No entanto, cabe notar que, no site do Ministério das Cidades[204], encontra-se sempre disponível o último relatório anual sobre Déficit Habitacional no Brasil, no qual as demandas habitacionais do DF estão quantificadas por renda.

O déficit habitacional no DF em 2007 era de 105.202 domicílios, assim distribuídos:

Renda (SM)*	Até 3 (2)	Entre 3 e 5	Entre 5 e 10	Mais que 10 > (20)	
Classe**	pobres	média-inferior	média-média	média-superior	ricos >
Déficit	84,5%	8%	4,3%	3,2%	
Domicílios	88.896	8.416	4.524	3.366	
Pessoas***	275.578	26.090	14.024	10.435	

Tabela 4 - Distribuição percentual do déficit habitacional urbano, por faixas de renda média familiar mensal no DF (Fonte: Ministério das Cidades, 2009). Neste mesmo relatório consta que, em 2007, havia 40.470 domicílios vagos em condições de serem ocupados e em construção no DF.

* renda familiar, em Salários Mínimos – SM (1 SM ≈ USD 190 em abril de 2007);

** delimitação das classes de renda de acordo com Nunes, apud Holanda, 2010, p. 67;

*** a média é de 3.1 pessoas por família, considerando-se uma família por domicílio. Esta aproximação exclui a coabitação voluntária.

Mesmo que, segundo o EIA/RIMA, sejam "notórios os problemas associados ao déficit habitacional para a classe média, em suas diversas estratificações" (p.79), não há como negar que os relacionados ao déficit para a faixa de renda inferior são maiores. O extenso documento cita o texto de Lucio Costa referente às Quadras Econômicas apenas uma vez, e não o comenta. Limita-se a dizer que o Setor Noroeste, por estar inserido no perímetro tombado da cidade, deve seguir as recomendações do Brasília Revisitada e conclui: "os princípios que nortearam a elaboração do plano de Brasília foram, portanto, seguidos" (p. 51).

O bairro possui 825 hectares e está dividido em: Parque Burle Marx (300 hectares); setor habitacional (275 hectares) e área de expansão (250 hectares). O setor habitacional está basicamente estruturado em 20 superquadras, 5 áreas de comércio local com edifícios de uso misto, e uma faixa de comércio regional, com parte de seus edifícios também de uso misto. A população a ser atendida é de aproximadamente 40 mil pessoas, das quais mais de 90% morarão nas superquadras (Figura 82). Na área onde está sendo construído o Setor, há um grupo de índios que alega residir lá há mais de quatro décadas. De acordo com o divulgado em alguns veículos de comunicação, parte dos índios já negociou sua saída, mas outra parte não negocia: deseja a posse das terras, conforme seria seu direito pela legislação federal. Atualmente lhe foram atribuídos 4 ha, com os quais não se sentem contemplados. Enquanto não há um acordo sobre esta questão, os índios têm sido tratados pelo GDF, via de regra, como invasores.

[204] www.cidades.gov.br

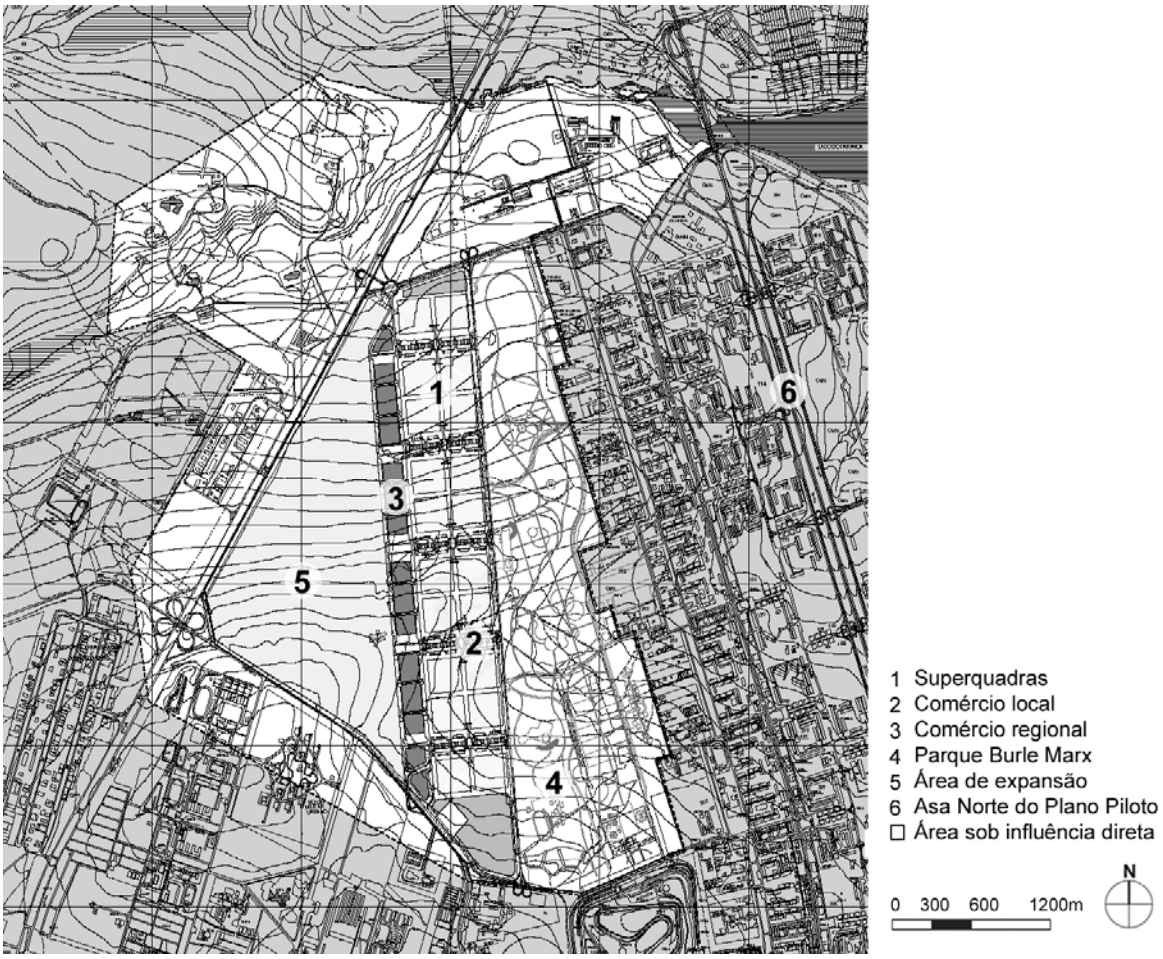


Figura 82 - Brasília, Brasil. Projeto Urbano do Setor Noroeste. Fonte: Tenorio e Santos Júnior, 2010.

O Memorial Descritivo do Projeto não faz nenhuma referência às Quadras Econômicas, afirmando, apenas que “foram adotados conceitos e diretrizes de desenho urbano que propiciam, na medida do possível, diversidade tipológica e morfológica, observadas as referências do documento ‘Brasília Revisitada’ elaborado pelo arquiteto Lucio Costa”. Esta alegada “diversidade tipológica e morfológica” será discutida logo adiante.

Bairro verde

Talvez o principal diferencial da proposta atual do Setor Noroeste, com relação à de 2000, seja o conceito de bairro verde inserido na ideia do empreendimento. A TERRACAP (imobiliária governamental) elaborou um Manual Verde, que distribuiu para todas as empresas que adquiriram terrenos no bairro. Ele “objetiva estabelecer as estratégias de sustentabilidade para o Setor Habitacional Noroeste, seguindo o critério LEED (*Leadership in Energy and Environmental Design*) para bairros (em sua versão piloto, grandemente baseada nos conceitos da Carta do Novo Urbanismo), elaborado pelo USGBC (*United States Green Building Council)*, para posterior obtenção de certificação” (TERRACAP/AGÊNCIA DE DESENVOLVIMENTO DO DISTRITO FEDERAL, 2009, p. 23). Esta ideia é explorada em todo o material promocional e de venda relacionado ao bairro.

No Manual há uma série de exigências que se configuram em práticas e decisões desejáveis não apenas para o Setor Noroeste, mas para qualquer iniciativa de construção, nesta e em qualquer cidade. Afinal, não seria coerente, ante a todo o conhecimento atual disponível, que algum edifício venha a ser construído, a partir de agora, sem comprar materiais com origem certificada, ou aproveitar a água da chuva, por exemplo. De maneira análoga, tampouco seria coerente, hoje, ao se implementar um espaço urbano, não buscar preservar as espécies vegetais nativas, ou não garantir acessibilidade total ao cidadão.

O Setor Noroeste cumpre com vários pré-requisitos do sistema de pontuação do LEED apenas por sua localização (lugar próximo de área consolidada, servido de infraestrutura, que não esteja inserido em área de proteção ambiental, ou agrícola, ou sujeita a alagamentos). Há também pré-requisitos que são cumpridos sem a menor dificuldade pelo seu projeto urbanístico: desenho para uma "comunidade aberta" (que é exatamente o conceito da superquadra), com prioridade ao pedestre e com "urbanização compacta", ou seja, densidade de mais de 7 unidades por acre[205]. Há ainda os que devem ser cumpridos pelas construtoras: como o "controle da poluição gerada pelas atividades de construção", bem como uma série de itens que dizem respeito ao "projeto, comercialização, implantação e operação das edificações do Setor Habitacional Noroeste" (TERRACAP/AGÊNCIA DE DESENVOLVIMENTO DO DISTRITO FEDERAL, 2009).

Para analisar os itens do Manual de Sustentabilidade, o setor da construção civil no DF promoveu, em 2009, um seminário no qual se verificou: a disponibilidade de tecnologia ou metodologia que atendesse às soluções propostas; os custos de implantação e as atuais condições da cadeia da indústria da construção para implantar a solicitação específica feita pelo Manual. Os resultados foram compilados em um documento de grande valia para se entender as implicações do exigido pela TERRACAP. Dentre os 169 itens constantes do Manual, 39 não foram analisados, por necessitarem esclarecimentos. Dos 130 analisados, 12 não possuem solução disponível, 64 possuem custo de implementação médio, 2 possuem custo de implementação alto e 23 são aplicáveis com ressalvas, dentro da cadeia da indústria da construção. A indústria da construção, portanto, tem condições de atender à maior parte das exigências do Manual de Sustentabilidade, mas haverá custos adicionais vinculados a isto.

Ocorre que estes são custos com os quais as construtoras estão arcando sozinhas. À diferença do que ocorre em outras cidades do mundo, onde o governo vende sua terra por preços mais baixos para empreendimentos que possuam forte caráter social ou ambiental, a TERRACAP não reduziu o preço da terra no Setor Noroeste. Sendo a área uma das pouquís-

[205] Isso dá 17 moradias/ha, muito próxima da densidade mencionada por Donald e Appleyard como não propícia para que se tenha uma cidade (15 moradias/ha)

simas, nas imediações do Plano Piloto, destinadas à expansão, em localização privilegiada, o valor de um retângulo de terra aí atingiu preços exorbitantes.

Um ano após a primeira concorrência pública, ocorrida em janeiro de 2009, o preço mínimo do lote para prédios residenciais subiu de 10,3 milhões para 15 milhões de reais[206]. Isso faz com que, só para pagar o investimento da compra do lote, a construtora tenha que cobrar 2.300 reais o metro quadrado do imóvel. O presidente do Sindicato da Indústria da Construção do DF declarou que o alto valor final das unidades residenciais se deve: ao custo elevado do terreno, aos itens de sustentabilidade que onerarão a obra, e aos acabamentos de alto luxo. “O Noroeste não foi criado para ser um bairro popular”, arrematou (MADER, 2010).

Isso fica claro quando se observa as propagandas dos imóveis à venda no Setor. Por elas, percebe-se que todos os prédios, sem exceção, são voltados para pessoas de alta renda. Os acabamentos são caros, e uma série de itens adicionais é acrescida à moradia, como forma de justificar seu alto custo, tornando-a mais exclusiva: acesso por controle biométrico, spa, piscina, salão de jogos, itens que podem contribuir para que os habitantes utilizem menos o espaço público e, consequentemente, interajam menos com os moradores do bairro que não sejam seus vizinhos de prédio. Como resultado, o metro quadrado de um apartamento de superquadra no Setor Noroeste é comercializado hoje por valores que beiram os dez mil reais.

No entanto, a TERRACAP e os responsáveis pelo projeto não tinham como certa a elitização do bairro. Afirmavam que o Noroeste não seria “um gueto de ricos”, e apontavam os edifícios de uso misto nas quadras comerciais como “o grande trunfo para diversificar as opções de imóveis” (MADER, 2009). Ocorre que o preço do metro quadrado ali é “equivalente ao de imóveis de três e quatro quartos comercializados no bairro” (AMORIM, 2009). Certos apartamentos chegam a ser maiores que alguns anunciados para as superquadras, e seus prédios possuem elevadores e garagem subterrânea.

Outra questão que cabe comentar com relação aos edifícios de uso misto é a solução proposta para o comércio local. O tipo edilício adotado no Setor é o mesmo da Asa Norte, no qual os blocos comerciais não possuem fundos, como os da Asa Sul. Nos edifícios comerciais da Asa Norte há lojas voltadas para a rua – geralmente mais valorizadas, de aluguel mais elevado – e lojas voltadas para as laterais e para a quadra residencial – muitas vezes menos valorizadas por serem menos visíveis. Nessas, aluguéis mais baixos permitem o estabelecimento de pequenos comerciantes. O comércio local do Setor Noroeste, ao buscar valorizar todas as

[206] O GDF comemorou o alto valor das vendas, pois assegurou que utilizaria a maior parte deste dinheiro para investir em infraestrutura nas comunidades carentes - e distantes do centro - do DF.

fachadas, pode dificultar a implantação de um comércio diversificado, que atenda a diferentes públicos: produtos e serviços tendem a ser menos acessíveis se se localizam em locais nobres.

Aqui retomamos a questão da "diversidade tipológica e morfológica". Embora o formato do edifício da superquadra do Setor Noroeste possa ser retangular ou quadrado; seus apartamentos possam ter um, dois, três ou quatro quartos, ser duplex, triplex ou não, ter cobertura privativa ou não; esta "diversidade" não traz variação significativa no preço do metro quadrado dos imóveis. Isso porque suas características principais são as mesmas: todos são edifícios de seis pavimentos sobre pilotis com acabamento de luxo, ambientes especiais de uso coletivo e muitas vagas na garagem (a média é de duas vagas por unidade), localizados em superquadras onde a taxa de ocupação é de 15%.

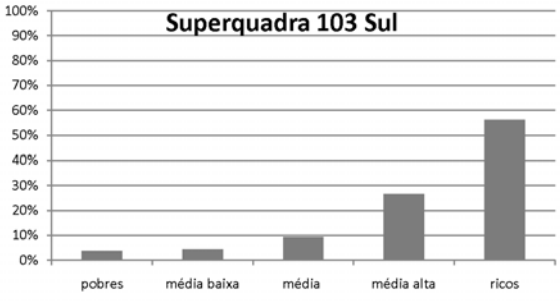
A mesma reflexão vale para os edifícios do comércio local. O fato de um edifício ser de uso misto não significa necessariamente que ele oferecerá imóveis a preços mais baixos. As características principais – garagens subterrâneas, elevadores, unidades de bom tamanho e comércio valorizado – parecem ter sido suficientes para que os preços fossem parar nas alturas.

Arquitetura e diversidade social

Retomamos aqui o estudo conduzido por Holanda, em 2007, sobre a estreita correlação ente arquitetura e a distribuição das pessoas com diferentes faixas de renda na cidade. Por ele, conclui-se que não é completamente correto afirmar que ricos moram no centro de Brasília e pobres moram na periferia, pois características locais, do bairro e das edificações, somam-se a atributos globais e contribuem para distribuir melhor a sociedade no território, sem produzir comunidades homogêneas. Das áreas analisadas, quatro se encontram dentro dos limites do perímetro tombado e representam tipos padronizados: Sudoeste "nobre" e Sudoeste "econômico" (mostrados na Figura 81); Superquadra 103 Sul e edifícios JK (Figura 83)[207].

[207] A outra área analisada foi a Vila Planalto, antigo acampamento de obra tombado juntamente com a cidade, localizado a 1,5km da Praça dos Três Poderes. De todos os resultados do estudo, o autor considera este o mais gratificante, pois sua variedade de formas e dimensões de ruas, lotes e residências (é um bairro com habitações unifamiliares) permitiu que abrigasse população cujo perfil de renda espelha o do DF.







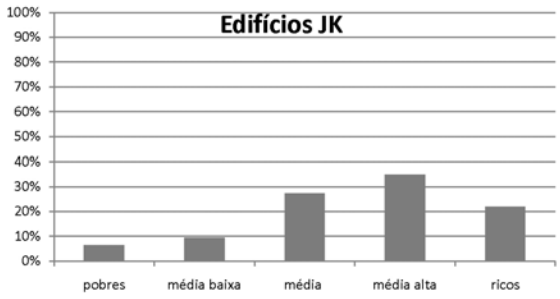
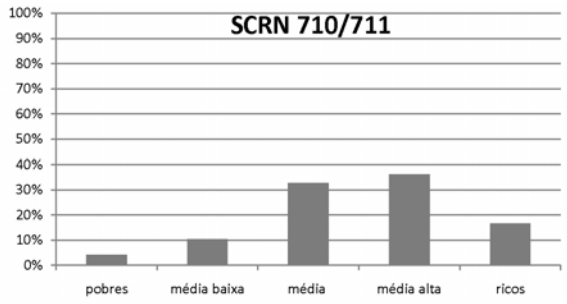


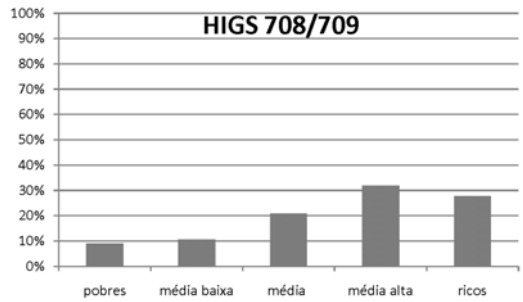
Figura 83 - Brasília, Brasil. Tipos edilícios residenciais dentro da área tombada, com respectivos gráficos mostrando o perfil dos moradores de acordo com o nível de renda. De cima para baixo: Superquadra 103 sul (edifícios de 6 pavimentos sobre pilotis com elevador, a maioria com garagem subterrânea); edifícios JK, nas Superquadras 400 sul (3 pavimentos sem pilotis, elevadores ou garagens). Fonte dos gráficos: adaptado de Holanda, 2007. Fonte das fotos: acima, Holanda, 2007; abaixo, Reinaldo Germano.

O estudo trouxe forte indício de serem justamente os tipos habitacionais que diferem daqueles da maioria das superquadras (pilotis com 6 pavimentos, elevadores e garagens) os grandes responsáveis por trazer maior diversidade ao centro de Brasília. Assim, este trabalho investigou o perfil de renda da população que reside em outras áreas da cidade e associou-o às características dos edifícios e do local de sua implantação. Todos estes edifícios possuem fachadas simples, sem materiais sofisticados. No caso dos edifícios multifamiliares, as áreas comuns limitam-se às circulações, não havendo outros ambientes de usufruto dos condômi-nos. A inexistência de garagem faz com que o estacionamento de superfície existente seja disputado pelos clientes e trabalhadores do comércio localizado no térreo (Figura 84).











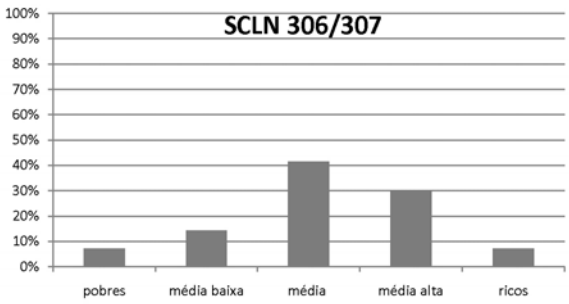


Figura 84 - Brasília, Brasil. Mais tipos edilícios residenciais dentro da área tombada, com respectivos gráficos mostrando o perfil dos moradores de acordo com o nível de renda. De cima para baixo: SCRN 710/711 (uso misto, 5 pavimentos, com ou sem elevador e sem garagem subterrânea); HIGS 708/709 (casas geminadas unifamiliares com lotes de 8x20, sendo que algumas filas de casas não têm estacionamento em frente); SCLN 306/307 (edifícios de uso misto, 3 pavimentos, sem elevador ou garagem subterrânea) (IBGE, 2000).

Uma especulação

Contrariando o que indica o EIA/RIMA, que considera a área de influência direta do empreendimento como indo pouco além dos seus próprios limites, o novo bairro terá implicações diretas na estrutura metropolitana. Assim, se os dados disponíveis explicitam a indesejável situação socioespacial do DF, e se pesquisas e levantamentos apontam caminhos que podem ser trilhados para auxiliar a minimizá-la, qual a justificativa em se criar um bairro que segrega

mais ainda a população e consolida uma situação que vai na contramão do desenvolvimento sustentável, acirrando a dicotomia centro-periferia, empobrecendo a vida pública por concentrar moradia e comércio para população de alto poder aquisitivo?

Seria possível aproveitar-se a criação do setor Noroeste para ajudar a diminuir o déficit habitacional, a equilibrar a metrópole e a favorecer a diversidade social? Sim, se o próprio governo não especular sobre o valor da terra de sua propriedade, e se o bairro oferecer moradia diversificada que atenda a pessoas de diferentes níveis de renda. Para comprová-lo, apresentar-se-á uma proposta elaborada de forma breve apenas a título de simulação. Ela não se limita ao horizonte populacional de 40 mil pessoas, rejeita o atual padrão de crescimento que se dá em forma de espraiamento periférico em baixas densidades da capital federal e oferece maior densidade no centro como uma alternativa para a reorganização intraurbana e melhor aproveitamento de sua infraestrutura.

A proposta considera 1) a primeira etapa do Setor Noroeste, em fase de implantação, como fato consumado; 2) a possibilidade da fixação dos indígenas onde eles se encontram atualmente, com a reorganização de superquadras e o redesenho dos limites do parque Burle Marx para incluí-los; 3) a necessidade de proceder a conexões com as áreas circundantes da cidade e seus principais canais de circulação para criar eixos de transporte público integrado; 4) a possibilidade de ocupar toda da área destinada para expansão. A partir daí, simula o perfil de renda dos possíveis moradores do bairro, para comprovar se ele realmente se mostra mais diverso quanto a isso.

A proposta, por razões óbvias, não avança em outros aspectos também fundamentais do projeto urbano, o que exigiria equipe multidisciplinar e foco distinto do proposto aqui. Assim, dentre os princípios de intervenção, considerando que o bairro adotará todas as medidas necessárias para assegurar seu baixo impacto ambiental e para favorecer o pedestre, o transporte público e a bicicleta e desencorajar deliberadamente o uso do transporte particular[208], está:

1) Desenhar um bairro que ofereça diversidade de opções de moradia para pessoas de diferentes níveis de renda. Para isso, ele deve utilizar linguagem arquitetônica e soluções edilícias e de desenho urbano existentes na cidade, mais especificamente *dentro da área tombada*, conforme os estudos apresentados (Figura 85). Isso para comprovar que a adoção

[208] Em se tratando de uma cidade que favorece enormemente o transporte individual, e que possui uma alta taxa de motorização, a inexistência de garagens ou locais para estacionar nas proximidades parece ser importante fator barateador dos imóveis. Se, junto a isso, eliminar-se o patamar mínimo de vagas e se estabelecesse patamar máximo e não se permitir que haja estacionamento público gratuito nem garagens subterrâneas nas áreas comerciais locais, há uma chance de o bairro ser mais acessível para população de menor poder aquisitivo. Os benefícios ambientais decorrentes de uma urbanização não centrada no automóvel serão um bônus

de variedade edilícia não contraria a preservação da escala residencial, uma vez que todos os tipos utilizados fazem parte dela.

		
Tipo 1 Edifícios da atual proposta do Noroeste, com garagem e elevador (pilotis mais 6 pavimentos)	**Tipo 2** Edifícios de uso misto: 5 pavimentos, sem garagens e, eventualmente, com elevadores	**Tipo 3** Edifícios de uso misto: 3 pavimentos no térreo, sem garagens ou elevadores
		
Tipo 4 Prédios “econômicos”: 3 pavimentos com pilotis, sem garagens ou elevadores.	**Tipo 5** Casas geminadas unifamiliares: lotes estreitos, sem garagens.	**Tipo 6** Edifícios JK: 3 pavimentos sem pilotis, garagens ou elevadores.

Figura 85 - Tipos edilícios selecionados para compor a simulação expansão do bairro. Fontes: fotos dos tipos 1 e 4: Holanda, 2007; fotos do tipo 6: Reinaldo Germano.

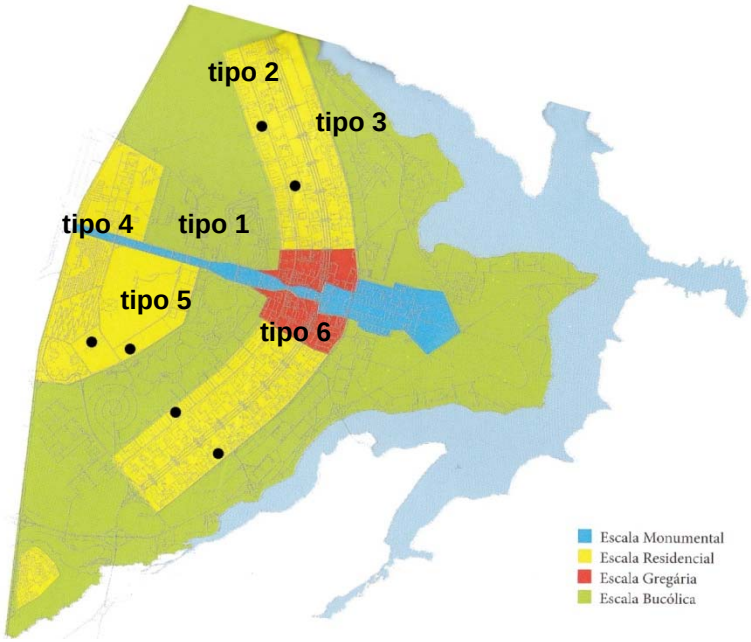


Figura 86 - Brasília, Brasil. Mapa das escalas de preservação. Todos os tipos edilícios estudados e utilizados na proposta pertencem à escala residencial. Fonte: adaptado de IPHAN, 2007, p. 32.

O resultado está ilustrado na Figura 87 e sintetizado na Tabela 5.

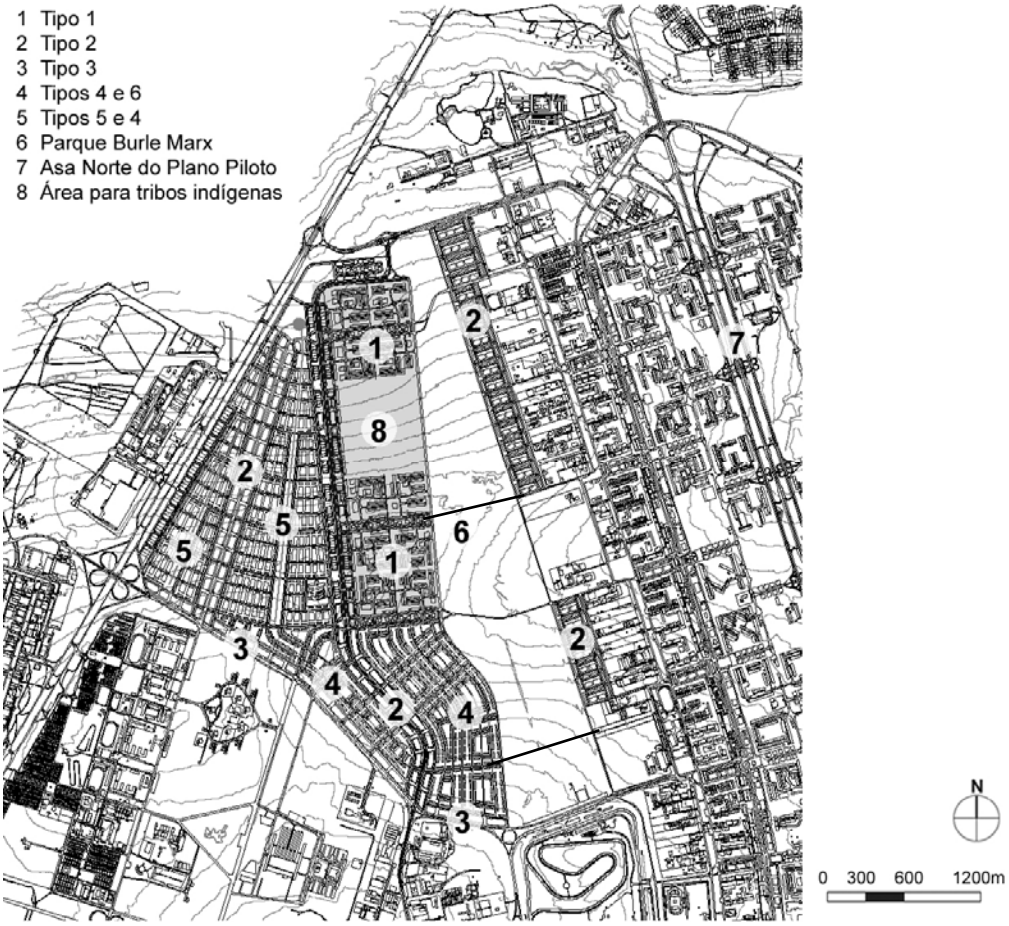


Figura 87 - Brasília, Brasil. Setor Noroeste. Proposta elaborada a título de simulação para especular sobre a possibilidade de ele possuir população mais diversificada se oferecer diferentes tipos de moradia. Os tipos se alternam e se interpenetram no projeto do bairro. As quadras de tipo 2, a leste tencionam definir melhor os limites da asa norte do Plano Piloto e preencher espaços de fundo dos lotes existentes, com fachadas frontais voltadas para o Parque Burle Marx, que aqui teve forma e dimensão alterados, tendo incluído a área (8). Fonte: Tenorio e Santos Júnior, 2010.

			níveis de renda					
tipos	**edifícios**	**domicílios**	**pobres**	**média-baixa**	**média**	**média-alta**	**ricos**	**popul.**
1		6451,61	138,06	120,00	467,10	1521,94	4205,16	20000
2	444	14685,30	607,97	1518,46	4810,90	5317,55	2430,42	45524
3	120	3471,43	246,47	493,29	1441,68	1043,16	246,47	10761
4	543	7819,20	259,60	394,87	1190,08	2993,19	2981,46	24240
5	2992	2992,00	267,78	315,36	621,44	955,94	831,78	9275
6	275	3960,00	254,63	375,80	1083,06	1378,08	868,43	12276
total	4374,0	39379,54	1774,52	3217,78	9614,27	13209,86	11563,71	**122077**

Tabela 5 - Simulação das famílias residentes no Setor Noroeste, de acordo com o nível de renda, a partir da proposta. Para as fórmulas, foram considerados apartamentos com área média de 50m² nos tipos 2, 4 e 6; apartamentos com área média de 35m² no tipos 3; lotes com tamanho médio de 6x12m no tipo 5. Os valores do tipo 1 (superquadras e outros tipos edilícios do Setor Noroeste) foram calculados utilizando-se o perfil do Sudoeste “nobre” e o limite populacional.

A simulação de expansão aumentou a população do bairro de 40.000 para 122.000 habitantes (é importante notar que, originalmente, o universo populacional era de 80.000 habitantes). A densidade também aumentou: de 48,5 habitantes/ha para 148 habitantes/ha, considerando-se toda a área (parque incluído). Isto trará implicações ambientais que dizem respeito a, por exemplo, abastecimento de água ou tratamento de esgoto, assim como as traria qualquer outro bairro localizado a 30km do centro da cidade. No entanto, como já dito aqui, um bairro diverso, localizado em um lugar já servido de infraestrutura, perto do centro de comércio e serviços e projetado para produzir baixo impacto ambiental, beneficiará toda a metrópole.

Os gráficos comparativos da Figura 88 mostram que o número de famílias ricas diminuiu de 65,2% para 29,4%, enquanto o número de famílias de todos os demais níveis de renda subiu: pobres de 2,1% a 4,5%, média-baixa de 1,9% a 8,2%, média de 7,2% a 24,4% e média-alta de 23,6% a 33,5%.

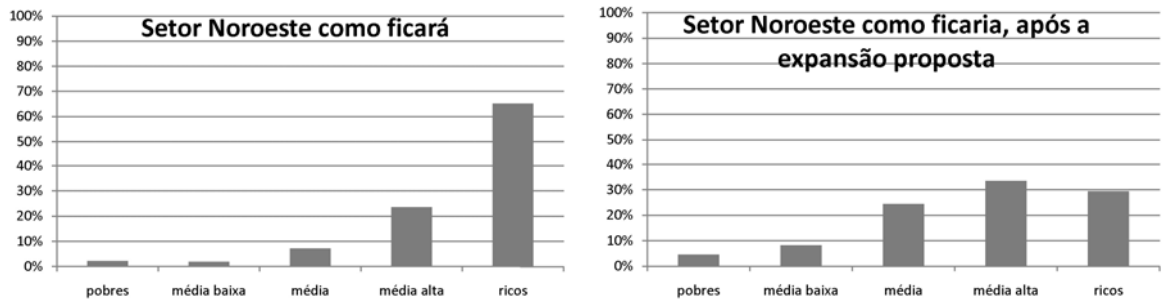


Figura 88 - Gráficos dos níveis de renda do Setor Noroeste como ficará e como poderia ficar, após a simulação.

Muitas variáveis influenciam a distribuição das pessoas com diferentes faixas de renda na cidade. O "mercado" é uma delas. No entanto, não se pode ignorar o papel fundamental da arquitetura neste contexto: é preciso aprender com a configuração das nossas cidades e usar esse conhecimento para avançar rumo à equidade. É possível delinear-se um cenário de maior inclusão socioespacial, mesmo na área mais nobre da cidade, com benefícios para a vida pública em Brasília.

3.2.2.5 Mobilidade[209]

Desde sua concepção original rodoviarista[210] às suas políticas de expansão e ocupação de solo, tudo em Brasília, tem reforçado a característica de que o carro – e não o pedestre – é

[209] Esta seção deriva de artigo escrito em coautoria com Reinaldo Germano, publicado nos anais do e apresentado no 45º Congresso da ISOCARP - *International Society of City and Regional Planners*, ocorrido em Porto, Portugal, em setembro de 2009. Seu título original é *"Brasilia's Urban Transport Program: review and speculations - an environmental approach"* (O Programa de Transporte Urbano de Brasília: revisão e especulações - uma abordagem ambiental)

[210] "E houve o propósito de aplicar os francos princípios da técnica rodoviária - inclusive a eliminação de cruzamentos – à técnica urbanística" (COSTA, 1991, p. 20)

a medida tanto das suas políticas de planejamento urbano quanto das mais corriqueiras ações do poder público na cidade. A jornalista Conceição Freitas, ao comentar em sua coluna diária que seu carro havia ido para o conserto, e que por isso ela havia ficado “órfã de carro” por “27 longas e atordoadas horas”, escreve: “Parece meio antipático e desrespeitoso para com o milhão e meio de brasilienses que não têm um quatro rodas à sua disposição, mas é fato, cru e nu: quem não tem carro nesta cidade vive como um náufrago" (FREITAS, 2009).

Apesar de a cidade favorecer o carro, e possuir uma frota que em maio de 2009 era de 1.086.015 veículos, dos quais 75% são automóveis[211], mais de 63% da população ainda se desloca por meio de transporte público e não motorizado. No entanto, este padrão mais desejável e sustentável de mobilidade se estabelece por falta de opção, não por escolha dos habitantes com menor poder aquisitivo (DA SILVA e BOWNS, 2008). O transporte público é ineficiente, insuficiente, desconfortável, caro e inseguro: em abril de 2009 registrou-se um assalto a ônibus a cada 5 horas no DF[212]. Redes de calçadas e ciclovias são precárias ou inexistentes, o que desestimula o uso do transporte não motorizado e coloca seus usuários em situações de desconforto e risco: 46.5% das 456 vítimas fatais do trânsito em 2008 eram pedestres ou ciclistas[213]. Transporte público e não motorizado em Brasília é, portanto e lamentavelmente, visto como coisa de pobre.

Não por acaso, carro é um dos bens de consumo mais cobiçados pela população, que cresceu 20% de 2000 a 2007, enquanto que a frota de veículos cresceu 65%, no mesmo período. O efeito do espraiamento periférico de baixa densidade típico da expansão da cidade faz com que uma família de classe média de 5 pessoas que vive em um condomínio fechado a 20km do centro funcional gaste 450 litros de gasolina e emita 7.3 ton de CO_2 por mês com seus dois carros. Diariamente enfrenta-se 60km de congestionamento nas vias do DF (contribui para isso o fato de 60% dos carros que circulam transportarem apenas seu condutor); há um déficit de aproximadamente 30 mil vagas de estacionamento no centro da cidade, o que faz com que automóveis invadam áreas verdes e áreas livres públicas em busca de espaço. A insatisfação, por parte de todas as parcelas da população, é geral, e os prejuízos socioambientais advindos desta situação são enormes.

Ante a esta situação, estudos vinham sendo feitos para a elaboração de um Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal e Entorno, PDTU, que foi aprovado em 2011. Enquanto isso, o Governo do Distrito Federal aprovou, em 2007, uma parte importan-

[211] Fontes: IBGE e DETRAN-DF

[212] Fonte: Polícia Militar do Distrito Federal, PMDF

[213] Fonte: DETRAN-DF

te dele, chamada Programa de Transporte Urbano, para aprimorar o transporte público da capital. A iniciativa, chamada de *Brasília Integrada*, pode ser considerada um grande avanço neste campo, especialmente por ter como objetivo geral: "promover a mobilidade no Distrito Federal de forma a aumentar a integração dos núcleos urbanos e melhorar as condições de equidade e qualidade de vida da população". No entanto, ao concentrar-se no transporte público coletivo, não contempla sua interação com o transporte não motorizado (pedestres e ciclistas, principalmente) para conectá-lo os pontos de parada ou integração aos destinos das pessoas, nem o associa a estratégias de uso e ocupação de solo. Mais preocupante que isso, não desencoraja o uso automóvel particular: a única opção que, com todos os seus desdobramentos e implicações, é capaz de alterar o modelo de mobilidade da cidade.

São claras as implicações da estrutura metropolitana de Brasília na mobilidade das pessoas. Ela é uma das cidades mais dispersas do mundo; sua densidade populacional, à diferença de outras cidades, aumenta à medida em que se afasta do centro, um centro que não é equidistante dos núcleos da cidade e onde estão concentrados os empregos formais da cidade. O resultado são grandes distâncias emprego-moradia, e a esmagadora maioria de seus habitantes, cada vez mais motorizados[214], dependente de longos deslocamentos diários ao Plano Piloto (Figura 89). A construção do metrô foi um importante passo para articular alguns núcleos da cidade, mas seu alcance é restrito.



Figura 89 - Brasília, Brasil. Trânsito em direção ao Plano Piloto de manhã cedo. Fonte: esquerda: TC-BR/Altran; centro e direita: Geilson Macedo Lima – ASCOM/ST

O movimento pendular, a falta de conexão entre as partes da metrópole, a existência de vazios urbanos e áreas de baixa densidade em locais completamente servidos por infraestrutura – de transporte, inclusive – contribuem para Brasília ter, hoje, um sistema de transporte pú-

[214] Os dados utilizados nesta seção são de 2007, quando Brasília tinha 2.455.903 habitantes (3.263.535 habitantes, quando consideramos as cidades dormitório do entorno imediato) e uma frota de veículos registrados no DF de 964.534. Isso configura uma média de 2,5 pessoas por veículo.

blico caro, ineficiente e nada atraente. A bicicleta sempre foi relacionada apenas a atividades de lazer, e o pedestre sempre pareceu ter menos direitos que o automóvel.

O Programa de Transporte Urbano do DF – Brasília Integrada

O Brasília Integrada institui o Sistema Integrado de Transporte do DF e o Sistema de Bilhetagem Automática, de acordo com o que consta na Lei Distrital 4011-2007, e dá outras providências para alcançar seus objetivos de mobilidade[215].

Estas providências buscam, basicamente:

1. aprimorar o serviço do transporte público – combate ao transporte pirata; renovação de frota; ampliação de frota rodoviária e metroviária; implantação de Veículo Leve sobre Trilhos; ampliação de rota metroviária; integração de modais; introdução da bilhetagem automática; criação de corredores exclusivos para ônibus; implantação de terminais, pontos de transferência e abrigos e

2. desafogar o trânsito – ampliação de vias; construção de vias marginais; construção de novas vias; ampliação de pontes e viadutos e construção de viadutos.



Figura 90 - Brasília Integrada, espacialização das intervenções. Fonte: adaptado de GDF, 2007.

É inegável que o Programa traz avanços para o Distrito Federal. A ampliação das atuais linhas do metrô; a ligação do aeroporto com a cidade por meio de um eixo viário acessível (ini-

[215] *Mobilidade* é definida no Plano Diretor de Ordenamento Territorial do DF, PDOT, como o "resultado de um conjunto de políticas de transporte e circulação que visa proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, por meio da priorização dos modos não motorizados e coletivos de transporte, que não gere segregações espaciais e seja socialmente inclusivo".

ciativa quem tem forte relação com o fato de Brasília ser uma das cidades-sede da Copa do Mundo de 2014) e a preocupação com a diminuição dos tempos de trajeto e com o aumento do conforto e segurança dos usuários de transporte público são todas ações necessárias e oportunas.

Apesar disso, o Programa esbarra numa falha de abordagem. De acordo com o Relatório de Avaliação Ambiental Estratégica[216], busca-se implementar um sistema integrado de transporte direcionado “aos usuários, marcadamente os de menor renda, que são dele cativos”, ao invés de ser direcionado a todos os habitantes da cidade, inclusive – e principalmente – àqueles que não o utilizam. Isso porque, os “usuários cativos” em sua esmagadora maioria, pegam ônibus e metrô ou percorrem grandes distâncias a pé ou de bicicleta por falta de opção. Ainda que os ônibus sejam mais novos e andem mais rápido, assim que essas pessoas tiverem condições de adquirir e manter um automóvel, muitas delas o farão. Segundo um morador: “Há um jeito confortável de se viver em cada cidade. Em Brasília, o único jeito é possuindo um carro.”

Por que isso? Porque apesar do transporte público ser aprimorado, a cidade continua preocupada com o conforto do automóvel, que não recebe uma política explícita de desencorajamento dentro do Programa, embora nele esteja claro que o carro deve ser preterido em favor do transporte público e não motorizado. Quando se pretende realizar uma ação voltada para o transporte público sem penalizar o transporte particular, o carro continua sendo uma opção ainda mais tentadora.

Tome-se como exemplo a criação dos corredores exclusivos para ônibus. Quando o ônibus vai mais rápido, isso é um fator positivo para favorecer a equidade e tornar o transporte público algo atraente. Ocorre que os corredores serão feitos apenas em avenidas que terão sua capacidade viária aumentada, ainda que muitas delas já possuam três faixas. Ou seja, os ônibus terão uma faixa exclusiva, mas os automóveis terão a pista inteira para si. Como bem resumiu um internauta em um grupo de discussão sobre o Brasília Integrada: "Todo mundo está torcendo para que o novo sistema dê certo para poder andar com o seu carro tranquilamente em vias menos congestionadas! Não vejo ninguém com projetos de usar apenas o transporte público e deixar seus 4 ou 5 carros na garagem!“

A intenção de desafogar o trânsito é, sem dúvida, benéfica, e deve ser perseguida. A motivação para isso, no entanto, não deve ser a preocupação em dar espaço suficiente a todos os carros que hoje circulam na cidade e aos que ainda virão inevitavelmente a integrar a atual

[216] Relevante documento complementar, elaborado para fins de obtenção de financiamento junto ao Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID).

5ª maior frota de automóveis do Brasil, pois isso é uma tarefa sem fim, irrealizável. Deve, sim, ser o compromisso com um padrão de mobilidade mais eficiente e ambientalmente desejável, num cenário de menos automóveis nas ruas, cotidianamente, mesmo que a frota cresça. Assim como vem sendo feito com sucesso em muitas cidades do mundo, ao invés de se aumentar o número de pistas, criar vias marginais e construir novos viadutos, dever-se-ia diminuir a capacidade viária destinada exclusivamente aos carros, em favor dos demais meios de mobilidade.

Estacionamentos

É importante acrescentar, ainda que não faça parte do Programa nem seja mencionada como ação complementar a ele, a intenção do governo em "solucionar" o problema do estacionamento no centro, estimulando com isso o transporte particular. A ideia era criar 15 a 20 mil vagas, a maioria em garagens subterrâneas no Setor Comercial Sul, que seriam construídas por meio de parcerias público-privadas. A previsão inicial estimou o valor da hora de estacionamento em torno de 3 reais, o que gerou polêmica e fez o governo declarar que ainda estava estudando a proposta, que não voltou mais à baila[217].

A falta de vagas é assunto recorrente na imprensa local e considerado um dos principais problemas da cidade. Ocorre que o problema não é a falta de vagas (uma olhada rápida no centro da cidade mostrará que há uma quantidade enorme de vagas disponível), é o excesso de carros. Esta mudança de visão do real problema muda completamente a busca por soluções: ao invés de se procurar criar mais vagas, todos os esforços passarão a ser concentrados em se diminuir o número de carros na cidade no período comercial.

Ciclistas

Ainda paralelos ao Programa, mas não necessariamente integrados a ele, vêm projetos e iniciativas voltadas para o transporte não motorizado. Com relação à bicicleta, há o Pedala-DF, ambicioso programa que pretendia construir 600 km de ciclovias pela cidade, dos quais, em abril de 2009, apenas 42 km se encontravam implantados, muitos deles em acostamentos, como nos Lago Norte e Sul. A preferência ao transporte particular, no entanto, revela-se à primeira alteração de uso do solo: assim que foi inaugurado o shopping Iguatemi, no início do Lago Norte, os acostamentos/ciclovias foram automaticamente transformados em faixas viárias nos trechos mais próximos à área de influência do equipamento.

[217] Cabe lembrar que muitas ações do então GDF foram interrompidas pelos escândalos nos quais se envolveu, e que resultaram na prisão do governador, na renúncia do vice-governador e na designação de governadores interinos até o término da gestão, no fim de 2010. Uma delas foi a do aluguel de bicicletas, que parecia estar prestes a se efetivar. Ela previa esse serviços em terminais de integração, cujo preço seria de 3 reais/hora, a partir da primeira meia hora, que se pretende gratuita. Este valor não gerou a mesma reação que a do preço das garagens.

O pedestre

Com relação à estrutura destinada à circulação de pedestres, havia a iniciativa de recuperar e complementar calçadas, ainda que ela não estivesse vinculada a um projeto específico de se criar uma rede de passeios segura e confortável, que merecesse uma série de equipamentos complementares. O trajeto de 240m entre a parada de ônibus da 607 Norte e o limite da Universidade de Brasília, por exemplo, que durante 47 anos foi uma trilha na terra (poeira no inverno e barro no verão), ganhou uma calçada com 2m de largura, que ainda não recebeu iluminação pública. No entanto, já é alguma coisa.[218]

Em geral, a cidade não costuma olhar para os pedestres e suas necessidades. Há não muitos anos, a via L3 Norte foi ampliada. Onde havia uma só pista, com duas faixas em cada direção, criou-se duas pistas com três faixas cada, com canteiro central. Houve a preocupação em se plantar grama e palmeiras, mas nenhuma em se colocar calçadas: o projeto não as contemplava. As poucas calçadas implantadas *a posteriori*, que somam 665m de extensão (a via, com suas conexões com a L2, soma 4,5Km), não cobrem nem mesmo os trajetos mais evidentes. Não foi plantada uma só árvore com o propósito de sombreá-las, ou colocado um poste de iluminação adequado. Pela Figura 91, poder-se-ia dizer que faltam calçadas para atender a 75% dos pedestres. Para os carros não falta nada. Em março de 2010, uma estudante foi estuprada enquanto caminhava pelo percurso escolhido por estas duas mulheres do meio, que passa por um terreno baldio, com mato alto e nenhuma iluminação. O atalho proporcionado pelo terreno baldio é a diferença entre se andar, a partir deste ponto, 240 ou 460m até a parada de ônibus mais próximo.



Figura 91 - Brasília, Brasil. Travessia de pedestres na via L3 Norte, limite oeste do campus da Universidade de Brasília.

[218] Talvez a mais importante obra para os pedestres realizada ultimamente no centro da cidade seja a ligação interna da quadra 2 do Setor Comercial Sul, no fim de 2009, que desbloqueou o trajeto longitudinal no setor, diminuindo o tempo de trajeto de milhares de pessoas, tornando o percurso menos penoso.

As iniciativas voltadas para o pedestre não parecem compreender que a experiência de deslocar-se pela cidade a pé precisa ser segura e prazerosa para ser encarada como uma opção. Durante o tempo de pesquisa deste doutorado, vivi 10 meses sem carro, deslocando-me à pé, de ônibus e de táxi, principalmente no Plano Piloto, onde moro e trabalho. Esta experiência me permite afirmar que, a cada trajeto interrompido, escuro ou desconfortável; a cada calçada desnivelada, estragada, inexistente ou ocupada por carros estacionados; a cada passagem subterrânea suja e insegura; a cada parada de ônibus deteriorada (onde há propaganda de revestimento cerâmico, ou de pacotes turísticos a Nova York, mas não há uma grade de horários e itinerários); a cada cruzamento de tempo exíguo, onde se tem que correr para atravessar a pista; a cidade lhe grita: "Você não tem importância nenhuma. Você não me interessa. Não seja um perdedor: compre um carro."[219]

Este tratamento dado ao pedestre tem, dentre suas origens, uma que não pode ser ignorada: a cultural. As pessoas responsáveis pela mobilidade nesta cidade não parecem acreditar que estão trabalhando para si mesmas, mas para o outro, um outro anônimo, para o qual qualquer coisa está bom. Em 2008, o então secretário de Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente do Governo do Distrito Federal, ao enumerar algumas iniciativas da pasta, disse: “O pedestre tem sido lembrado. Afinal, Brasília não é uma cidade só para carros. Todos nós, ao sairmos do carro, viramos pedestres.” Considerando os mais de 63% da população que se desloca por transporte público e não motorizado, é de se perguntar: “Nós, quem, cara-pálida?”

Em 2009, participei como convidada, representando a Universidade de Brasília, de um dos seminários que subsidiariam a elaboração do PDTU. Uma das dinâmicas de grupo solicitava que se escrevesse, em retângulos de papel, frases relacionadas à questão da mobilidade. Elas seriam organizadas em um painel e, posteriormente, discutidas. Em meu retângulo (que naquele momento não sabiam que era meu), selecionado para abrir a discussão, havia a pergunta: “Quem aqui é pedestre?” Ao ouvir isso, as pessoas se entreolharam, algumas levantaram a mão, muitos ficaram em dúvida, ouviu-se alguém dizer: "Hoje eu não sou pedestre porque vim de carro...". Ante a reação geral, a condutora do evento pediu à pessoa que tivesse feito a pergunta que a esclarecesse (ela o fez olhando para mim: depois de três dias de seminário, já lhe era possível adivinhar que aquilo tinha a minha cara). Foi-me, então, necessário esclarecer a vários presentes – que incluíam representantes de órgãos do GDF (Secretaria de Transporte, Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente, Secretaria de Obras, TERRACAP, Novacap), do Ministério dos Transportes e da empresa consultora responsável pela elaboração do Plano – que em termos de mobilidade, a menos que tenhamos deficiência

[219] Nesse período sem carro, ampliei o meu número de conhecidos na vizinhança imediata (quadras e comerciais locais próximas) e a quantidade de contatos com as pessoas do meu próprio edifício simplesmente por chegar em casa pelo térreo, e não pela garagem.

que nos impeça de andar a pé, por princípio e antes de qualquer coisa, *todos somos pede*stres. A diferença que a consciência disso faz no desenho da cidade é brutal.

Reverter a lógica do automóvel, então, requer não apenas posicionamento quanto ao modelo de mobilidade urbana desejável para a cidade de hoje e do futuro, mas também uma mudança de cultura. Isso felizmente vem ocorrendo aos poucos, à medida em que os impactos negativos de determinadas escolhas começam a comprometer toda a qualidade do ambiente urbano.

Mobilidade e uso do solo

Some-se a isso o maior desafio a ser vencido pelo brasiliense: a consciência da necessidade de adoção de um padrão de uso e ocupação do solo que favoreça uma apropriação mais democrática e sustentável da cidade, com um melhor aproveitamento de sua infraestrutura. Em outras palavras, a necessidade de se obter uma cidade mais compacta, mais densa e com melhor distribuição das atividades em seu território. Brasília precisa imediatamente parar de crescer para além de seu perímetro urbano atual, e passar a crescer para dentro dele. Isso esbarra, logicamente, na questão patrimonial que, ao ser tratada com toda a seriedade e atenção que merece, não deve perder de vista a tênue linha entre *preservação* e *segregação*.

O Plano Diretor de Ordenamento Territorial do DF, PDOT, define a rede estrutural de transporte coletivo como elemento que articula os núcleos urbanos e induz o desenvolvimento de atividades econômicas. Dentre suas estratégias, destacam-se as que buscam configurar novas centralidades no DF “de forma a reduzir a segregação socioespacial e a estabelecer relações com os municípios limítrofes” por meio: da dinamização de espaços urbanos (delimitadas ao longo dos grandes corredores de circulação da produção e dos fluxos) e da implantação de polos multifuncionais (localizados a um raio de 600 metros dos terminais de integração).

O Brasília Integrada não faz menção ao PDOT. Embora com ele se harmonizem algumas de suas ações, o sistema de integração, da maneira como foi divulgado até agora, parece estar pensado muito mais para facilitar o deslocamento dos usuários em seus movimentos pendulares do que para permitir, pela oferta de diferentes alternativas de trajeto, maior integração da malha viária, o amplo acesso à cidade e ao que ela oferece. Não é atraente um transporte que não nos permite chegar aonde queremos. Este é mais um ponto a favor do automóvel.

Uma especulação

A Figura 92 mostra as intervenções relacionadas a faixas exclusivas para transporte público e a linha do metrô apresentadas pelo Brasília Integrada. É interessante compará-las com o mapa de engarrafamentos na cidade, locais onde o tráfego literalmente para nas horas

de pico (Figura 93). É possível observar que não há intervenções propostas para algumas vias, incluindo algumas dentro da área tombada, especialmente o Eixo Monumental, onde há grande concentração de empregos. A expansão dos canais de circulação que possuem áreas críticas não acompanha toda a sua extensão. Apenas 15, dos 30km de vias congestionadas, receberão faixa exclusiva para transporte público.



Figura 92 - Brasília Integrada – espacialização das intervenções, com destaque para as faixas exclusivas para o transporte público coletivo e a linha do metrô.

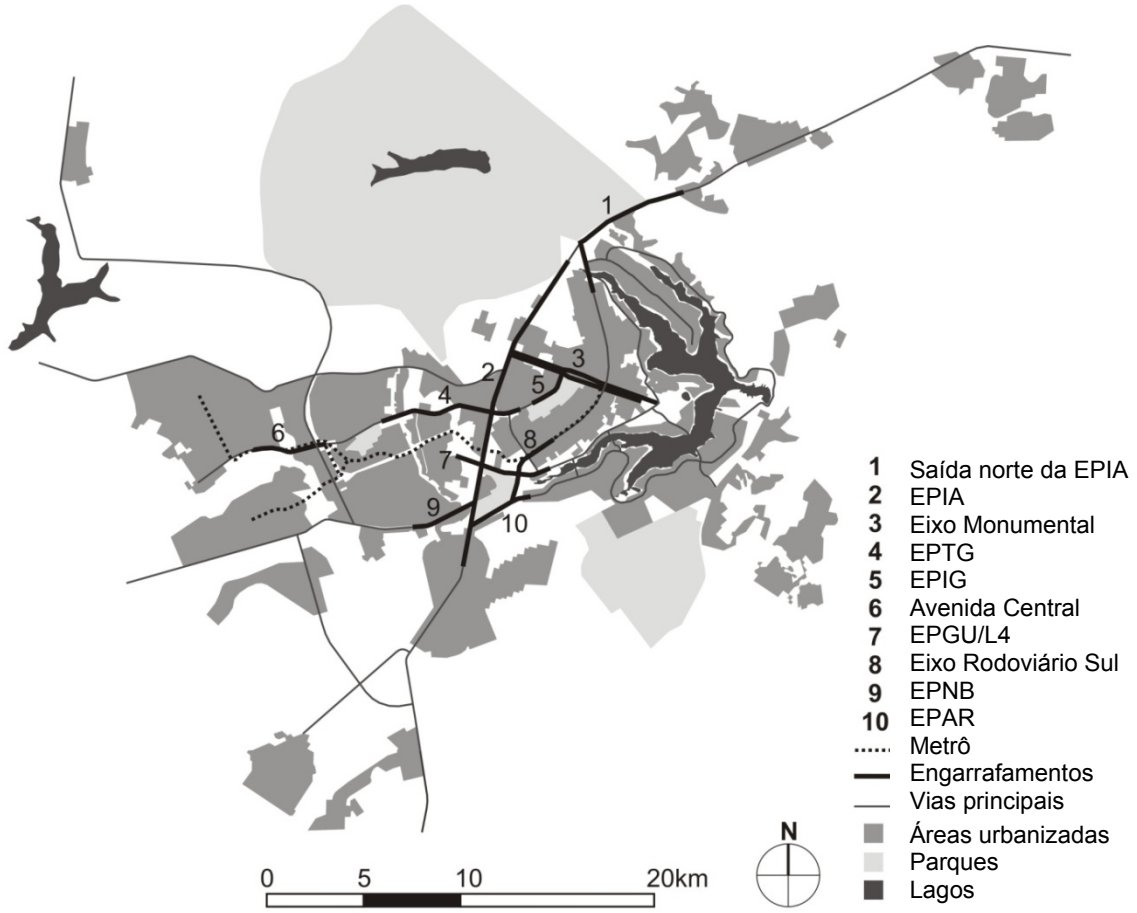


Figura 93 - Engarrafamentos. Baseado em: Correio Braziliense,16.03.2009.

Intervenções	Vias
Implantação de faixas exclusivas para o transporte público coletivo	Av. Hélio Prates, EPTG (Estrada Parque Taguatinga), EPNB (Estrada Parque Núcleo Bandeirante), EPIP (Estrada Parque Ipê) e parte da EPIA (Estrada Parque Indústria e Abastecimento)
Adequações viárias – ônibus trafegando com prioridade do lado esquerdo	Av. Comercial, Av. Central, Via W3
Implantação de vias marginais – para aumento da capacidade viária	EPTG, EPNB, EPCL (Estrada Parque Ceiândia), EPGU (Estrada Parque Guará)
Implantação de faixa de tráfego adicional – para aumento de capacidade viária	EPNB, EPGU, EPCL, EPDB (Estrada Parque Dom Bosco), EPAR (Estrada Parque Aeroporto)
Implantação de faixa de tráfego adicional e tratamento para transporte público coletivo	Av. Samdu, Av. Comercial, Av. Estádio, EPIG (Estrada Parque Indústrias Gráficas)
Implantação de obras de arte especiais – para aumento da capacidade	EPCL, EPTG, Águas Claras, EPVP (Estrada Parque Vicente Pires), Guará, SIA (Setor de Indústria e Abastecimento), SOF (Setor de Oficinas)/Sul, EPGU, EPNB
Implantação de via de tráfego reversível, para aumento da capacidade viária	EPCL
Obras já previstas (marginais e ligação,)	EPCL, EPTG, Ceilândia/Taguatinga
Implantação de acessos aos terminais da Asa Sul e Asa Norte	Plano Piloto

Figura 94 - Intervenções do Brasília Integrada nas vias. Fonte: GDF, 2007

As propostas que vêm a seguir encontram-se fundamentadas na discussão estabelecida ao longo do trabalho, e têm como objetivo explícito o estímulo ao transporte público e o desestímulo ao transporte individual.

Inicialmente, isso é feito considerando-se um contexto de ocupação que, respeitando as características que fazem de Brasília Patrimônio Cultural da Humanidade, *prioriza*: a cidade compacta, a eliminação dos vazios que não possuem valor para assegurar a identidade do Plano Piloto, o aumento da densidade, a habitação coletiva, a mistura de usos, o crescimento ordenado para dentro dos limites das atuais áreas urbanas consolidadas, para que não se avance mais no território natural ou cultivado; e *rejeita*: o modelo de expansão por condomínios, ocupações ilegais e intervenções que causem grande impacto ambiental.

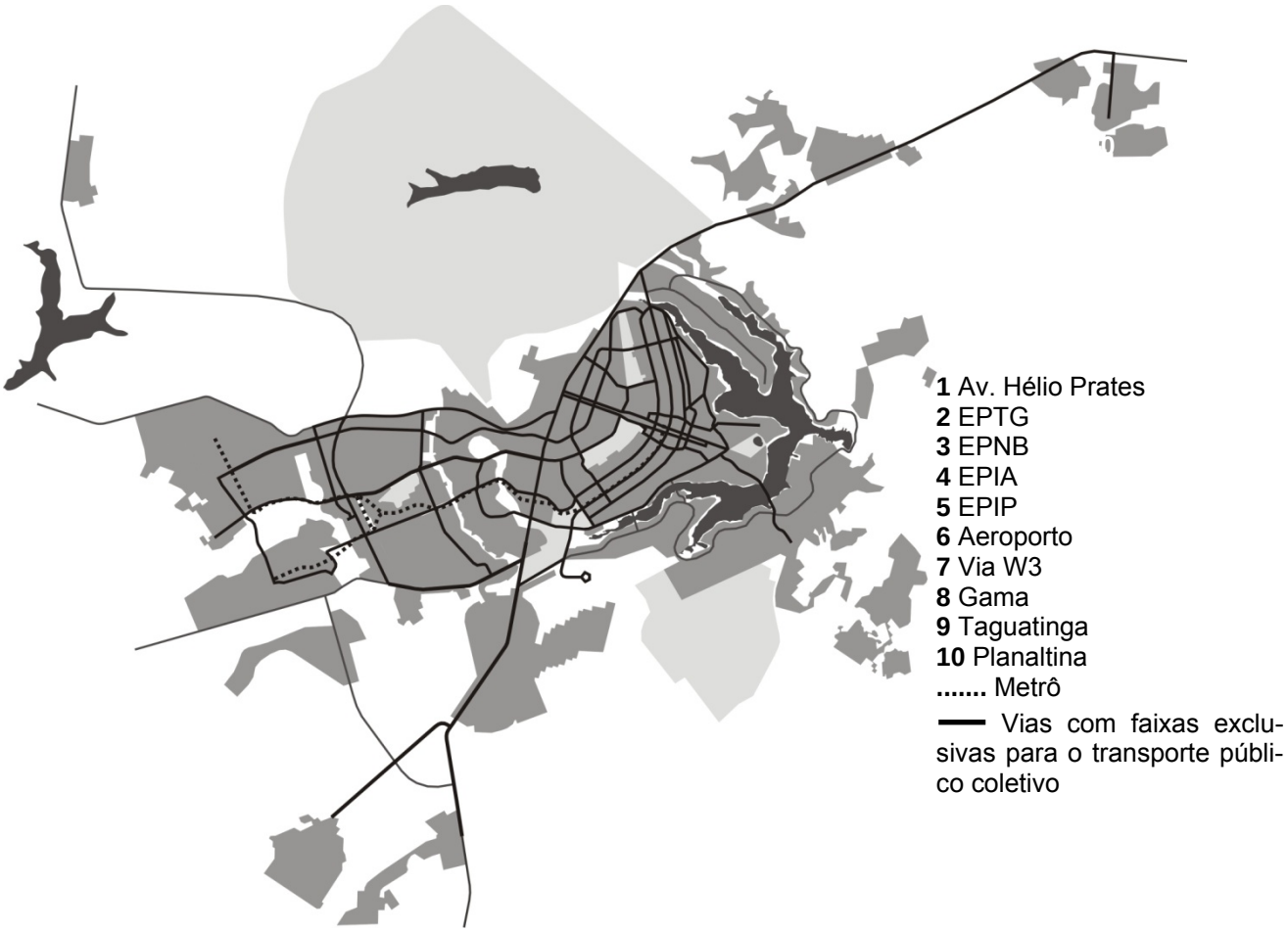


Figura 95 - Síntese das propostas.

Partindo das intervenções previstas no Brasília Integrada e da implantação dos sistemas integrado e de bilhetagem automática, a presente proposta aumenta em 700% o número de Km de vias com faixas exclusivas ou corredores para transporte público. Para isso, na maior parte dos casos, a solução foi simplesmente reservar uma ou duas faixas já existentes da via para o uso do transporte público, ao invés de ampliá-la. Dentre as diretrizes que levaram a isso, estão:

1. reduzir o espaço de circulação do transporte privado;

2. evitar que as vias se tornem barreiras no tecido urbano (com isso, estimula-se o transporte a pé, pois os pedestres não se verão obrigados ao incômodo ou à insegurança de utilizar passagens aéreas ou subterrâneas para realizar a simples operação de cruzar uma rua);
3. trazer às vias o aspecto de rua, e não de rodovia, para que o trânsito nelas se torne mais amigável, o que traz mais segurança a todos os envolvidos, em especial ao pedestre e ao ciclista;
4. impermeabilizar o mínimo possível o solo;
5. manter ao máximo a cobertura vegetal e
6. economizar milhões em recursos financeiros, energéticos e ambientais ao não se propor a construir faixas adicionais, vias marginais ou mais obras de arte na cidade (que findam sendo mais barreiras para os pedestres), salvo em poucos casos em que a atual largura da via frente ao seu papel na cidade o exigir. Esta economia deve ser integralmente revertida em prol do transporte público e não motorizado.

A solução foi disseminada por todo o território, não se concentrando apenas na sua porção sul e sudoeste, e traz as seguintes providências:

1. Fazer com que os corredores da Av. Helio Prates, EPTG, EPNB e EPIP chegassem até o centro da cidade com faixas exclusivas. Com isso, vieram intervenções nas vias que são complementares a estes percursos, como por exemplo a EPIG, prolongamento do corredor da EPTG, onde deve ser construído pouco mais de 3km de faixa para transporte público. Em prol da continuidade dos corredores, eventualmente foi necessária a criação de novos trajetos.
2. Não realizar as intervenções previstas para a EPTG e a EPNB (vias marginais, alargamento de vias, construção de obras de arte): apenas reservar uma pista para o corredor de ônibus[220].
3. Contemplar o eixo Sul-Norte (do Gama até Planaltina), que abrange a via estruturadora mais integrada e mais central da cidade: a EPIA. Esta providência busca suprir uma lacuna do Programa, que não tratou da saída norte. Nele, o investimento para a construção de faixas exclusivas será maior, devido à sua dimensão e ao fato de apenas 1/3 dele possuir três faixas.
4. Retomar a proposta original de se optar pelo ônibus na Via W3, só que agora em corredor, solução muito mais econômica que preserva tanto a vegetação do canteiro central e preserva a imagem da via nos habitantes da cidade.

[220] A EPTG sofreu todas as intervenções previstas e virou a "linha verde". Já a EPNB recebeu, em dezembro de 2011, exatamente a intervenção sugerida aqui. Os dois resultados serão discutidos nas conclusões desta tese.

5. Reservar faixas exclusivas na EPAR, Eixo monumental e Eixo rodoviário. Estas três vias não receberam intervenção no Programa, contudo são de extrema importância para ligação dos corredores já descritos com o centro de empregos, distribuição de pessoas na cidade e ligação do aeroporto.
6. Estabelecer uma rota circular, dita Anel Plano Piloto, com o objetivo de estruturar as novas ocupações na parte noroeste da cidade, interligar os demais corredores à área central, e faixas exclusivas para facilitar a locomoção na área tombada da cidade.
7. Reservar faixas exclusivas para o transporte público mesmo em vias onde hoje não haja grande demanda, e que não possam receber grandes densidades em sua faixa lindeira por restrições de tombamento (caso da L4, que deve ter características mais bucólicas). O objetivo é aproveitar infraestrutura disponível e criar a cultura do ônibus.
8. Reservar faixas exclusivas para o transporte público, em grandes avenidas existentes ou propostas onde hoje não haja grande demanda, mas que tenham grande potencial para isso. O objetivo é prepará-las para absorver as atividades advindas da implantação dos pólos multifuncionais ou das áreas de dinamização previstas pelo PDOT.
9. Articular corredores e vias com faixas exclusivas para abranger toda a cidade, proporcionando alternativas de trajeto e favorecendo o direito à cidade

A Tabela 6 mostra o resumo das propostas e o seu cálculo em km por tipo de intervenção que se fará necessário.

Tipo	Nome	Intervenção (km)				
		Reservada uma faixa por sentido para tráfego exclusivo de transporte público	Reservadas duas faixas por sentido para tráfego exclusivo de transporte público	Construção de uma faixa para tráfego exclusivo de transporte público	Construção uma faixa por sentido para tráfego exclusivo de transporte público e uma para tráfego geral	Construção de via com três faixas por sentido: duas para tráfego geral e uma para exclusivo de transporte público
Corredor	EPTG	21,7		3,6		
Corredor	EPNB	8				
Corredor	Eixo Sul - Norte	26,5		50,4		
Corredor	W3	13,2				
Corredor	EPAR	4,8				
Corredor	Eixo Rodoviário	17,2				
Corredor	Eixo Monumental		9,8			
Corredor	Anel Plano Piloto			9	2	3
Faixa Exclusiva	L2	14				
Faixa Exclusiva	L3	4,1				
Faixa Exclusiva	L4	20				
Faixa Exclusiva	N3	2		3,5		2
Faixa Exclusiva	S3	2				2
Faixa Exclusiva	N4	1,4				
Faixa Exclusiva	EPAA	1,6		3,4		
Faixa Exclusiva	ESPM	4,4				
Faixa Exclusiva	Ponte JK	6,8				
Faixa Exclusiva	EPCL	14,3				
Faixa Exclusiva	EPGU	8,7				
Faixa Exclusiva	Ceilândia Centro Taguat. Norte	11,3		3,8	4,8	10
Faixa Exclusiva	Comercial Taguatinga	5,7				
Faixa Exclusiva	EPCT	6,4		3,5		
Faixa Exclusiva	EPVP			2,4	5,6	
Faixa Exclusiva	Interbairros					16
Faixa Exclusiva	Anel Tag. Cei. Sam.	3,5		8,8		
Total		**197,6**	**9,8**	**88,4**	**12,4**	**33**
				Total Corredores		**169,2**
				Total Faixas Exclusivas		**172**
				Total de Intervenções		**341,2**

Tabela 6 - Cálculo da proposta (em Km)

A proposta pressupõe: a prioridade absoluta ao pedestre em todas as ações; a utilização de veículos que sejam seguros, pouco poluentes e adaptados a pessoas com deficiência; a implantação de toda a sinalização e equipamentos correlatos às iniciativas; a implantação de um serviço fácil e eficiente de informação ao cidadão; a adequação das baias de ônibus para favorecer a fluidez do transporte público; a não construção de novas vagas de estacionamento no centro; a cobrança do estacionamento em local público; a criação de uma rede cicloviária e de calçadas em toda a cidade; o estabelecimento de um plano de simplificação da geometria

viária do DF que busque eliminar soluções de desenho que favoreçam o tráfego de carros em alta velocidade.

O Brasília Integrada tem pontos positivos, mas suas intervenções, muitas vezes, ao invés de favorecer seus objetivos, estão apenas nos desviando da solução do problema. Estas breves especulações procuraram mostrar que muito pode ser feito com a atual e generosa estrutura viária do DF sem que se necessite fazer grandes gastos; que não se pode deixar de integrar política de mobilidade com política de uso e ocupação do solo; e que investindo menos em estrutura viária é possível se fazer muito mais por uma mobilidade eficiente e sustentável.

Brasília só vai começar a se transformar seu padrão de mobilidade quando o transporte público e o não motorizado triunfarem. Isso significa que eles precisam ser uma opção atraente. No que tange ao transporte público, estas soluções devem, necessariamente, fazer com que ele se mostre, em comparação ao carro, muito mais eficiente, rápido, confortável, prático e seguro. Só assim os brasilienses passarão a ser órfãos de carro por livre e espontânea vontade.

3.2.3 Aplicação do método

Veremos agora como Brasília apoia a vida pública. Para isso, este trabalho se debruça especialmente nos espaços centrais da metrópole, por seu significado para toda a população. Em que pese Brasília ter três "centros", já ficou aqui estabelecida a importância e preponderância do centro funcional – o centro do Plano Piloto.

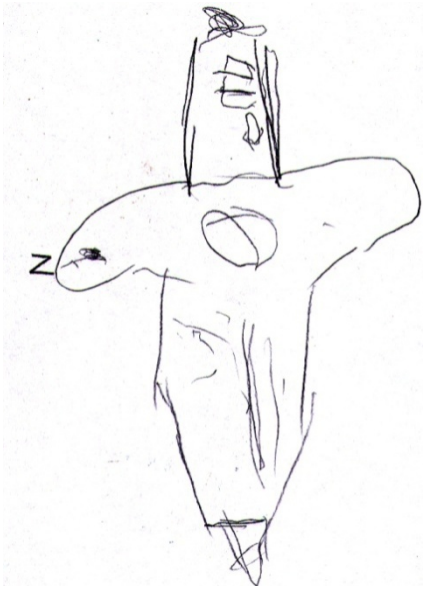
Para saber se isso coadunava com a imagem que população e visitantes da cidade tinham da sua área central, procedeu-se a uma pesquisa de imagem[221], que detectou que ele é efetivamente *percebido* como centro da metrópole pelas pessoas: cem por cento dos entrevistados referendou a área composta pelo cruzamento dos eixos e/ou suas adjacências como centro (ou parte do centro) de Brasília. Não houve ninguém que mencionasse outra centralidade no DF, nem mesmo as eventualmente existentes nas cidades satélites onde alguns dos entrevistados residem.

Isso pode ser decorrência do número significativo de pessoas que considera Brasília como a metrópole, e não apenas como o Plano Piloto. Ante a pergunta feita a não moradores do Plano Piloto: “Você considera que mora em Brasília?”, 65% respondeu que sim. Uma mora-

[221] Esta pesquisa baseou-se no método do americano Kevin Lynch, conforme embasado e descrito em seu livro *A imagem da cidade,* de 1960, e foi feita com o apoio de Reinaldo Germano dos Santos Júnior. As perguntas e o perfil dos respondentes encontram-se no Anexo 3.

dora da Ceilândia afirma: “Considero que eu moro em Brasília. Brasília é minha casa, Ceilândia é meu lugar.”

Não é raro moradores de outras localidades incluírem ainda a Asa Norte e Asa Sul como o centro de Brasília. Ao ser solicitado para desenhar o centro da cidade, um maranhense residente em Planaltina desde 1993, porteiro noturno, renda familiar de 1 salário mínimo, semi-analfabeto, registrou o que reproduz a Figura 96.



"Brasília seria tipo um avião, a frente do avião é o Congresso, né? [...] Lá é assim, aqui embaixo é a cabeça do avião, e já fica o congresso lá, o palácio... dois prédios, um pegado com o outro, aí já vem a catedral, fica aqui do lado... [parte superior do desenho] e então chega aqui no meio já é a Rodoviária e prá cá é Asa Norte, Asa Sul, para aqui vem a W3, aqui no meio... do lado de cá... depois da W3 aqui no final, a Rodoferroviária, que aqui já termina" [parte inferior do desenho]. "O norte é pra cá" [marca corretamente com a letra 'N'].

Figura 96 - Mapa mental do centro de Brasília, feito por um dos entrevistados, e transcrição literal dos comentários que fazia enquanto o desenhava.

O centro se destaca por suas características configuracionais distintas e por seu significado. “É o cartão postal da cidade”, “é onde tem todo o poder, nossos queridos políticos, tudo é decidido ali”. Lá, de acordo com a incidência de menções, há elementos que têm significado para toda a população (Rodoviária, Esplanada dos Ministérios), para determinados grupos (shopping Conjunto Nacional, Setor Comercial Sul e shopping Pátio Brasil) ou para indivíduos (cartórios, juizados).

O centro é ainda percebido por contraste com o restante dos lugares da cidade: há coisas que só há lá, só acontecem lá, ou acontecem lá com mais frequência do que em outros locais. É lá que estão os “edifícios altos”, é lá “onde tem camelô”, “é onde tem mais gente trabalhando”, “muito mendigo, muita criança pedindo”, o “lugar mais infernal dos lugares que eu frequento” [em termos de trânsito]. “Eu enxergo que entrei no centro pela movimentação das pessoas, pelos prédios, que eles não são residenciais.” Esta presença de pessoas nas lembranças evocadas nas entrevistas vem muito relacionada à Rodoviária e à Plataforma Rodoviária e ao fato de os entrevistados só costumarem ir ao centro nos mesmos horários em que o centro é utilizado.

Ao se fazer processar o número de menções feitas pelos entrevistados aos elementos de configuração mais distintivos do centro de Brasília, obtemos o que mostram o Gráfico 8 e Figura 97. Cada entrevistado podia mencionar quantos elementos quisesse.

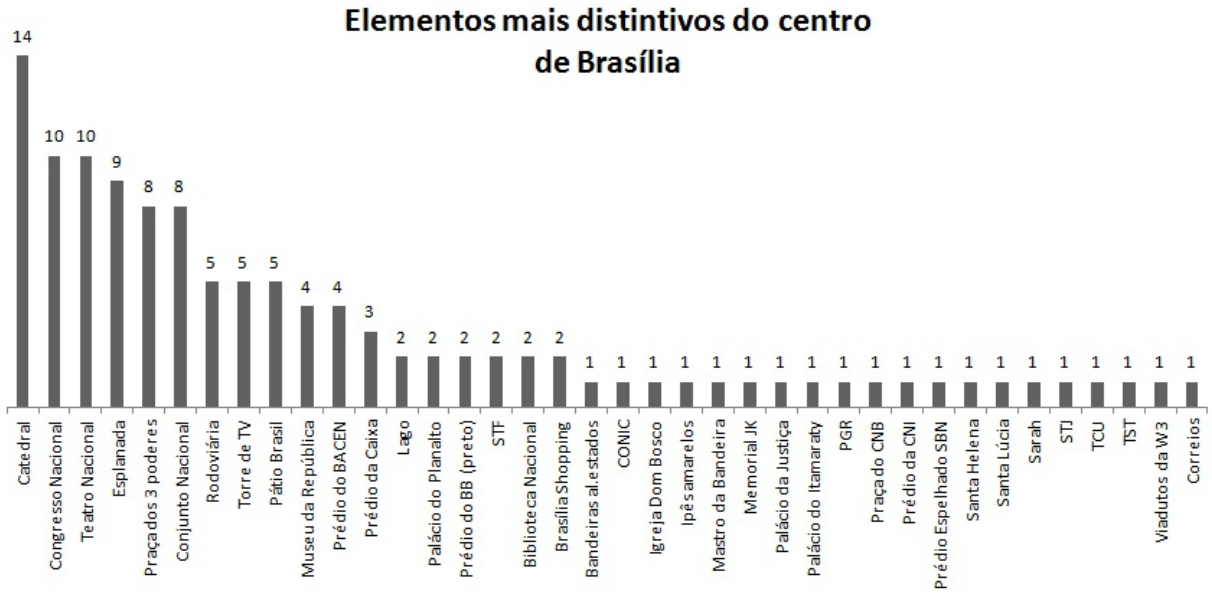


Gráfico 8 - Elementos mais distintivos do centro de Brasília, segundo os entrevistados. Acima das barras, o número de menções que cada um recebeu. Nenhum elemento fora do Plano Piloto foi mencionado.



Figura 97 - Brasília, Brasil. Mapeamento dos elementos mais distintivos do centro, representados com raios correspondentes ao número de citações que receberam nas entrevistas. Os únicos elementos não mapeados aqui foram os ipês amarelos. Fonte: Reinaldo Germano.

Estes resultados reforçam os de outra pesquisa de imagem, neste caso de todo o Plano Piloto, publicada em 1984 e feita com uma amostra de mil pessoas[222]. Nela, havia uma questão relacionada a abairramento que, para os autores, seria "a divisão da cidade em conjuntos urbanos reunidos a partir da identidade entre seus elementos formadores". Após apresentar aos entrevistados um mapa, era-lhes feita a seguinte pergunta: "O plano piloto de Brasília compõe-se de várias partes que poderiam ser chamadas de 'bairros'. Segundo essa ideia, como você o dividiria?" (Barbosa e Viana, in Turkienicz, org., p. 141). A síntese está na Figura 98.

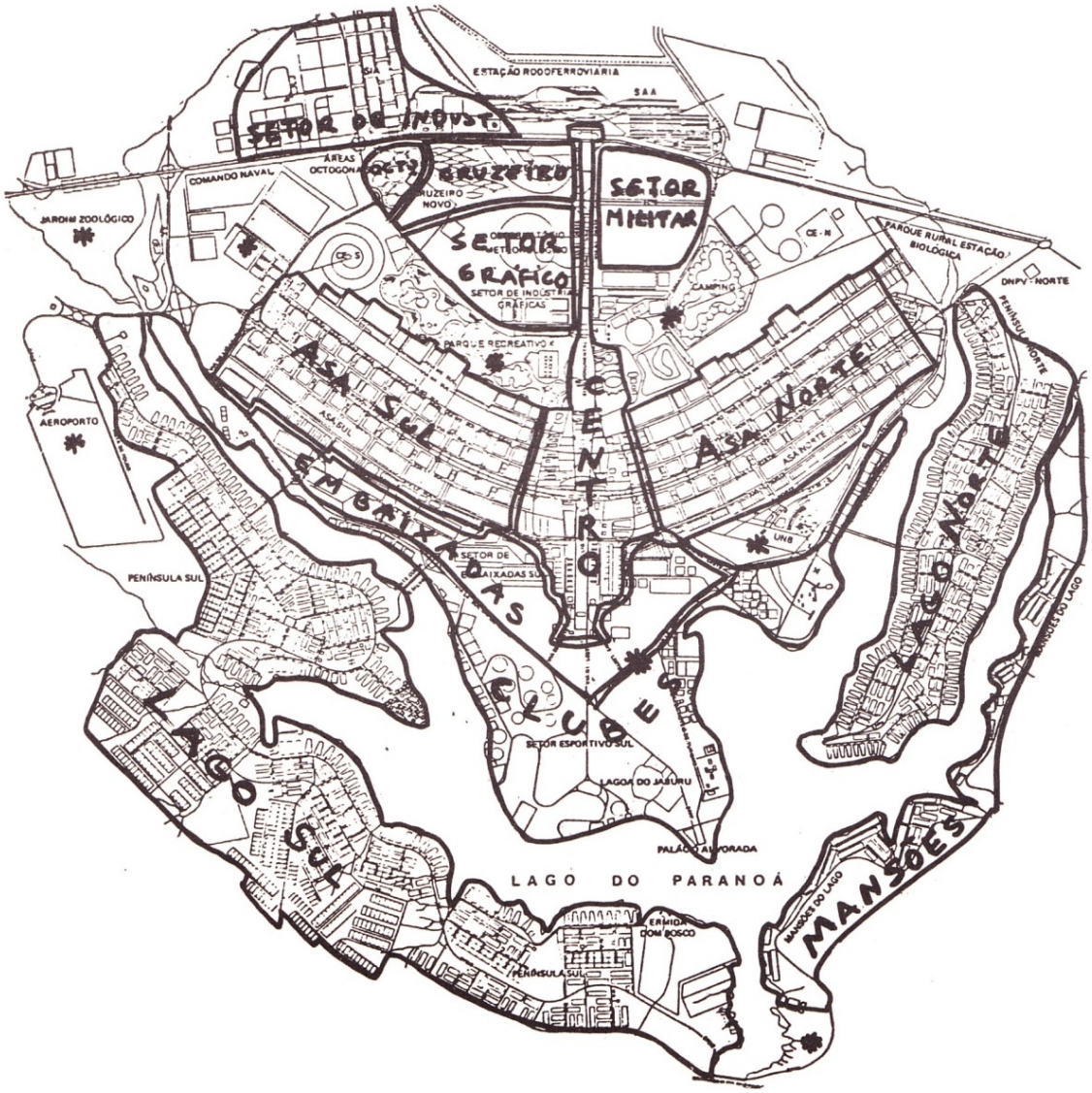


Figura 98 - Brasília, Brasil. Mapa de abairramento do Plano Piloto e arredores. Fonte: Barbosa e Viana, *in* Turkienicz, org., p. 142.

[222] A amostra deveria apresentar pessoas com diferentes idades, níveis de renda e locais de moradia, que morassem na cidade há pelo menos dois anos e possuíssem alguma atividade no Plano Piloto.

O resultado das duas pesquisas é bastante coincidente. Em ambas, o centro tem forte correspondência com a região abarcada pelas escalas gregária e monumental, duas das quatro escalas pelas quais Brasília é tombada (Figura 99).

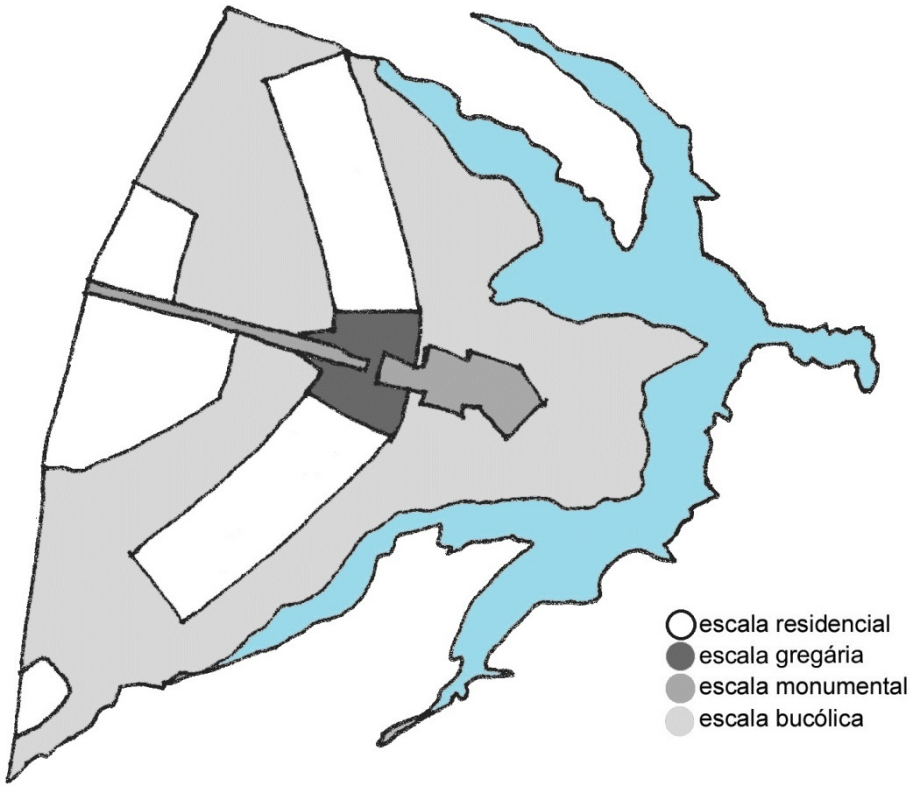


Figura 99 - As quatro escalas de Brasília, segundo consta em IPHAN, 2007, p. 32, com acréscimo da Plataforma Rodoviária na escala gregária, conforme legislação do tombamento.

Como a primeira pesquisa deixou claro, a porção mais a oeste do Eixo Monumental não é forte na imagem de centro (apenas uma menção foi feita a um elemento pertencente a ela, o Memorial JK). Assim, este estudo considerará principalmente o trecho que vai da Praça dos Três Poderes à Torre de TV[223], para avaliação dos atributos globais relacionados aos espaços públicos selecionados para análise: a Plataforma Rodoviária, principal elemento da escala gregária da cidade, e a porção leste do Eixo Monumental, onde comparecem os setores culturais, a Esplanada dos Ministérios e a Praça dos Três Poderes (Figura 100).

No primeiro, o método será apresentado passo a passo, cada item da tabela sendo comentado e ilustrado individualmente, para que se possa compreender sua aplicação e o embasamento das avaliações. No segundo, a tabela será preenchida de forma direta, sendo os comentários e ilustrações gerais feitos em seguida, em forma de texto corrido, para que se possa compreender que mesmo uma avaliação breve é capaz de extrair os problemas e as potencialidades de lugar para a vida pública.

[223] Esta área, conforme mostra a Figura 100, compreende um retângulo de 800x4.000m e área de 320 hectares. Ele tem praticamente as mesmas dimensões do Central Park, em Nova York.

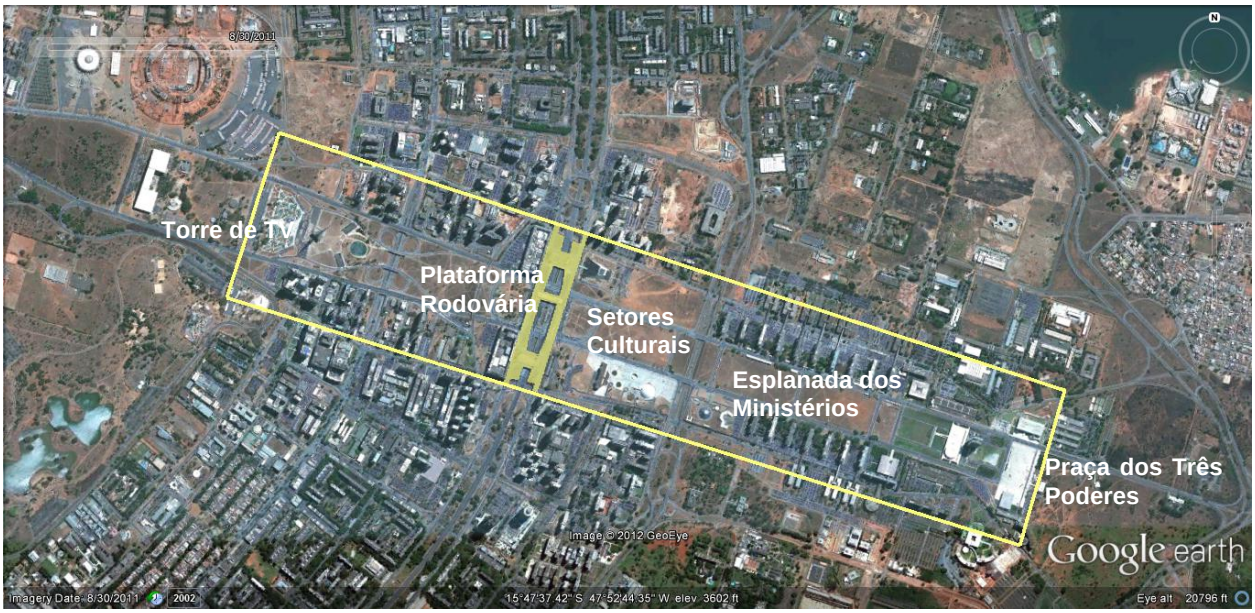


Figura 100 - Brasília, Brasil. Área central do Plano Piloto. Delimitação da área de estudo, com destaque para a Plataforma Rodoviária, a ser analisada com aplicação do método. Fonte: adaptado de Google Earth.



Figura 101 - Brasília, Brasil. Parte do centro funcional, visto a partir dos 75m de altura do mirante da Torre de TV. Outubro de 2010

3.2.3.1 Plataforma Rodoviária

3.2.3.1.1 Conhecimento do objeto de estudo[224]

Aqui comparecem a concepção da Plataforma Rodoviária, as transformações pelas quais passou e a legislação patrimonial que lhe diz respeito.

De acordo como Relatório do Plano Piloto, no cruzamento dos dois principais eixos da cidade deveria ser criada uma "grande plataforma liberta do tráfego que não se destine ao estacionamento ali" (Costa, 1957, item 5). Nela estaria localizada a rodoviária interurbana e o centro de diversões da cidade, uma mistura de Piccadilly Circus, Times Square e Champs Elysées, com cinemas, teatros e restaurantes.

Nesta plataforma, "previram-se [...] duas amplas praças privativas dos pedestres**,** uma fronteira ao teatro da Ópera e outra, simetricamente disposta, em frente a um pavilhão de pouca altura. [...] Nestas praças, o piso das pistas de rolamento, sempre de sentido único, foi ligeiramente sobrelevado em larga extensão para o livre cruzamento dos pedestres num e noutro sentido, o que permitirá acesso franco e direto tanto aos setores do varejo comercial quanto ao setor dos bancos e escritórios" (Costa, 1957, item 10) (Figura 102 e Figura 103).

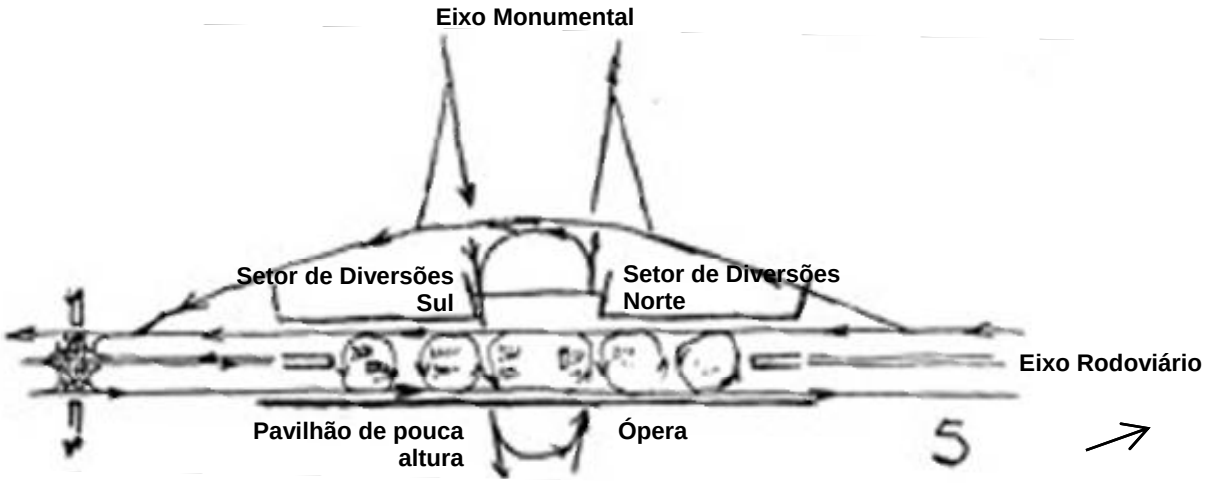


Figura 102 - Relatório do Plano Piloto de Brasília. Plataforma Rodoviária. Fonte: adaptado de Costa *in* DePHA, 1991, p.23.

[224] Comparecem aqui trechos de artigo publicado nos anais e apresentado no X Seminário da História da Cidade e do Urbanismo, ocorrido no Recife, em outubro de 2008. Seu título original é *...E Brasilia tem centro?*

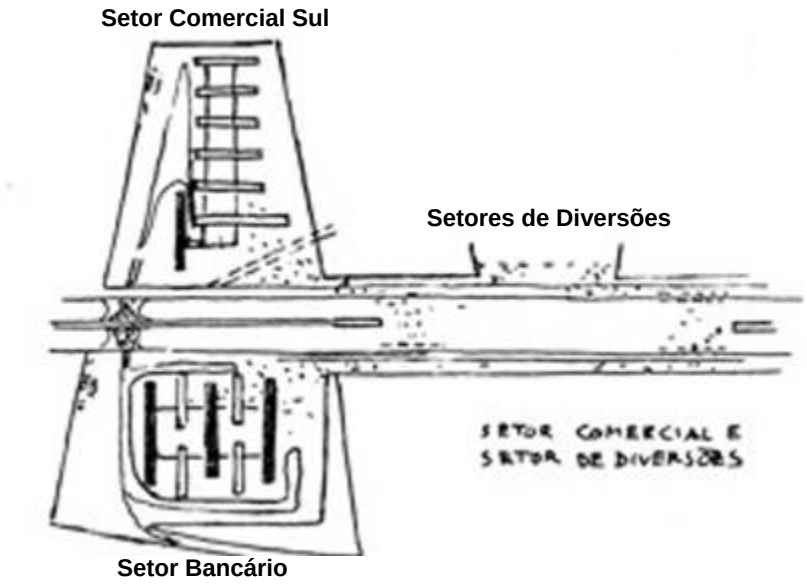


Figura 103 - Relatório do Plano Piloto de Brasília. Plataforma Rodoviária e setores centrais. Fonte: adaptado de DePHA, 1991, p.25.

Pode-se pinçar, do discurso e das ilustrações, alguns conceitos fundamentais:

1. Lucio Costa entranha o transporte público no ponto mais central, integrado e acessível de seu plano e confere a ele atividades compatíveis com sua vocação.
2. A plataforma não é um elemento de passagem de automóveis, mas é um elemento de passagem e permanência de pedestres. É ela que articula os demais setores e a eles dá franco acesso. As soluções apresentadas indicam que todo este conjunto central é de domínio dos pedestres e foi pensado para eles. Há preocupação com continuidade, acessibilidade e segurança.
3. O centro de diversões é inspirado em um repertório que mescla locais de forte centralidade, identidade e urbanidade.

A construção da Plataforma Rodoviária deu-se no período que antecedeu à inauguração de Brasília (1957-1960). Ela permaneceu, até 1975, como uma grande superfície árida, pontuada por algumas árvores em sua porção sul e uma passagem de pedestres, em túnel, para o Setor Cultural Sul. Era destinada exclusivamente para estacionamento (Figura 104).



Figura 104 - Brasília, Brasil. Plataforma Rodoviária em 1970. Fonte: Arquivo Público do Distrito Federal.

Em 1974, Lucio Costa, ao vir à cidade, comenta que a plataforma está incompleta, avalia que “o caminhamento de pedestres está desarticulado, segmentado” e solicita que se encontre uma maneira racional e simples para o pedestre circular de um setor para o outro com “tranquilidade e segurança” (SENADO FEDERAL, 1974, p. 27). Sugere, também a construção das duas praças sobre a Plataforma Rodoviária.

Os Setores de Diversões à época abrigavam escritórios de profissionais liberais, clínicas, embaixadas, cinemas de arte, boate, restaurante, cinemas, livrarias. Sobre eles, Lucio comenta: “é indispensável atribuir destinação diferente ao pavimento térreo dos edifícios com frente para a plataforma, onde se deverão instalar livrarias, casas de moda, agências de viagens, restaurantes e cafés com mesas ao ar livre, já que estarão protegidas do sol da tarde” (Senado Federal, 1974, p. 280).

Em 1975, deu-se a principal alteração sofrida pela plataforma desde a sua criação. Trata-se da alteração do sistema viário e a implantação de duas praças, que pretendiam trazer animação ao centro, minimizar a aridez da plataforma e transformar-se em foco de atração para o convívio. (Figura 105).

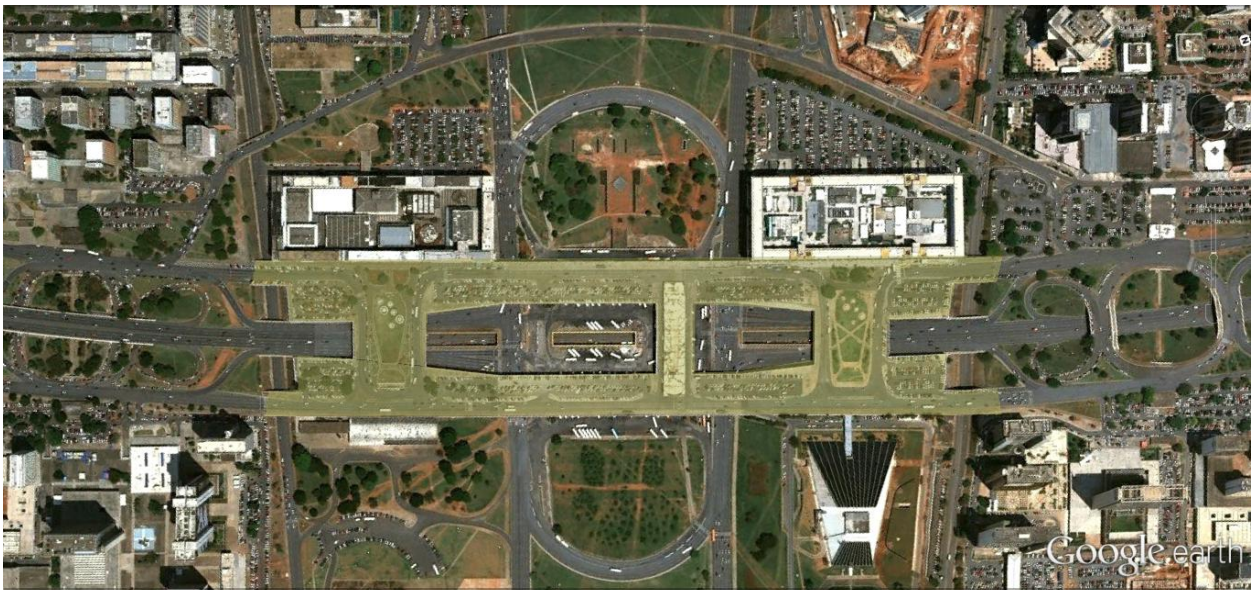


Figura 105 - Brasília, Brasil. Cruzamento dos Eixos com destaque para a Plataforma Rodoviária. Fonte: adaptado de Google Earth.

A legislação referente à área – Decreto 10.829, de 14.10.1987/GDF e Portaria 314, de 8.10.1992/IPHAN – estabelece:

> CAPÍTULO IV
> DA ESCALA GREGÁRIA
> Art. 7º – A escala gregária com que foi concebido o centro de Brasília, em torno da intersecção dos eixos monumental e rodoviário, fica configurada na Plataforma Rodoviária e nos setores de Diversões, Comerciais, Bancários, Hoteleiros, Médico-Hospitalares, de Autarquia e de Rádio e Televisão Sul e Norte.
> Art. 8º – Para a preservação da escala gregária referida no artigo anterior, serão obedecidas as seguintes disposições:
> I – A Plataforma Rodoviária será preservada em sua integridade estrutural e arquitetônica original, incluindo-se nessa proteção, suas praças atualmente implantadas defronte aos Setores de Diversões Sul e Norte;
> II – Os Setores de Diversões Sul e Norte serão mantidos com a atual cota máxima de coroamento, servindo as respectivas fachadas voltadas para a Plataforma Rodoviária, em toda a altura de campo livre, para instalação de painéis luminosos de reclame, permitindo-se o uso misto de cinemas, teatros e casas de espetáculos, bem como restaurantes, cafés, bares, comércio de varejo e outros propiciem o convívio público;
> III – Nos demais setores referidos no artigo o gabarito não será uniforme, sendo que nenhuma edificação poderá ultrapassar a cota máxima de 65.00 m (sessenta e cinco metros), sendo permitidos os usos indicados pela denominação dos setores de forma diversificada, ainda que se mantenham as atividades preconizadas pelo Memorial do Plano Piloto.

3.2.3.1.2 Levantamento da vida pública

Procedeu-se, entre agosto e setembro de 2010, ao levantamento do tráfego de pedestres em vários pontos da plataforma, à realização de mapas comportamentais em suas duas praças e a um mapeamento dos ambulantes. Estes meses foram escolhidos por possuírem clima agradável e baixíssima probabilidade de chuva.

Tráfego de pedestres

Aqui, utilizou-se o método aprendido com Gehl e sua equipe. O número de pessoas que passavam pelos locais escolhidos era contado por 10min a cada hora, de 7h às 19h, num dia de meio de semana. O mesmo foi feito para num sábado, a contagem iniciando-se às 10h. Não se fez levantamento no período da noite: a plataforma não é iluminada adequadamente, e experimentou-se sensação de insegurança.

A contagem não distinguiu sexo ou idade. Foram computadas apenas pessoas que estavam de passagem pelo local, não as que iam e vinham várias vezes, como os lavadores de carro, mendigos, vendedores – estas comparecem nos mapas comportamentais.

O levantamento detalhado encontra-se no Anexo 3, mas os resultados resumidos encontram-se a seguir. A Figura 106 mostra os pontos definidos para contagem, que foi feita sem equipamento de apoio, e os fluxos (pessoas por hora) obtidos em cada um. Em todos os dias de contagem, o clima estava bom.

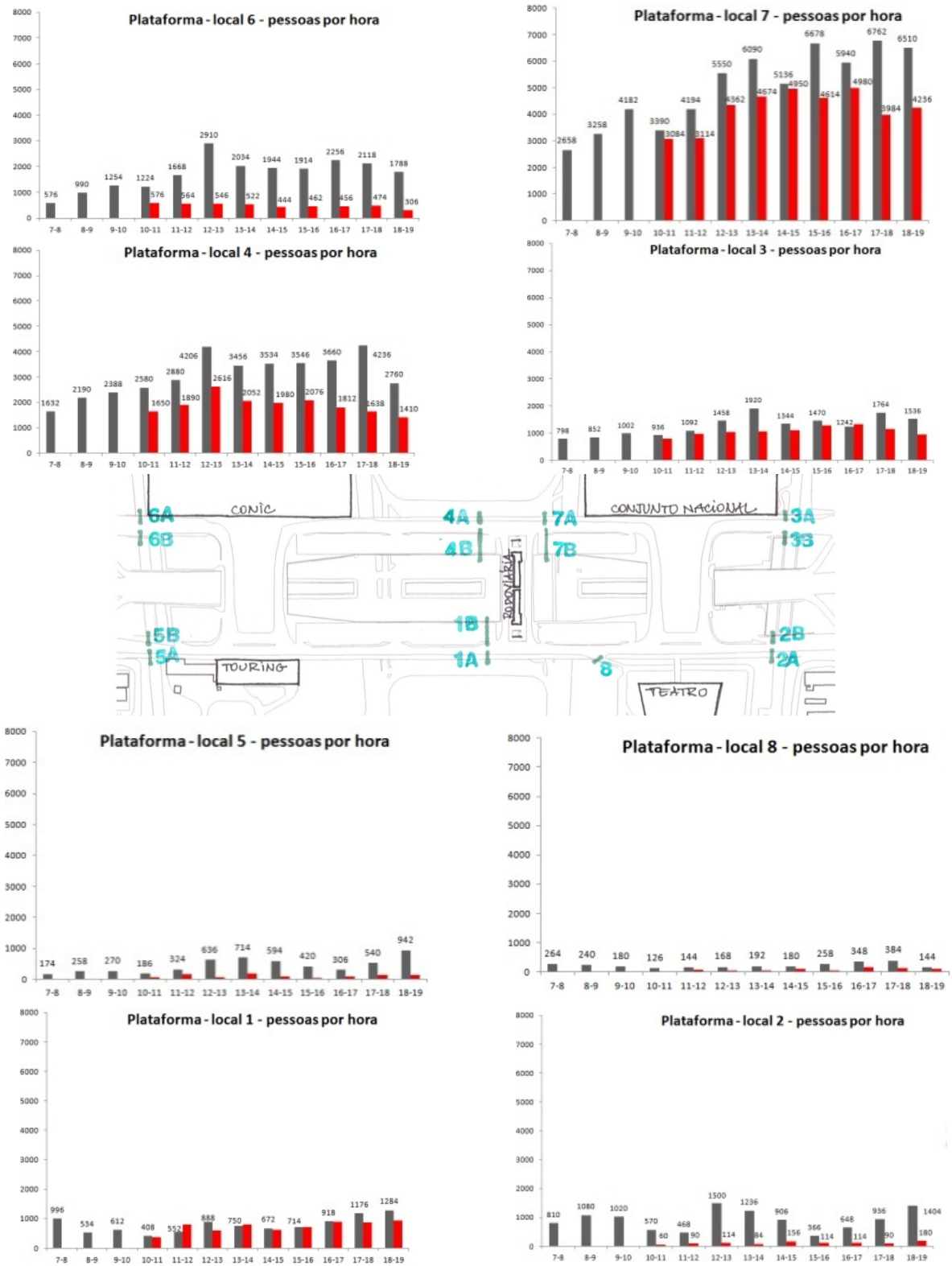


Figura 106 - Brasília, Brasil. Plataforma Rodoviária. Pontos de contagem do tráfego de pedestres e respectivos fluxos (pessoas por hora) num dia de semana (em cinza), das 7h às 19h, e num sábado (em vermelho), das 10h às 19h. Agosto de 2010.

Mapas comportamentais / atividades estacionárias

Aqui, utilizou-se uma mescla do método aprendido com Gehl e sua equipe e o do PPS. Dois principais mapeamentos foram feitos: o de localização dos ambulantes por toda a plataforma, com os principais produtos oferecidos (Figura 107) e o de sujeitos nas duas praças (Figura 108), e ocorreram em agosto de 2010.

O primeiro partiu da observação, num dia de semana, da movimentação dos vendedores ambulantes nos dois turnos – manhã e tarde (à parte dos que vendem comida e bebida próximo às paradas de ônibus, não há ambulantes no período da noite). Fez-se distinção apenas se o produto vendido era ou não comida/bebida. Nenhum dos pontos de ambulantes possui apoio para suas atividades: caixas de papelão, carrinhos de mão, carrinhos de supermercado, isopores e tapetes são os expositores mais frequentes.

O segundo mapeamento foi feito de forma mais sistemática, e registrou, a cada duas horas, quem estava presente no local, e o que estava fazendo. O levantamento ocorreu num dia de semana e num sábado, de 10h às 18h. Registrou-se gênero, posição e atividade das pessoas. Embora se tenha feito o levantamento de adultos e crianças, não foi feito o registro de idosos – e é fato que eles comparecem muito pouco.



Figura 107 - Brasília, Brasil. Plataforma Rodoviária. Pontos de venda de ambulantes em um dia de semana. Em laranja, venda de comida e bebida. A letra M indica ambulantes que comparecem apenas de manhã cedo. A letra A indica ambulantes que comparecem apenas na hora do almoço. Em roxo, venda de outros produtos.

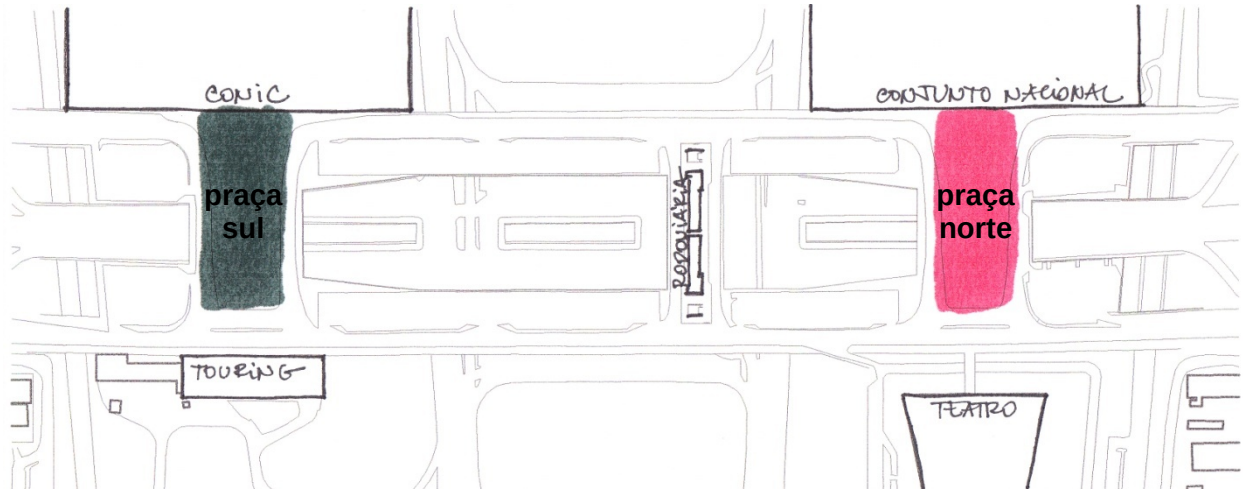


Figura 108 - Brasília, Brasil. Localização das praças da Plataforma Rodoviária.

A praça sul está localizada entre o Setor Cultural Sul, representado pelo edifício do antigo Touring Club, e o Setor de Diversões Sul, conhecido popularmente como CONIC (Figura 109). A Praça norte está localizada entre o Setor Cultural Norte, representado pelo edifício do teatro Nacional, e o Setor de Diversões Norte, formado pelo shopping Conjunto Nacional. Os resultados do levantamento serão apresentados à medida em que se completarem os itens das tabelas de verificação de sujeitos e atividades, apresentadas a seguir.



Figura 109 - Brasília, Brasil. Praça sul da Plataforma Rodoviária, em agosto de 2010.



Figura 110 - Brasília, Brasil. Praça norte da Plataforma Rodoviária, em agosto de 2010.

3.2.3.1.3 Avaliação da vida pública

Sujeitos

Os itens da tabela apresentada em 2.2.3.1 serão aqui discutidos e avaliados um a um.

1 Gente

Embora a praça norte seja mais frequentada que a sul, ambas apresentam muito pouca gente face às suas dimensões e ao seu papel na cidade (Figura 111).

1	**número de pessoas**	não há ninguém	o lugar está cheio de gente

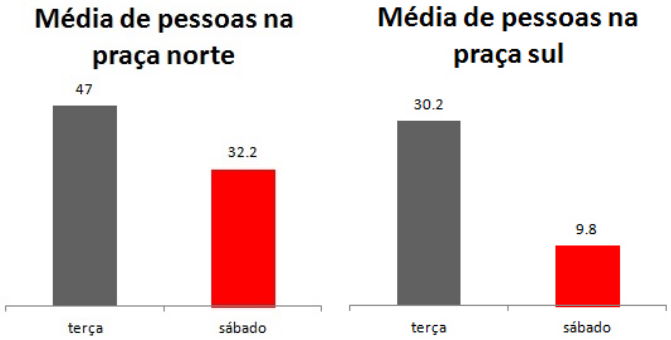


Figura 111 - Brasília, Brasil. Gráficos com as médias de pessoas nas praças da Plataforma Rodoviária. Agosto de 2010.

2 Variedade de pessoas

As duas praças possuem certo desequilíbrio de gênero, predominando homens, e de classes sociais, predominando pessoas da classe média baixa e baixa. Há baixa variedade de faixas etárias, predominando jovens e adultos. Crianças e idosos comparecem em muito pouco número (Figura 112). Existem grupos variados: taxistas, guardadores de carro, mendigos, vendedores de marmita, hippies, mas há certo equilíbrio entre eles. No entanto, ha predominância de um grupo especificamente na praça norte – o dos casais de namorados (Figura 113). No fim da tarde dos dias de semana, quando a sombra alcança todos os bancos existentes, pode-se encontrar casais de namorados em praticamente todos eles, o que constrange outras pessoas de tomarem assento. Como não se procedeu ao levantamento do turno da noite, não se pode afirmar se há e quais são os grupos existentes.

2	**variedade de pessoas**	**2.1**	**equilíbrio de gênero**	muito desequilibrado … muito equilibrado
		2.2	**variedade de faixas etárias**	não há variedade … há grande variedade
		2.3	**variedade de classes sociais**	não há variedade … há grande variedade
		2.4	**predominância de grupos**	há predominância de grupos … não há predominância de grupos grupos: **casais na praça norte**

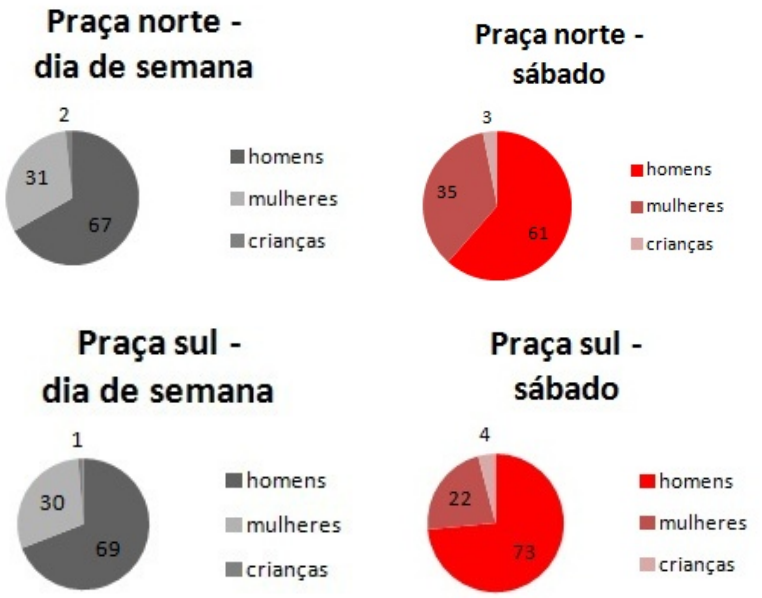


Figura 112 - Brasília, Brasil. Média de homens mulheres e crianças frequentadores das praças da Plataforma Rodoviária. Agosto de 2010.

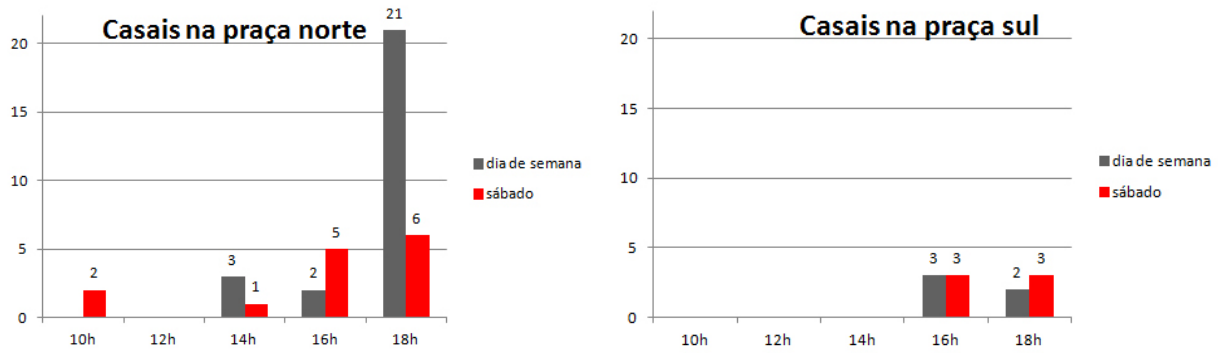


Figura 113 - Brasília, Brasil. Gráficos do número de casais nas praças da Plataforma Rodoviária. Agosto de 2010.

3 Distribuição das pessoas no tempo

Nas duas praças é muito ruim a distribuição das poucas pessoas existentes no tempo, com certa vantagem para a praça norte, que possui mais frequentadores no sábado que a praça sul.

Mesmo durante o dia a distribuição é insatisfatória. Vê-se claramente que a praça norte, por exemplo, começa a ficar mais utilizada no horário que coincide com a projeção da sombra do Setor de Diversões Sul sobre ela, o que se dá a partir das 16h. Há um grande número de pessoas na praça sul na hora do almoço por ela possuir muitos bancos à sombra, já neste horário.

A quantidade de frequentadores no período da noite e aos domingos é muito baixa.

3	**distribuição das pessoas no tempo**	péssima distribuição das pessoas no tempo				ótima distribuição das pessoas no tempo

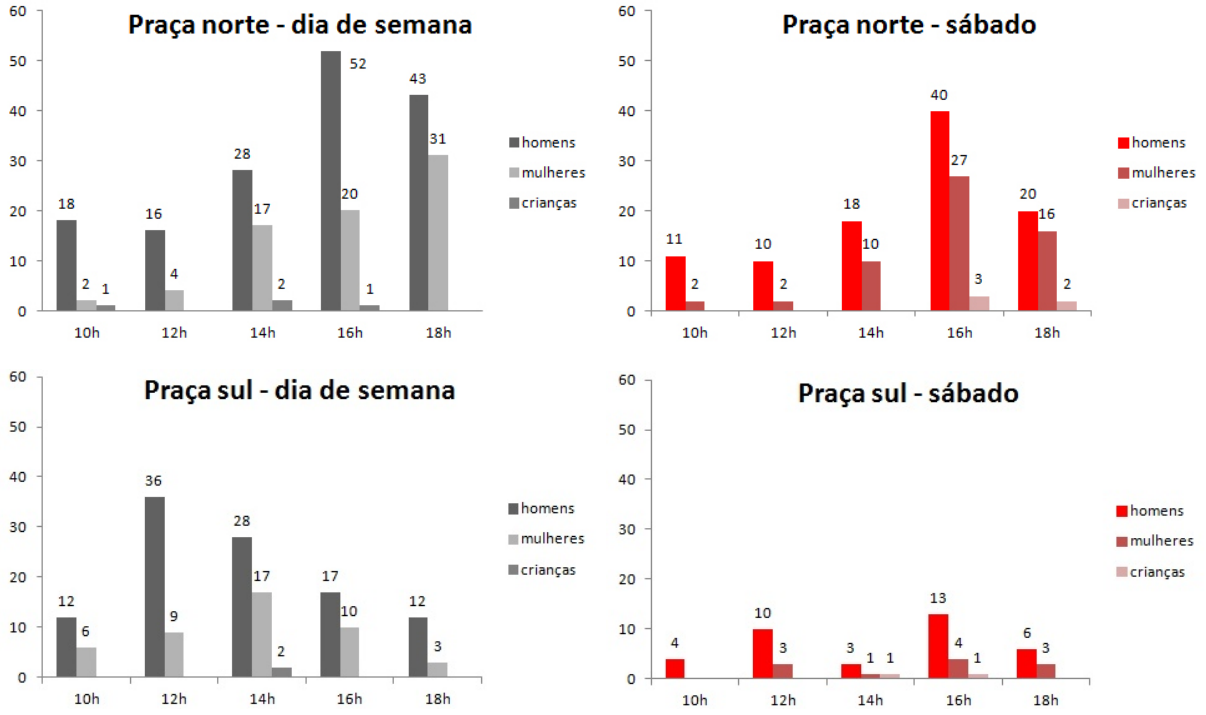


Figura 114 - Brasília, Brasil. Gráficos da utilização das praças da Plataforma Rodoviária por homens, mulheres e crianças. Agosto de 2010.

Atividades

Os itens da tabela apresentada em 2.2.3.2 serão aqui discutidos e avaliados um a um.

4 Passagem

Em geral, toda a Plataforma Rodoviária é um grande local de passagem, com pontos apresentando maior ou menor fluxo de pessoas. Os fluxos que tangenciam as praças são consideráveis. Observar a Figura 115, que mostra o tráfego total num dia de semana, das 7h às 19h, em cada calçada, e a Figura 116, que mostra o tráfego total num sábado, de 10h às 19h.

No entanto, os fluxos que cruzam as praças são praticamente inexistentes, ao ponto de gerarem o comportamento observado na Figura 117. Apesar disso, a avaliação é a melhor possível neste item, pelo volume do fluxo tangencial.

4	**passagem**	não há gente passando				há muita gente passando



Figura 115 - Brasília, Brasil. Tráfego total de pedestres na Plataforma Rodoviária, num dia de semana de agosto de 2010, das 7h às 19h.

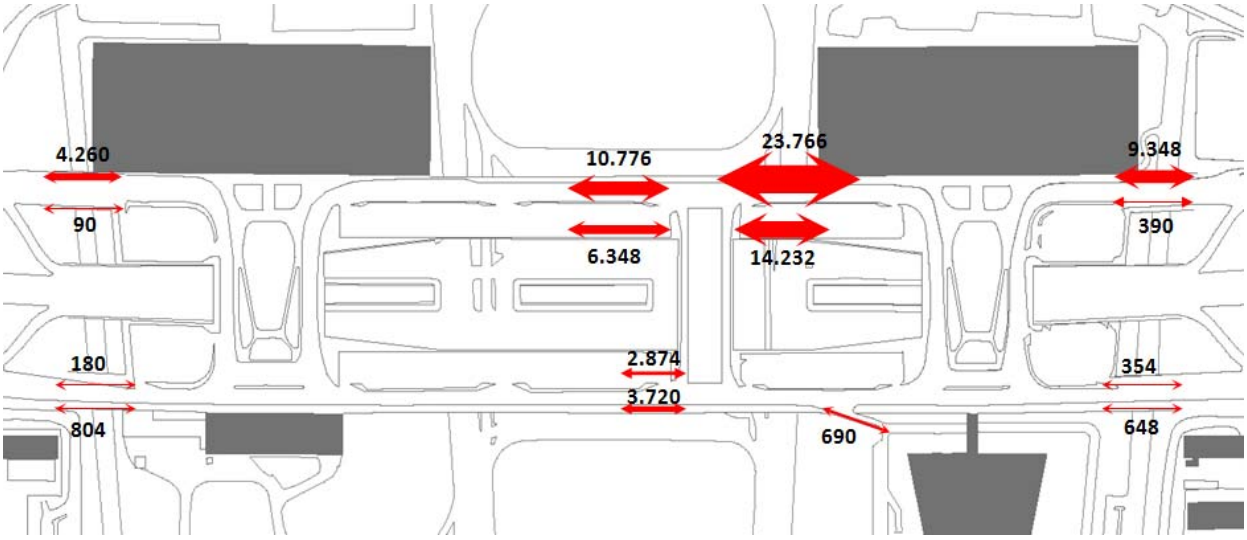


Figura 116 - Brasília, Brasil. Tráfego total de pedestres na Plataforma Rodoviária num sábado de agosto de 2010, de 10h às 19h.



Figura 117 - Brasília, Brasil. Plataforma Rodoviária. Pessoas sentadas de costas para as calçadas internas da praça sul. Agosto de 2010.

5 Permanência

Comparativamente ao número de pessoas que passa pelas praças, o número de pessoas permanecendo é irrisório: menos de 2% do fluxo, apenas do limite oeste. As pessoas também permanecem pouco. Quem mais se demoram são os casais de namorados, os mendigos, que dormem no local e o grupo dos taxistas, que nele aguardam sua clientela (Figura 118). Quando, num fim de tarde, as fontes da praça norte estão ligadas (evento raro), mais pessoas permanecem por um tempo um pouco maior nas suas imediações.

5	**permanência**	**5.1**	**número**	não há gente permanecendo ... há muita gente permanecendo
		5.2	**duração**	as pessoas permanecem por muito pouco tempo ... as pessoas permanecem por um longo tempo



Figura 118 - Brasília, Brasil. Taxistas na praça norte da Plataforma Rodoviária (esquerda), mendigo dormindo na praça sul (direita). Agosto de 2010.

6 Encontros

Durante os levantamentos nas praças, viu-se com alguma frequência pessoas esperando para encontrar-se com outras. Não se viu pessoas encontrando-se de forma casual.

6	**encontros**	**6.1**	**ocorrência**	não há gente se encontrando ... há muita gente se encontrando
		6.2	**tipo**	[ ] os encontros são casuais
				[X] os encontros são programados

7 Manutenção e vigilância

Viu-se pessoas contratadas para realizar manutenção em ambas as praças, sendo que elas eram mais frequentes na praça norte (Figura 119). Embora não tenham sido vistos durante os dias específicos de mapeamento, policiais militares compareceram em outros dos vários dias de ida à plataforma. Não há indício de manutenção voluntária ou vigilância informal.

7	**manutenção e vigilância**	**7.1**	**ocorrência**	não há gente mantendo/ vigiando o lugar				há muita gente mantendo/ vigiando o lugar
		7.2	**tipo**	[X] o local é mantido/vigiado por pessoas contratadas para isso [ ] há indício de manutenção voluntária/vigilância informal				

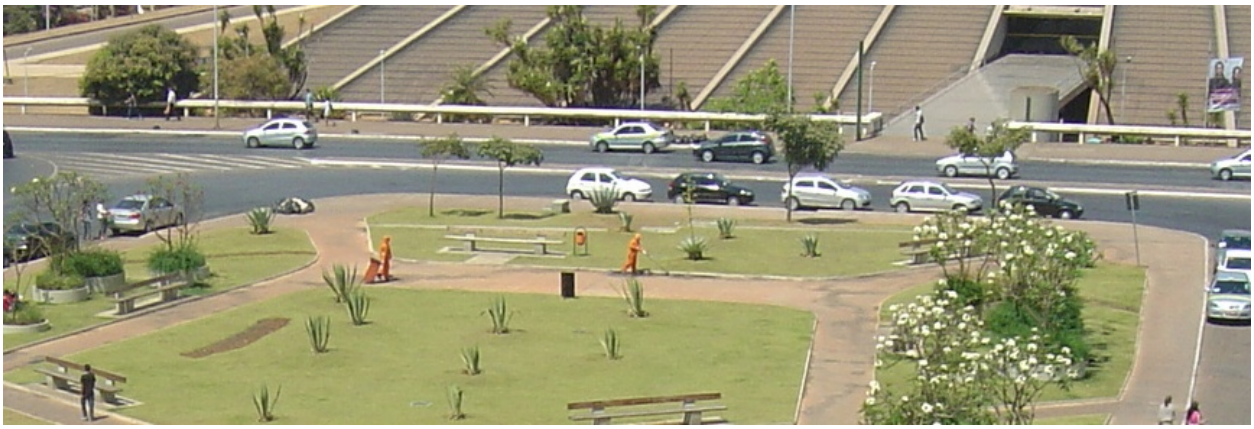


Figura 119 - Brasília, Brasil. Praça norte da Plataforma Rodoviária. Funcionários da limpeza pública. Agosto de 2010.

8 Demais atividades

Consoante com o pequeno número de sujeitos ocupando-as, há pouquíssimas atividades ocorrendo nas praças, realizadas por muito pouca gente. A atividade ativa mais presente é a da socialização: pessoas sentadas ou em pé, conversando ou namorando. Das atividades ativas encontradas, estão as de descarregar material para as lojas, engraxar sapatos, pegar água nas fontes (lavadores de carros), cuidar do local (pessoal da manutenção), falar ao orelhão, brincar (crianças), catar lixo. Quando as fontes estão ligadas, há pessoas brincando com a água. Das atividades passivas, estão descansar (pessoas sentadas), esperar (pessoas em pé), dormir, ler e fumar (Figura 120).

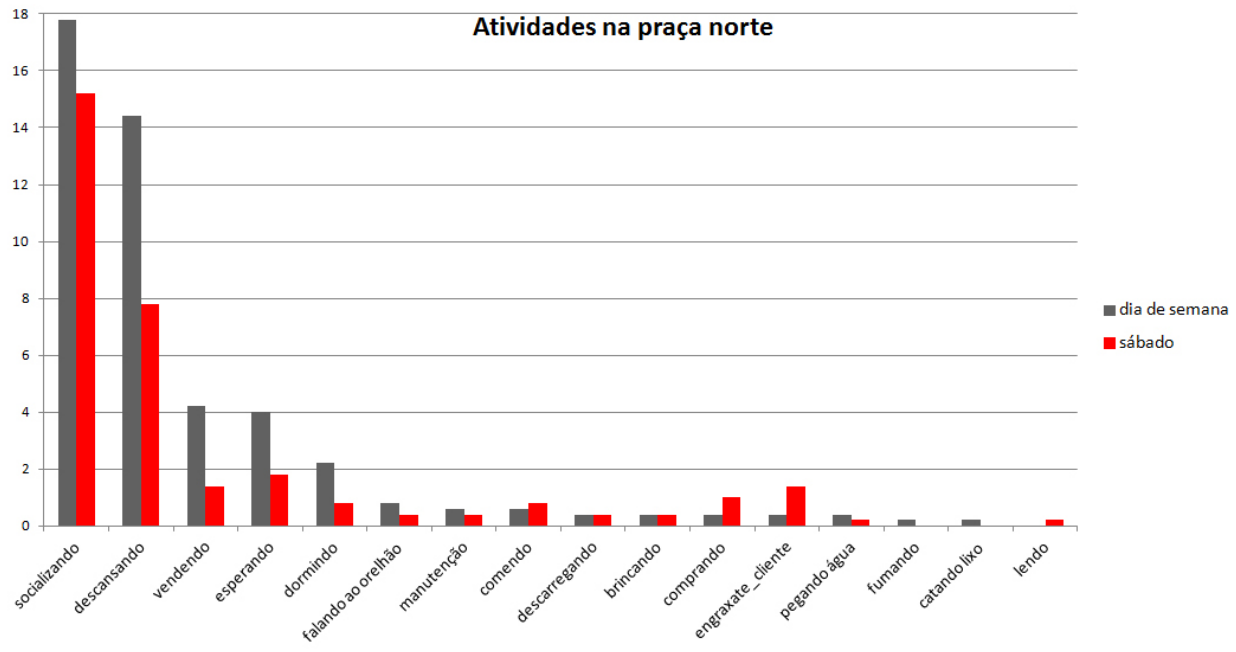
Na praça norte, as atividades da fronteira oeste são pessoas vendo as vitrines das lojas na fachada do Conjunto Nacional. Em sua fronteira leste, onde está localizado o Teatro Nacional, não há atividades. Na praça sul há alguma atividade ocorrendo na fachada leste, uma vez que o edifício do Touring hoje abriga um órgão do GDF e um posto da polícia militar, mas isso não tem influência na praça. Em sua fachada oeste também há vitrines de lojas e um café que, no entanto, não tem mesas ao ar livre.

Há algumas atividades motivadas pela presença de pessoas, como a venda de marmitas na hora do almoço; de comida e bebida e de produtos feitos por hippies, na praça norte; ou a divulgação de atividades religiosas, na praça sul. No entanto, são poucas e realizadas por pouca gente.

Não há atividades tradicionalmente programadas para as praças. Muito esporadicamente algum evento ocorre em seu espaço.

É importante observar que a quase totalidade das atividades ocorre na presença de sombra.

8	**demais atividades**	**8.1**	**número**	não há atividades ocorrendo ... há muitas atividades ocorrendo [ ] [X] [ ] [ ] [ ]
		8.2	**origem**	[X] há atividades ocorrendo no próprio lugar [X] há atividades ocorrendo nas fronteiras do lugar [X] há atividades ocorrendo motivadas pela presença de pessoas no lugar [ ] o lugar costuma abrigar atividades programadas. Listar.
		8.3	**tipo**	[X] há presença de atividades passivas [X] há pessoas observando outras [X] há pessoas aproveitando os efeitos positivos do clima, descansando, dormindo listar/descrever as atividades passivas: **descansar, esperar, dormir, fumar, ler**
				[X] há presença de atividades ativas [X] há pessoas interagindo [X] há pessoas demonstrando afeto e alegria listar/descrever as atividades ativas: **socializar (incluindo aqui namorar), comprar, vender, descarregar mercadoria, manter o local, falar ao orelhão, comer, brincar, engraxar sapatos, pegar água (lavadores de carro), catar lixo,estar envolvido em atividade religiosa (divulgação)**



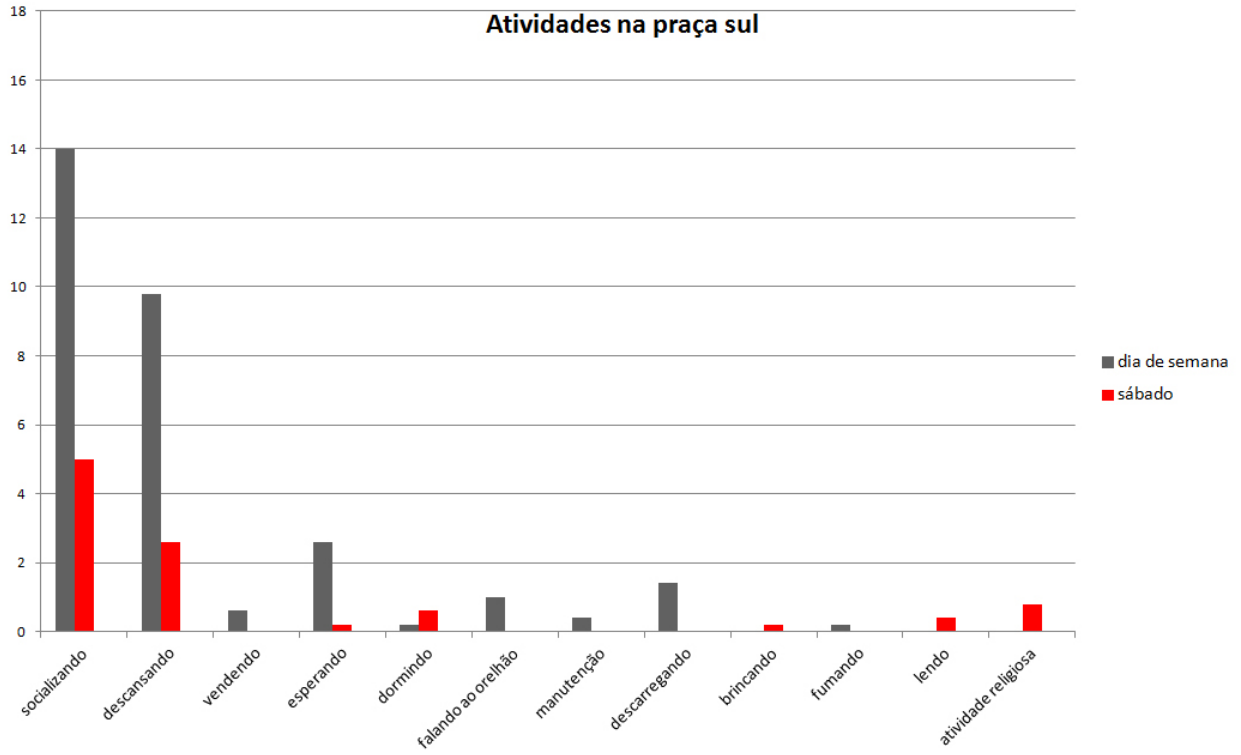


Figura 120 - Brasília, Brasil. Gráficos das atividades encontradas nas praças norte (acima) e sul (abaixo), da Plataforma Rodoviária. Agosto de 2010.

3.2.3.1.4 Avaliação do espaço público

Atributos globais

Os itens apresentados em 2.2.4.1 serão aqui discutidos e avaliados um a um, e serão relacionados principalmente ao trecho do centro urbano que vai da Praça dos Três Poderes à Torre de TV.

9 Espaço livre público

O local possui uma quantidade muito grande de áreas livres públicas. No entanto, ser a principal área simbólica e funcional da metrópole justifica a existência de seus grandes espaços convexos. Ainda assim, o tamanho médio de seus espaços convexos não é completamente consoante com o papel da área no contexto da cidade por conta das dimensões dos espaços públicos dos setores lindeiros ao Eixo Monumental. Como sua função é principalmente secular, não simbólica, espaços convexos menores seriam mais adequados ao seu papel. A enorme área destinada a estacionamento de superfície também contribui para que o desempenho neste item não seja tão positivo (Figura 121). É uma área onde predomina a paisagem de objetos.

9	**espaço livre público**	**9.1**	**quantidade**	o percentual de espaço livre público sobre a área total é muito grande				o percentual de espaço livre público sobre a área total é muito pequeno	
		9.2	**dimensões**	o tamanho médio dos espaços convexos não é consoante com o papel da área no contexto da cidade				o tamanho médio dos espaços convexos é consoante com o papel da área no contexto da cidade	



Figura 121 - Brasília, Brasil. Cheios e vazios na área central, com representação do sistema viário.

10 Integração global

Tanto num mapa axial de integração global que contemple toda a metrópole, quanto num que contemple apenas o Plano Piloto, observa-se que a área é irrigada por um bom número de linhas integradas (Figura 122).

10	**integração global**	o lugar é mal irrigado por linhas integradas				o lugar é bem irrigado por linhas integradas

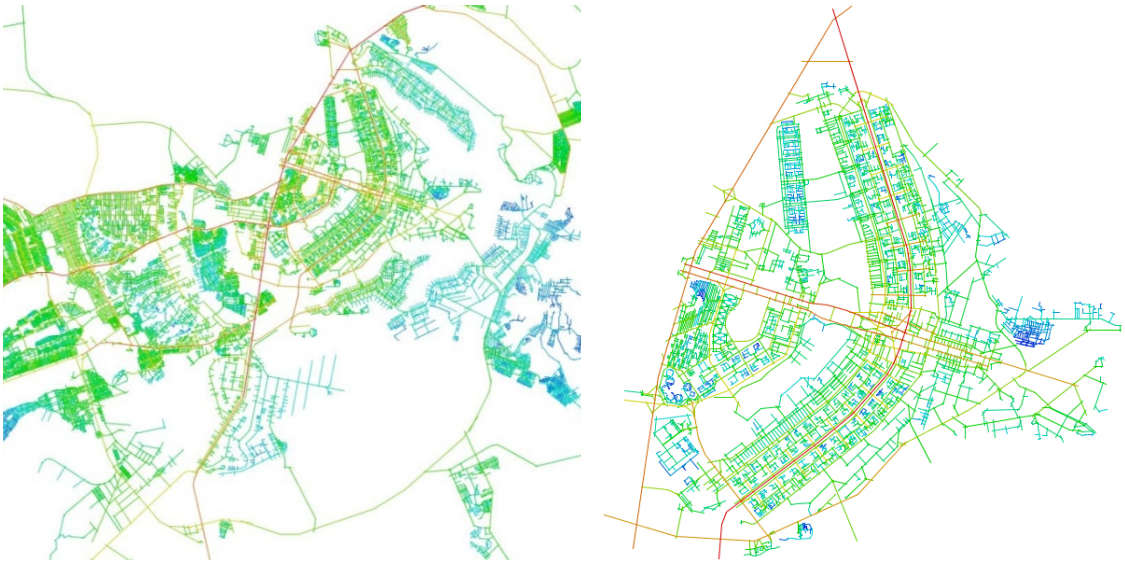


Figura 122 - Brasília, Brasil. Mapas axiais de integração global, considerando-se a cidade (esquerda) e a apenas a área tombada (direita).

11 Atividades

Na área há boa gama de atividades: comércio, serviços, órgãos públicos, teatro, museu, salas de exposição, auditórios, bibliotecas, igrejas, sindicatos, hotéis, mirante, estação rodoviária, estação metroviária, feira. A atividade residencial praticamente não comparece, assim como a educacional, a de saúde e a esportiva. Não há muita oferta de bares, restaurantes, cinemas e casas noturnas. Embora as atividades se complementem, estão em geral muito mal distribuídas, agrupadas por tipo, em setores. A distribuição das atividades no tempo é razoável, garantida principalmente pelas funções hoteleira, comercial, cultural e de atração turística, embora não ocorram muito à noite.

11	**atividades**	**11.1**	**variedade**	não há variedade de atividades				há muita variedade de atividades
		11.2	**distribuição**	atividades estão mal distribuídas				atividades estão bem distribuídas
		11.3	**complementaridade**	as atividades não se complementam				as atividades se complementam muito bem
		11.4	**distribuição temporal**	há péssima distribuição das atividades no tempo				há ótima distribuição das atividades no tempo

12 Habitação

A área não é destinada à função habitacional. Ainda assim, nela há alguns residentes, a maioria ou habitando unidades no Setores Hoteleiros (Figura 123). Há também moradores de rua, especialmente nas imediações das estações rodoviária e metroviária.

12	**habitação**	**12.1**	**variedade**	há muito pouca variedade de tipos edilícios				há grande variedade de tipos edilícios
		12.2	**distribuição**	os tipos edilícios estão muito mal distribuídas				os tipos edilícios estão muito bem distribuídas
		12.3	**densidade**	não há densidade suficiente para assegurar concentração de pessoas				há densidade suficiente para assegurar uma ótima concentração de pessoas
				[ ] há excessiva densidade				

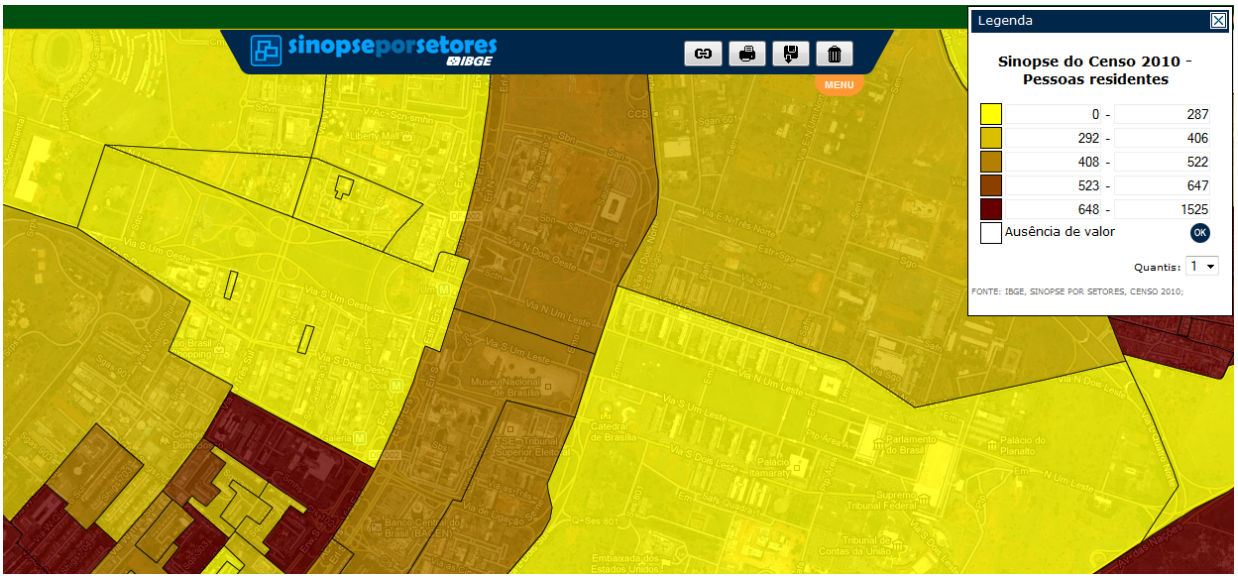


Figura 123 - Brasília, Brasil. Pessoas residentes no centro do Plano Piloto, por setor censitário. Os setores não amarelos que cruzam a área de estudo englobaram o setor de embaixadas norte e alguns edifícios das superquadras mais próximas. Fonte: www.censo2010.ibge.gov.br/sinopseporsetores/?nivel=st

13 Mobilidade

Na área estão a estação central do Metrô e a Rodoviária do Plano Piloto. Ela é então extremamente acessível por transporte público, embora suas estruturas sejam precárias. Não há estrutura adequada, segura, confortável e interessante para a circulação de pedestres, com atenção especial à falta de preocupação com rotas acessíveis. Não há estrutura para ciclistas. A área prioriza o transporte particular, o que pode ser constatado pelos tempos de semáforo, ajustados para favorecer os carros; pela imensa área destinada a estacionamentos de superfície, todos gratuitos; pela iluminação pública, que atende principalmente vias e estacionamentos.

13	**mobilidade**	**13.1**	**pedestres**	a área não está estruturada para atender aos pedestres				a área está muito bem estruturada para atender aos pedestres
				■				
		13.2	**ciclistas**	a área não está estruturada para atender aos ciclistas				a área está muito bem estruturada para atender aos ciclistas
				■				
		13.3	**transporte público**	a área não está estruturada para o uso do transporte público				a área está muito bem estruturada para o uso do transporte público
							■	
		13.4	**transporte particular**	a estrutura da área prioriza o transporte particular				a estrutura da área não prioriza o transporte particular
				■				

Atributos locais

Os itens apresentados em 2.2.4.2 serão aqui discutidos e avaliados um a um. Serão relacionados à Plataforma Rodoviária como um todo, mas dizem respeito principalmente às suas duas praças.

14 Localização

A Plataforma Rodoviária está localizada sobre o cruzamento dos eixos Monumental e Rodoviário, próxima a linhas integradas num nível global e local, o que corrobora sua importância para a cidade e para o seu centro. (Figura 124).

14	**localização**	**14.1**	**com relação à integração global**	o lugar está distante de uma linha integrada				o lugar está próximo de uma linha integrada
		14.2	**com relação à integração local**	o lugar está distante de uma linha integrada				o lugar está próximo de uma linha integrada



Figura 124 - Brasília, Brasil. Mapa axial de integração global da área tombada. Detalhe para a Plataforma Rodoviária

15 Limites e dimensões

Os limites das praças estão claros, elas podem ser representadas por um único espaço convexo. No entanto, eles não apresentam contiguidade. Os limites norte e sul, por exemplo, são simplesmente a varanda que permite vislumbrar o nível inferior da Plataforma Rodoviária. A separação público/privado está muito clara, e as grandes dimensões dos lugares são condizentes com suas características – localização e papel na cidade.

15	**limites e dimensões**	**15.1**	**clareza dos limites**	os limites do lugar não estão claros				os limites do lugar estão muito claros
		15.2	**contiguidade dos limites**	os limites do lugar têm baixa contiguidade				os limites do lugar têm alta contiguidade
		15.3	**separação público/privado**	a separação público/privado não é clara				a separação público/privado é clara
		15.4	**dimensões**	o tamanho do lugar não é condizente com suas características				o tamanho do lugar é condizente com suas características

16 Tipos edilícios

A variedade de tipos edilícios é baixíssima. Apenas três tipos comparecem: o do Teatro Nacional (volume especial), o do Touring (pavilhão) e o dos Setores de Diversões (edifícios de térreo mais seis pavimentos, contíguos na fachada). Além destes, apenas o edifício térreo da estação rodoviária comparece na plataforma (Figura 125).

16	**tipos edilícios**	não há variedade de tipos edilícios	há grande variedade de tipos edilícios



Figura 125 - Brasília, Brasil. Tipos edilícios da Plataforma Rodoviária. De cima para baixo, da esquerda para a direita: Setores de Diversões; Teatro Nacional; Touring; Rodoviária. Agosto de 2010.

17 Portas e janelas

Embora haja muitos espaços convexos cegos na Plataforma Rodoviária, as praças, que são formadas, cada uma, por um único espaço convexo, possuem portas abrindo para ele. O número de portas, no entanto, é muito baixo, dadas as dimensões do lugar. Na praça sul, há dez portas abrindo para o espaço de 13.650m². Na praça norte, há apenas cinco (Figura 126). As entradas dos edifícios ou portas de loja abrem diretamente para o local. Apenas a relação com o Teatro Nacional e o Touring é indireta. Não há presença de fronteiras suaves. Embora haja um bom número de janelas voltadas para as praças, elas estão localizadas apenas na fachada do Setor de Diversões.

17	**portas e janelas**	**17.1**	**espaços convexos cegos**	a proporção de espaços convexos cegos é muito alta	não há espaços convexos cegos
		17.2	**número de portas**	não há portas abrindo para o lugar	há muitas portas abrindo para o lugar
		17.3	**relação público/privado**	todas as relações público/privado são indiretas	todas as relações público/privado são diretas
		17.4	**fronteiras suaves**	não há presença de fronteiras suaves	há grande presença de fronteiras suaves

		17.5	**janelas**	não há janelas voltadas para o lugar				há muitas janelas voltadas para o lugar

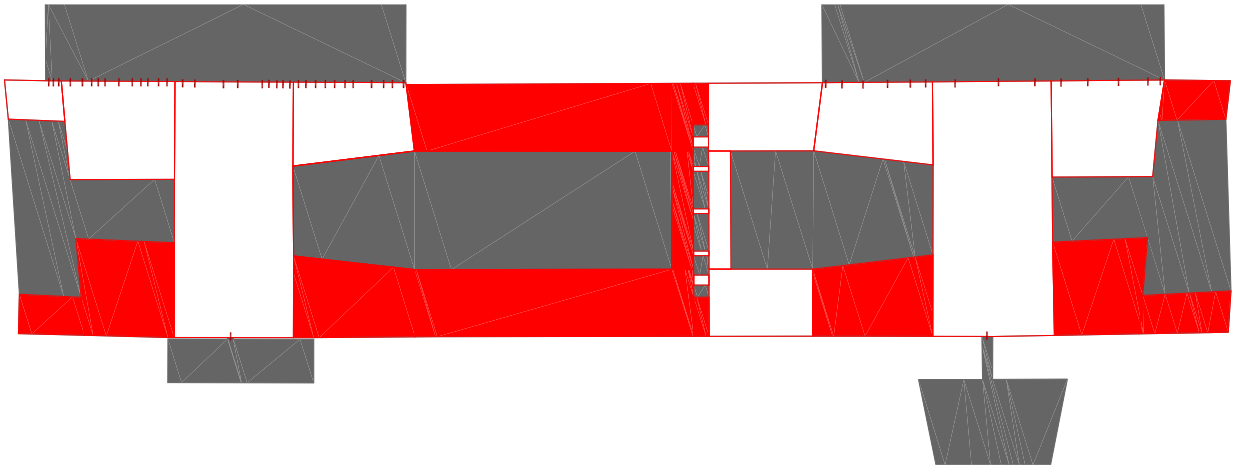


Figura 126 - Brasília, Brasil. Espaços convexos cegos (em vermelho) e portas (traços verticais) na Plataforma Rodoviária. Não foi feita a contagem das portas no edifício da rodoviária, que está representado de forma esquemática.

18 Piso

Toda a Plataforma Rodoviária é nivelada, à exceção da porção sudoeste, em frente à praça sul, cujo desnível foi resolvido da forma apresentada na Figura 127. Com isso, criou-se uma área de passagem paralela à fachada do Setor de Diversões Sul, separada da praça, aproveitada para a localização de bancos. Apesar desta ressalva, a avaliação em geral é a mais positiva possível neste item.

18	**piso**	o lugar não está no nível do solo						o lugar está no nível do solo







Figura 127 - Brasília, Brasil. Diferença de nível na porção sudoeste da Plataforma Rodoviária: praça sul. Agosto de 2010.

19 Acesso e circulação

Falando de toda a Plataforma Rodoviária, ela é o local mais acessível de transporte público do Plano Piloto. No entanto, é acessível a pessoas que vêm a pé ou de bicicleta de outros locais próximos apenas a partir de alguns pontos – são muito poucas as conexões com os setores centrais. A única forma direta de comunicação com o Eixo Monumental, por exemplo, é por meio de uma rua que desce ao Setor Cultural Sul, as demais são por meio de deslocamento vertical nos edifícios da rodoviária e dos setores de diversão. Qualquer outra forma de se chegar ao nível do Eixo Monumental obrigaria o pedestre a realizar um extenso trajeto.

A conexão com Setor Bancário Sul é prejudicada pelo uso da calçada como estacionamento. As conexões com os setores comerciais e bancário norte não são adequadas ao fluxo que recebem, o que faz com que os pedestres tenham que se arriscar andando na rua nos horários de pico (Figura 128). Isso também ocorre no calçadão entre os dois setores de diversão, especialmente prejudicado pela colocação dos canteiros de plantas localizados próximo ao Conjunto Nacional. As faixas de pedestres espalhadas pela plataforma deixam a desejar em termos de localização, dimensionamento e estrutura de continuidade de trajetos. Os pedestres, embora extremamente numerosos, não possuem um ambiente que os priorize: 75% da superfície da Plataforma Rodoviária é destinado a veículos (Figura 129).

Quanto às praças, sua conexão com o Setor de Diversões é direta, não havendo ruas que cruzar (Figura 130). Já a sua conexão com a calçada leste é problemática, uma vez que a rua aí apresenta três faixas em cada sentido, sem falar que na praça sul há ainda um obstáculo – uma passagem para o Setor Cultural Norte que se mantém fechada (Figura 131). Outras conexões não estão evidentes, nem demarcadas, nem representam continuidade a partir de trajetos identificados nas praças.

Nem a Plataforma Rodoviária, em geral, nem as praças, de forma específica, estão preparadas para atender às normas de acessibilidade.

19	**acesso e circulação**	**19.1**	**acesso por transporte público**	o lugar não é acessível por transporte público				o lugar é facilmente acessível por transporte público
		19.2	**acesso por pedestres e ciclistas**	o lugar não é acessível por pedestres e ciclistas				o lugar é facilmente acessível por pedestres e ciclistas
		19.3	**conexões**	o lugar não se conecta adequadamente com seus limites				o lugar se conecta adequadamente com seus limites
		19.4	**circulação**	o lugar tem obstáculos ou barreiras e não atende aos requisitos de acessibilidade				o lugar não tem obstáculos ou barreiras e atende aos requisitos de acessibilidade



Figura 128 - Brasília, Brasil. Conexão da Plataforma Rodoviária com o Setor Bancário Norte (esquerda) e Sul (direita). Agosto de 2010.

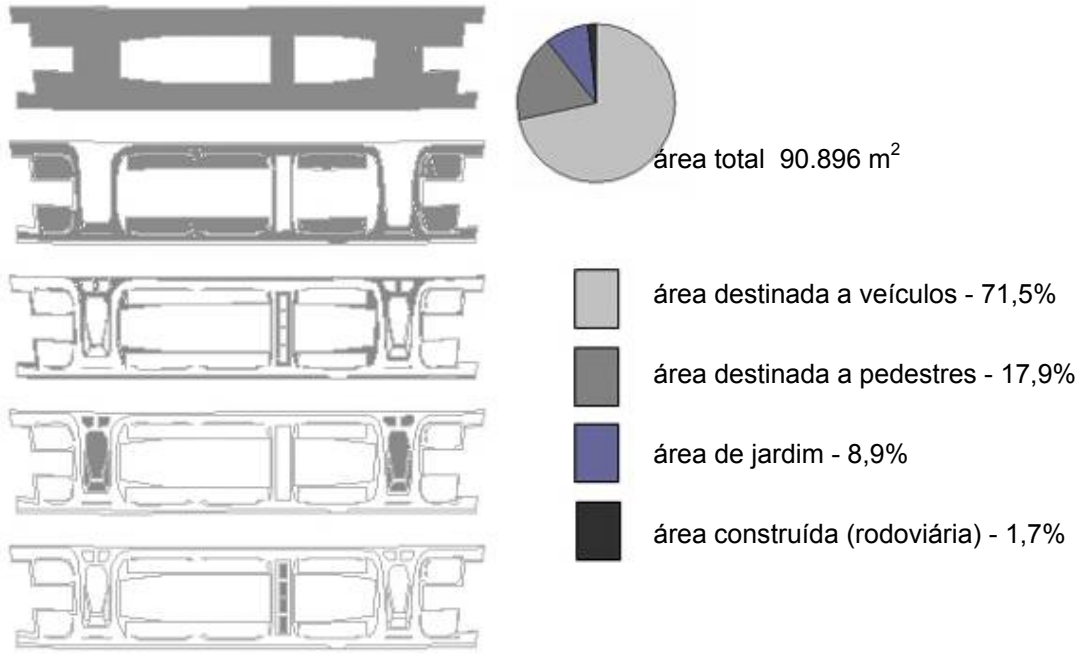


Figura 129 - Brasília, Brasil. Destinação da superfície da Plataforma Rodoviária.



Figura 130 - Brasília, Brasil. Conexão direta da praça norte (esquerda) e sul (direita) com os Setores de Diversão. Agosto de 2010.



Figura 131 - Brasília, Brasil. Conexão da praça sul com o Touring. O guarda-corpo circunda a passagem que leva ao Setor Cultural Sul, hoje fechada, e funciona como barreira. Agosto de 2010.

20 Atividades nos limites e arredores do lugar

Há alguma variedade de atividades oferecidas pelos edifícios da Plataforma Rodoviária. Está completamente ausente a atividade residencial. Não há muita oferta de atividades de alimentação e entretenimento Embora a maioria das atividades se complemente, estão em geral muito mal distribuídas, agrupadas principalmente nos edifícios dos setores de diversão. A distribuição das atividades no tempo deixa a desejar, sendo minimamente garantida principalmente pela existência da estação rodoviária/metroviária, do shopping Conjunto Nacional e dos templos e casas noturnas do Setor de Diversões Sul. O Teatro Nacional praticamente não contribui para a vitalidade em outros horários na plataforma.

20	**atividades nos limites e arredores do lugar**	**20.1**	**variedade**	não há variedade de atividades				há grande variedade de atividades
						X		
				[ ] há presença de moradias [**X**] há **pouca** presença de estabelecimentos que comercializem comida listar/descrever as atividades existentes: **teatro, posto policial, posto de órgão da Secretaria de Desenvolvimento Social, estação rodoviária/metroviária, comércio, serviços em geral**				
		20.2	**Distribuição espacial**	as atividades estão mal distribuídas				as atividades estão bem distribuídas
				X				
		20.3	**complementaridade**	as atividades não se complementam				as atividades se complementam muito bem
							X	

		20.4	**distribuição temporal**	há péssima distribuição das atividades no tempo				há ótima distribuição das atividades no tempo

21 Atividades no lugar

As praças da plataforma oferecem suporte a muito poucas atividades: há apenas poucos bancos, orelhões, lixeiras, grama, plantas e fontes que, se na praça norte não costumam ser ligadas, na praça sul sequer funcionam (Figura 133). Com isso, a maioria das atividades identificadas – ler, descansar, dormir, vender, comprar, brincar, comer, aguardar clientes (no caso dos taxistas) – ocorre sem que haja um suporte adequado para seu pleno desenvolvimento (Figura 134). A atividade dos ambulantes é mal vista e reprimida. As atividades complementam-se mal, o que se reflete na baixa permanência das pessoas nos lugares. Estão também mal distribuídas e não favorecem a permanência das pessoas fora dos períodos comerciais.

21	**atividades no lugar**	**21.1**	**variedade**	não há variada oferta de atividades				há variada oferta de atividades
				[**X**] há locais para sentar [**X**] os locais para sentar são **poucos** [**X**] os locais para sentar são **pouco** variados				
				[ ] há bancas e quiosques que comercializem comida [**X**] há presença de elementos com água (fontes, espelhos) [**X**] os elementos com água são **pouco** acessíveis [ ] há espaço para atividades improvisadas ou programadas [ ] o espaço oferece apoio às atividades identificadas no levantamento listar/descrever as demais atividades existentes: **esperar, descansar, dormir, socializar, vender, comprar, comer, descarregar material, aguardar clientes (taxistas e engraxates), ler, fumar, brincar.**				
		21.2	**distribuição espacial**	as atividades estão mal distribuídas				as atividades estão bem distribuídas
		21.3	**complementaridade**	as atividades não se complementam				as atividades se complementam muito bem
		21.4	**distribuição temporal**	há péssima distribuição das atividades no tempo				há ótima distribuição das atividades no tempo

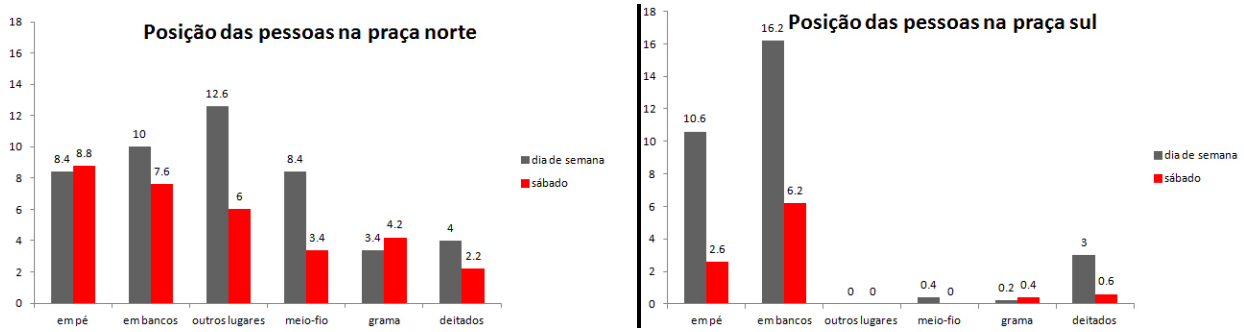


Figura 132 - Brasília, Brasil. Gráficos da posição das pessoas nas praças norte e sul da Plataforma Rodoviária. Na praça sul não só há mais locais de sentar como eles ficam na sombra por mais tempo. Agosto de 2010.



Figura 133 - Brasília, Brasil. Fontes nas praças sul (acima à esquerda) e norte da Plataforma Rodoviária. Agosto de 2010.



Figura 134 - Brasília, Brasil. Atividades nas praças da Plataforma Rodoviária. De cima para baixo, da esquerda para a direita: mulher falando ao orelhão e hippies expondo seus produtos na praça norte; pessoas sentadas e deitadas no canteiro da praça norte; pessoas descarregando material e conversando em pé na praça sul; pessoas pegando água das fontes da praça norte para lavar carros. Agosto de 2010.

22 Conforto

Toda a Plataforma Rodoviária tem péssimo desempenho higrotérmico. Isso pela grande quantidade de área impermeabilizada exposta ao sol. Há pouquíssima sombra disponível e as poucas fontes de água não funcionam ou não são ativadas. A esmagadora maioria das atividades registradas nas praças durante os levantamentos tinha lugar à sombra. Há boa ventilação. O desempenho luminoso também é ruim, pelo ofuscamento frequente e por não terem as praças sequer postes de luz dedicados a iluminar o tráfego e permanência de pedestres à noite (Figura 135). Os locais não são barulhentos e não se observa odores desagradáveis nem alto índice de poluição.

22	**conforto**	**21.1**	**higrotérmico**	o lugar tem péssimo desempenho ... o lugar tem ótimo desempenho [■] [ ] [ ] [ ] [ ]
		21.2	**luminoso**	o lugar tem péssimo desempenho ... o lugar tem ótimo desempenho [■] [ ] [ ] [ ] [ ] [X] o lugar é **mal** iluminado à noite
		21.3	**sonoro**	o lugar tem péssimo desempenho ... o lugar tem ótimo desempenho [ ] [ ] [ ] [■] [ ]
		21.4	**qualidade do ar**	o lugar tem péssimo desempenho ... o lugar tem ótimo desempenho [ ] [ ] [■] [ ] [ ]



Figura 135 - Brasília, Brasil. Aspecto geral da praça norte da Plataforma Rodoviária. O local não é ocupado durante as horas de sol intenso e calor, pois oferece pouquíssimas sombras. Nâo há postes de luz para iluminá-la à noite. Agosto de 2010.

23 Custos

Tanto os custos de implantação quanto de manutenção do lugar, da forma como está hoje estruturado, são muito baixos. Talvez para manter os custos ainda mais baixos é que o

Setor de Diversões Norte não ligue as fontes com frequência e tenha abdicado da fachada de neon que possuía movimento e, hoje, é composta de painéis estáticos, iluminados com luz branca.

23	**custos**	**23.1**	**implantação**	os custos de implantação do lugar são muito altos					os custos de implantação do lugar são muito baixos
		23.2	**manutenção**	os custos de manutenção do lugar são muito altos					os custos de manutenção do lugar são muito baixos

24 Orientabilidade e identificabilidade

É fácil orientar-se por toda a Plataforma Rodoviária, e ela possui fortíssima identidade. Com relação às praças, é fácil orientar-se em seu interior, e sua identidade se dá muito mais por sua localização e pelos elementos que as definem que por seus espaços e elementos componentes, nenhum realmente digno de nota.

24	**orientabilidade e identificabilidade**	**24.1**	**orientabilidade**	é difícil orientarmo-nos nele					é fácil orientarmo-nos nele
		24.2	**identificabilidade**	o lugar tem fraca identidade					o lugar tem forte identidade

25 Significado e simbolização

Um dos componentes que fazem a Plataforma Rodoviária como um todo ser memorável é ela apresentar um volume de pessoas que não tem paralelo no Plano Piloto. Além disso, ela se torna memorável pelo que ela permite: a visibilidade do Eixo Monumental. No entanto, as praças, de uma forma geral, não contêm elementos que lhe deem significado ou as tornem memoráveis.

25	**significado e simbolização**	**25.1**	**significado**	o lugar não contém elementos que remetem a valores, ideias, história etc. caros à sua população					o lugar contém elementos que remetem a valores, ideias, história etc. caros à sua população
		25.2	**simbolização**	o lugar não contém elementos que o façam *memorável*.					o lugar contém elementos que o façam *memorável*.

26 Afetos

A praça norte, por estar muito bem conservada, traz maior sensação de segurança e de que alguém zela por ela. Isso não ocorre na praça sul, cujo estado de abandono evoca mais

afetos negativos que positivos. Nenhuma das praças traz sensação de pertencimento, não se observa vínculo de seus sujeitos com elas.

26	**Afetos – praça norte**	o lugar evoca afetos negativos	o lugar evoca afetos positivos
		[**X**] o lugar traz sensação de segurança [**X**] o lugar traz sensação de que alguém zela por ele [ ] o lugar traz sensação de pertencimento	

27 Beleza e conservação/manutenção

O lugar como um todo tem sua beleza – a Plataforma Rodoviária e seus espaços e elementos componentes e definidores, articulados com as áreas centrais da cidade, especialmente quando se incluem as belas vistas para a Esplanada e para a Torre de TV. No entanto, as praças não são belas, embora, por exemplo, o desenho e as dimensões generosas dos bancos (mais bem conservados na praça sul) sejam dignos de nota, assim como uma ou outra vegetação de belo formato. A praça sul encontra-se em péssimo estado de conservação/manutenção, enquanto a praça norte mantém-se impecável (Figura 136).

27	**beleza e conservação/ manutenção - praça norte**	**27.1**	**beleza do lugar**	o lugar como um todo é feio	o lugar como um todo é belo
		27.2	**beleza dos seus elementos constituintes**	os elementos constituintes do lugar são feios/ mal desenhados	os elementos constituintes do lugar são belos/ bem desenhados
		27.3	**conservação/ manutenção**	o lugar e seus elementos se encontram em péssimo estado de conservação/manutenção	o lugar e seus elementos se encontram em ótimo estado de conservação/manutenção



Figura 136 - Brasília, Brasil. Estado de conservação das praças sul (esquerda) e norte (direita) da Plataforma Rodoviária. Agosto de 2010.

Plataforma Rodoviária

Variáveis				
nº	nome	nº	categoria	
SUJEITOS				
1	número de pessoas			
2	variedade de pessoas	2.1	gênero	
		2.2	faixas etárias	
		2.3	classes sociais	
		2.4	grupos	
3	distribuição das pessoas no tempo			
ATIVIDADES				
4	passagem			
5	permanência	5.1	número	
		5.2	duração	
6	encontros	6.1	ocorrência	
		6.2	tipo	
7	manutenção e vigilância	7.1	ocorrência	
		7.2	tipo	
8	demais atividades	8.1	número	
		8.2	origem	
		8.3	tipo	
ATRIBUTOS GLOBAIS				
Dimensão sociológica				
9	espaço livre público	9.1	quantidade	
		9.2	dimensões	
10	integração global			
Dimensão funcional				
11	atividades	11.1	variedade	
		11.2	distribuição	
		11.3	complementar.	
		11.4	distr. temporal	
12	habitação	12.1	variedade	
		12.2	distribuição	
		12.3	densidade	
13	mobilidade	13.1	pedestres	
		13.2	ciclistas	
		13.3	transp. público	
		13.4	transp. privado	
ATRIBUTOS LOCAIS				
Dimensão sociológica				
14	localização	14.1	Integraç. global	
		14.2	integração local	
15	limites e dimensões	15.1	clareza limites	
		15.2	contig. limites	
		15.3	público/privado	
		15.4	dimensões	
16	tipos edilícios			
17	portas e janelas	17.1	espaços cegos	
		17.2	núm. de portas	
		17.3	rel. públ/priv.	
		17.4	front. suaves	
		17.5	janelas	
18	piso			
Dimensão funcional				
19	acesso e circulação	19.1	transp público	
		19.2	pedestres cicl.	
		19.3	conexões	
		19.4	circulação	
20	atividades nos limites e arredores do lugar	20.1	variedade	
		20.2	distr. espacial	
		20.3	complementar.	
		20.4	distr. temporal	
21	atividades no lugar	21.1	variedade	
		21.2	distr. espacial	
		21.3	complementar.	
		21.4	distr. temporal	
Dimensão bioclimática				
22	conforto	21.1	higrotérmico	
		21.2	luminoso	
		21.3	sonoro	
		21.4	qualidade do ar	
Dimensão econômica				
23	custos	23.1	implantação	
		23.2	manutenção	
Dimensão topoceptiva				
24	orientabilidade identificabilid.	24.1	orientabilidade	
		24.2	identificabilid.	
Dimensão simbólica				
25	significado e simbolização	25.1	significado	
		25.2	simbolização	
Dimensão afetiva				
26	afetos			
Dimensão estética				
27	beleza e conservação/ manutenção	27.1	lugar	
		27.2	elementos	
		27.3	conserv/manut	

Tabela 7 - Resumo da avaliação da Plataforma Rodoviária. Os itens que não são classificados por cor (6.2; 7.2; 8.2; 8.3) foram suprimidos.

3.2.3.1.5 Recomendações

Pelo exposto anteriormente, vê-se que a Plataforma Rodoviária é uma extensa e mal estruturada área de passagem, e não um destino. Portanto, como espaço público que favoreça a vida pública, ela não é bem sucedida nem em seus locais de passagem, nem em suas áreas de permanência. Os dois extensos calçadões das varandas leste e oeste são problemáticos, pois não estão bem dimensionados nem oferecem apoio adequado ao público a que servem. As duas praças têm muito pouco a oferecer e não promovem a fixação de pessoas – e isso não está apenas vinculado ao seu estado de conservação, já que a praça sul, de pior manutenção, tem tão pouca gente quanto a norte.

Faz-se necessário, portanto, proceder a algumas intervenções no local, para que se possa começar a modificar este quadro.

Antes de se proceder às recomendações, é importante aqui estabelecer-se uma visão para a plataforma e suas praças. Esta visão deve partir das aspirações de Lucio Costa para a escala gregária da cidade: "A escala gregária, prevista para o centro da cidade [...] teve a intenção de criar um espaço urbano mais densamente utilizado e propício ao encontro" (IPHAN, p.73). Deve também considerar o papel de um centro urbano para sua população, e vincular-se aos preceitos de uma cidade viva, discutidos nesta tese.

Em 1974, num momento que antecedeu à construção das duas praças, Lucio comenta: “A plataforma, treze anos depois, está igualzinha. Ninguém fez nada para complementá-la, porque ficaram todos meio assustados sem saber o que fazer. De modo que aquela área central ficou inóspita. Uma área preciosa, no cruzamento dos dois eixos, aquela perspectiva que vejo lá do hotel, aquela vista comovente de manhã, à tarde aquela presença serena, aquela coisa digna, bela, que tem de se mantida. E aquilo é jogado fora... É preciso criar as condições necessárias” (Senado Federal, 1974, p. 27).

A perspectiva em questão é aquela que se descortina desde a Torre de TV e se estende até a Esplanada dos Ministérios e, além dela, ao horizonte (Figura 137). São os elementos que a compõem e o que evocam que seria jogado fora como se, ao não poderem ser apreciados, de nada valessem, para nada existissem. Tudo isso está completamente disponível ao homem comum desde o lugar da escala gregária por excelência: a Plataforma Rodoviária.



Figura 137 - Brasília, Brasil. Vista da Esplanada dos Ministérios (esquerda) e da Torre de TV (direita) a partir das varandas leste e oeste, respectivamente, da Plataforma Rodoviária. Nem o governante, em seu palácio, tem esta visão. Março de 2012 e Agosto de 2010

Assim, a Plataforma Rodoviária deve cumprir seu papel de ser o ponto mais privilegiado da cidade, do qual se descortinam os componentes do Eixo Monumental que possuem tanto significado para sua população. Deve assumir sua posição como principal elemento articulador de todas as escalas da cidade, favorecendo conexão a todos os setores vizinhos. Deve ser o ponto crucial, o polo irradiador da vida urbana da cidade. Deve ser um lugar acessível, confortável, seguro, vivo, diverso, interessante, intensamente utilizado, onde o pedestre tenha preferência absoluta.

Aqui comparecem tanto recomendações de intervenções de curto prazo, muitas das quais podem ser feitas imediatamente, inclusive de forma experimental, como recomendações de maior monta. As primeiras se destinam a dar melhor suporte às atividades que atualmente já ocorrem no lugar. A partir de sua implementação é que se deve voltar a estudar a vida pública no local e proceder a ajustes ou continuar com as demais intervenções.

Inicialmente, é preciso adequar o lugar ao pedestre. Dar-lhe total preferência e conferir continuidade e segurança aos seus trajetos. Ao mesmo tempo é preciso desestimular o uso do transporte particular numa área tão bem servida de transporte público. Faz-se necessária uma revisão na destinação de áreas na plataforma, portanto.

Iniciando-se pelo sistema viário, cabe observar que Lucio Costa propôs que o tráfego na plataforma fosse local. No entanto, as pistas presentes apresentam, cada uma, três faixas de rolamento: dimensões condizentes com tráfego de passagem. Se elas constituíssem uma continuidade dos Eixos Leste e Oeste, paralelos ao Eixo Rodoviário, que possuem duas faixas, já não haveria necessidade de terem três. Não sendo seu objetivo receber intenso tráfego de passagem (há desvios para o tráfego de passagem antes do início da plataforma, aos quais deve ser dada ênfase), menos ainda se justifica tal largura de via. Some-se a isso o fato de a largura das calçadas que acompanham estas pistas não comportarem, em pelo menos um trecho, o fluxo de pessoas que por elas passa, ou o número de pessoas que nelas se aglomera

para aguardar os ônibus, e temos que a primeira recomendação seria destinar-se uma das faixas de rolamento das pistas hoje existentes para os pedestres, ampliando as calçadas em 3,5m.

Deve-se impedir qualquer estacionamento que ocorra sobre as calçadas ou ao longo de meios-fios, resguardadas as vagas necessárias para emergências ou taxistas. Os estacionamentos de superfície, por enquanto, ficariam restritos apenas aos bolsões já existentes, com o número de vagas diminuído pela ampliação de todas as calçadas circundantes: as que os delimitam e as que margeiam os guarda-corpos que dão para o vazio da rodoviária. Todos os estacionamentos devem ser pagos, com possibilidade de existência de planos semanais e mensais e tarifa reduzida aos domingos e no período noturno. Devem também passar a ter entrada e saída concentradas em um só local, para diminuir os pontos de conflito com as rotas de pedestres[225].

As principais conexões dentro da plataforma devem ocorrer com a faixa de rolamento sobrelevada, conforme sugeriu Lucio Costa no Relatório. Assim, o carro é que sobe no nível da calçada, pelo menos nos cruzamentos entre a praça norte e o Teatro, a praça sul e o Touring, a Rodoviária e as calçadas leste e oeste. Estes cruzamentos devem acompanhar as larguras das praças e da Rodoviária. A área ao redor do edifício da Rodoviária, muito imprensada, poderia elevar-se no nível da calçada. Em todos os casos, balizadores indicarão os limites da área de domínio do veículo.

As paradas de ônibus devem-se adequar ao número de pessoas que nelas permanece, devem ser iluminadas e possuir informações sobre horários e itinerários. Devem ser criados pontos de parada próximos aos Setores de Diversões, onde hoje param ônibus de vizinhança de forma improvisada, tumultuada e insegura.

Todas as possíveis rotas de pedestres devem ser previstas, e absolutamente todas devem possuir continuidade. A Plataforma Rodoviária inteira deve-se adequar às normas de acessibilidade. Todos os obstáculos devem ser retirados, a começar pelos canteiros de plantas do Conjunto Nacional. O calçamento deve ser de alta qualidade e a iluminação deve ser adequada para pedestres. Deve ser estudada uma forma de sombrear o máximo possível todos os caminhos – árvores que não tenham raízes profundas, pérgulas, coberturas[226]. Para isso será

[225] É esperado que com o passar do tempo e a consolidação das intervenções, vagas sejam paulatinamente suprimidas para dar lugar a mais área para usufruto das pessoas.

[226] Estes elementos devem ser bem simples, num primeiro momento, para que se teste sua eficácia e localização. Após comprovadas, pode ser feito um concurso público para definir desenho mais adequado, que deve ser consoante com o desenho dos demais elementos a serem acrescidos à Plataforma Rodoviária - lixeiras, bancos, mesas, cadeiras, bebedouros, quiosques, brinquedos etc.

necessário definir os trechos a partir dos quais se deseja que se descortinem, de forma desimpedida, as visuais para o Eixo Monumental. A colocação de elementos neste trecho deve ser cuidadosa, para não as prejudicar.

Sinalização para ciclistas deve ser acrescentada. Os tempos de semáforo devem ser ampliados para favorecer os pedestres. Horários de carga e descarga de mercadorias devem ser estabelecidos e locais adequados devem ser designados de forma a não interferir nos caminhos das pessoas. Os ambulantes devem ser cadastrados, ordenados e localizar-se, talvez, em trechos da passarela oeste que não interfiram na visibilidade da Torre de TV. Poderiam aproveitar dos guarda-corpos como apoio aos seus expositores[227], de maneira semelhante aos vendedores ao longo do rio Sena, em Paris. Sua presença não deve tumultuar as passagens de pedestres.

Para favorecer a conexão entre nível superior e inferior da rodoviária, deve-se manter em perfeito estado de funcionamento todos os elevadores e escadas rolantes do edifício, bem como tratar os acessos do nível inferior da rodoviária ao Eixo Monumental, ampliando e colocando calçadas, aumentando tempos de semáforo para pedestres e criando cruzamentos seguros. O acesso ao Setor Cultural Sul existente da praça sul, que hoje se encontra fechado, requer estudos que poderão dizer da viabilidade de ser reativado ou da pertinência de seu fechamento definitivo, ou do seu aproveitamento como depósito, talvez, de algum quiosque que se estabeleça na praça e seja posicionado sobre ele.

Entrando-se em uma intervenção de maior monta – que exigirá maiores estudos e um concurso público de arquitetura para sua solução – vem a questão da comunicação vertical direta entre a Plataforma Rodoviária e o Eixo Monumental, que deve ocorrer em pelo menos três pontos: dois no lado leste e pelo menos um do lado oeste. Uma proposta seria que os pontos de conexão vertical do lado leste coincidissem com as calçadas existentes ao logo das ruas (Figura 138), e que o do lado oeste fosse estudado para sua posição harmonizar-se com o funcionamento da estação rodoviária e metroviária, abaixo.

As soluções a leste poderiam considerar aproveitar-se de forma criativa dos taludes existentes, fazendo neles um rasgo voltado para a Esplanada no qual estariam encaixadas escadarias e elevadores. Seus elevadores poderiam aflorar na plataforma como estruturas leves e elegantes, como os exemplos da Figura 139. A circulação que coincidisse com a descida ao Teatro Nacional deveria adaptar-se para contemplar esta situação.

[227] Que devem possuir desenho comum e ter alguma espécie de cobertura leve e elegante. Também deverão ser objeto de concurso.



Figura 138 - Brasília, Brasil. Pontos possíveis de circulação vertical entre Plataforma Rodoviária e lado leste do Eixo Monumental. Março de 2012.



Figura 139 - Elevadores de acesso ao metrô: em aço e vidro. À esquerda, Paris, França, julho de 2011. À direita, Porto, Portugal, outubro de 2009.

As praças devem organizar-se para receber fluxo de passagem em seu interior, pois só desta forma começarão a ser mais usadas como área de permanência. Assim, seus canteiros necessitam ser redesenhados de forma a trazer as pessoas para seu meio, e não mandá-las para sua periferia, como ocorre hoje.

Uma possível sugestão para isso seria, num primeiro momento, eliminar todos os canteiros cilíndricos, mantendo-se apenas os que possuem vegetação de sombra, que devem ser transformados em bancos, e eliminar toda a área de grama, à exceção dos dois grandes canteiros próximos ao Setor de Diversões. Isso tornará a praça praticamente toda caminhável. Sugere-se iniciar a transformação pela praça sul, que já se encontra deteriorada e portanto presta-se melhor a experimentações (nesse caso, é preciso considerar que a passagem para o Setor Cultural Sul já terá seu destino definido – ou estará aberta e ativa, ou estará coberta).

Paralelamente a isso deve-se reativar as fontes, e mantê-las funcionando dia e noite (elas devem estar prontas quando a praça se tornar caminhável). Sua água deve estar acessível (nada de grades) e seus jatos devem ser fracos e luminosos, de forma que estimulem as pessoas a passar entre elas com a expectativa de se refrescar, sem o medo de se molhar. Além de

as pessoas poderem sentar-se ao redor das fontes, elas devem ter muitas opções de assento. Assim, deve-se espalhar muitos bancos – pesados, mas que não sejam fixos – pelas praças: embaixo das árvores existentes ou junto de estruturas leves de sombreamento – pérgulas, coberturas, toldos. Isso pode ser feito de forma experimental.

Deve-se ainda, junto com isso, reativar as fachadas dos Setores de Diversões da forma como as previu Lucio Costa. As referências de Piccadilly Circus (Figura 140) e Times Square (Figura 141) no Relatório do Plano Piloto deixam claro que a dinâmica dos letreiros luminosos era desejada para animar e dar identidade à escala gregária. Hoje, os painéis que cobrem os edifícios representam a atual tecnologia de transmissão de imagem e não apenas veiculam propaganda, mas informações diversas: situação das linhas de metrô, previsão do tempo, cotações da bolsa de valores, programação de eventos. Acredita-se que seria fundamental para a identidade do centro da cidade, da escala gregária, da Plataforma Rodoviária e das praças que as fachadas dos Setores de Diversões Sul e Norte fossem definitivamente projetadas para receber telas de projeção de imagens, que se devem manter ligadas dia e noite, guardando diferenças entre si. As possibilidades seriam infinitas, nesta cidade onde não chove em boa parte do ano. Como seriam as tardes de domingo na plataforma se houvesse projeção de desenhos animados combinados a outras atividades que pudessem atrair as crianças?



Figura 140 - Londres, Reino Unido. Picadilly Circus. Fonte: Reinaldo Germano. Outubro de 2009.



Figura 141 - Nova York, EUA. Times Square. Fonte: Bruna Kronenberger. Outubro de 2011.

Ainda paralelo a estas transformações deve ocorrer o incentivo para que os estabelecimentos comerciais no térreo dos Setores de Diversões paulatinamente possam vir a ter alguns dos usos que imaginou Lucio Costa: "livrarias, casas de moda, agências de viagens, restaurantes e cafés com mesas ao ar livre, já que estarão protegidas do sol da tarde" (Senado Federal, 1974, p. 280). Para isso, é fundamental que seja estudada mais detidamente a interface do térreo dos setores com os fluxos de pedestres existentes e com as praças[228].

A partir daí é preciso observar a dinâmica da vida pública, fazer experimentos e extrair informações que deverão compor um termo de referência para um concurso público de projetos de arquitetura para as praças. Eles deverão prever recintos diversos, água, vegetação (especialmente de sombra), arte, mobiliário, banheiros públicos, quiosques[229], espaço para eventos temporários, e tantas atividades quantas sejam interessantes para tornar as praças da plataforma uns dos espaços mais diversos, belos, vivos e inesquecíveis do mundo, dignos desta cidade singular.

[228] Os estudos realizados para esta tese não buscaram esclarecer, por exemplo, as razões pelas quais muitas lojas do térreo do Conjunto Nacional não abrem para a praça, mas para o espaço interno do shopping.

[229] Algumas novas construções térreas, pequenas, leves e bem desenhadas, devem ser admitidas na Plataforma Rodoviária. Isso auxiliará no aumento de oferta e na diversificação das atividades do lugar, na criação de recintos no espaço público, mas não interferirá na legislação patrimonial.

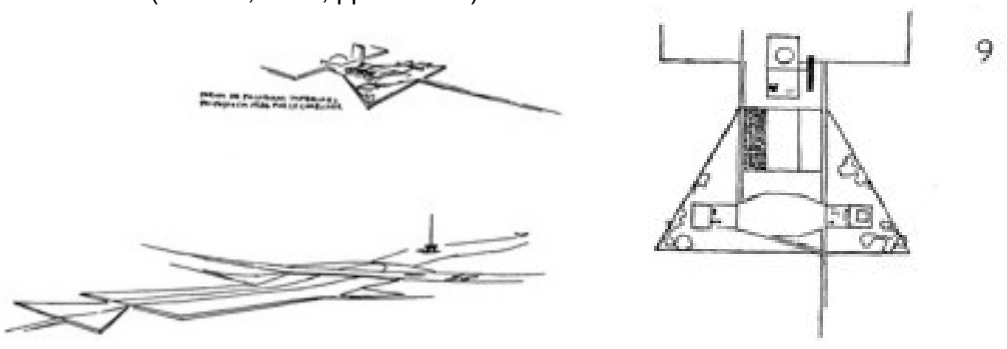
3.2.3.2 Eixo Monumental leste

3.2.3.2.1 Conhecimento do objeto de estudo

Aqui comparecem a concepção da Esplanada dos Ministérios, Praça dos Três Poderes e Setores Culturais, sua situação atual e a legislação patrimonial que lhe diz respeito.

De acordo como Relatório do Plano Piloto, 1957, os elementos constituintes da porção leste do Eixo Monumental foram assim descritos:

> 9 - Veja-se agora como nesse arcabouço de circulação ordenada se integram e articulam os vários setores.
>
> Destacam-se no conjunto os edifícios destinados aos poderes fundamentais que, sendo em número de três e autônomos, encontraram no triângulo eqüilátero, vinculado à arquitetura da mais remota antiguidade, a forma elementar apropriada para contê-los. Criou-se então um terrapleno triangular, com arrimo de pedra à vista, sobrelevado na campina circunvizinha a que se tem acesso pela própria rampa da auto-estrada que conduz à residência e ao aeroporto (Fig. 9). Em cada ângulo dessa praça – Praça dos Três Poderes, poderia chamar-se – localizou-se uma das casas, ficando as do Governo e do Supremo Tribunal na Base e a do Congresso no vértice, com frente igualmente para uma ampla explanada disposta num segundo terrapleno, de forma retangular e nível mais alto, de acordo com a topografia local, igualmente arrimado de pedras em todo o seu perímetro. A aplicação em termos atuais, dessa técnica oriental milenar dos terraplenos, garante a coesão do conjunto e lhe confere uma ênfase monumental imprevista (Fig. 9). Ao longo dessa esplanada – o Mall, dos ingleses –, extenso gramado destinado a pedestres, a paradas e a desfiles, foram dispostos os ministérios e autarquias (Fig. 10). Os das Relações Exteriores e Justiça ocupando os cantos inferiores, contíguos ao edifício do Congresso e com enquadramento condigno, os ministérios militares constituindo uma praça autônoma, e os demais ordenados em sequência – todos com área privativa de estacionamento –, sendo o último o da Educação, a fim de ficar vizinho do setor cultural, tratado à maneira de parque para melhor ambientação dos museus, da biblioteca, do planetário, das academias, dos institutos, etc., setor este também contíguo à ampla área destinada à Cidade Universitária com o respectivo Hospital de Clínicas, e onde também se prevê a instalação do Observatório. A Catedral ficou igualmente localizada nessa esplanada, mas numa praça autônoma disposta lateralmente, não só por questão de protocolo, uma vez que a Igreja é separada do Estado, como por uma questão de escala, tendo-se em vista valorizar o monumento, e ainda, principalmente, por outra razão de ordem arquitetônica: a perspectiva de conjunto da esplanada deve prosseguir desimpedida até além da plataforma onde os dois eixos urbanísticos se cruzam.
>
> (DePHA, 1991, pp. 24 e 26)



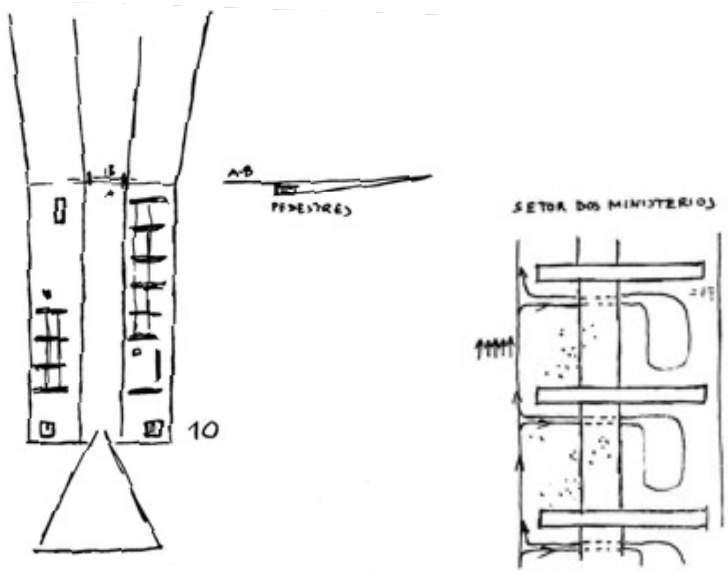


Figura 142 - Relatório do Plano Piloto de Brasília. Eixo Monumental leste Fonte: adaptado de DePHA, 1991, pp. 27 e 29.

Hoje, a área encontra-se como ilustra a Figura 143.



Figura 143 - Brasília, Brasil. Eixo Monumental Leste. Setores culturais sul (abaixo) e norte (acima) separados pelo canteiro central (vermelho), Esplanada dos Ministérios (amarelo) e Praça dos Três Poderes (roxo). Fonte: adaptado de Google Earth.

O Setor Cultural Norte hoje abriga apenas o Teatro Nacional, que ocupa pouco mais de 7% de sua área de cerca de 137.500 m². Há projetos de Oscar Niemeyer para ocupá-lo. O Setor Cultural Sul abriga, além do edifício do Touring, um complexo projetado também por Niemeyer que inclui um museu (na verdade um edifício que abriga salas de exposição e auditórios), uma biblioteca que ainda não funciona como tal e um edifício menor que ainda não disse ao que veio. Nenhuma das duas áreas foi tratada "à maneira de parque para melhor ambientação

dos museus, da biblioteca, do planetário, das academias, dos institutos, etc.", como definiu Lucio Costa em seu Relatório. Muito pelo contrário.

A Esplanada dos Ministérios é formada por duas fileiras de edifícios idênticos, onde funcionam os diversos ministérios, complementadas por algumas edificações especiais – a Catedral e o Palácio do Itamaraty (Ministério das Relações Exteriores), a sul, e o Palácio da Justiça, a norte. Separando-as, há uma extensa faixa gramada que culmina, a leste, com o edifício do Congresso Nacional, com suas duas cúpulas e seus anexos verticalizados – uma composição plástica tão pregnante que não por acaso tornou-se símbolo de Brasília e do país. A semelhança do conjunto edificado com a descrição gráfica e textual existente no Relatório do Plano Piloto de Brasília é impressionante. No entanto, algumas propostas não se materializaram: os ministérios militares possuem o mesmo espaço público que os demais, e um edifício longilíneo, que conectaria todos os ministérios e abrigaria atividades complementares às burocráticas, que se pode depreender pelos croquis, não foi realizado (Figura 142).

A Praça dos Três Poderes manteve-se íntegra em sua "severa aridez intencional" (COSTA, apud SCHLEE e DONATO, 2007), mas recebeu acréscimos em sua fronteira leste, quando ela deveria estar desimpedida, proporcionando a vista do cerrado (que foi arrasado originalmente quando da construção da praça, mas tudo bem) e do horizonte. A melhor descrição disponível sobre o desenvolvimento da configuração da principal praça da cidade – a que oferecem Schlee e Donato em *A praça do maquis*, 2007 – dá conta das principais interferências:

> O conjunto do Panteão da Liberdade e da Democracia foi criado para comemorar a redemocratização do país, registrar a morte de Tancredo Neves e homenagear os heróis nacionais, especialmente Tiradentes. [...] Eufemisticamente, a construção não está na Praça, mas junto dela. E a ela ligada por meio de uma passarela. O monumento é desconfortável em todos os sentidos. Não tem força para atuar como símbolo da nação, não se justifica como programa – simbólico e arquitetônico – e é desagradável para os sentidos. Um erro, tal qual o mastro do "bandeirão".
>
> Do conjunto de projetos realizados, vale destacar o anexo do STF, por ser o primeiro edifício espelhado proposto por Niemeyer para Brasília e por constituir, juntamente com a Procuradoria Geral da República, uma linha de construções curvas e reflexivas erguidas ao longo da Via S2, ou seja, atrás e além da Praça dos Três Poderes – na "campina circunvizinha" que Lucio Costa tanto queria preservar.
>
> (SCHLEE e DONATO, 2007)

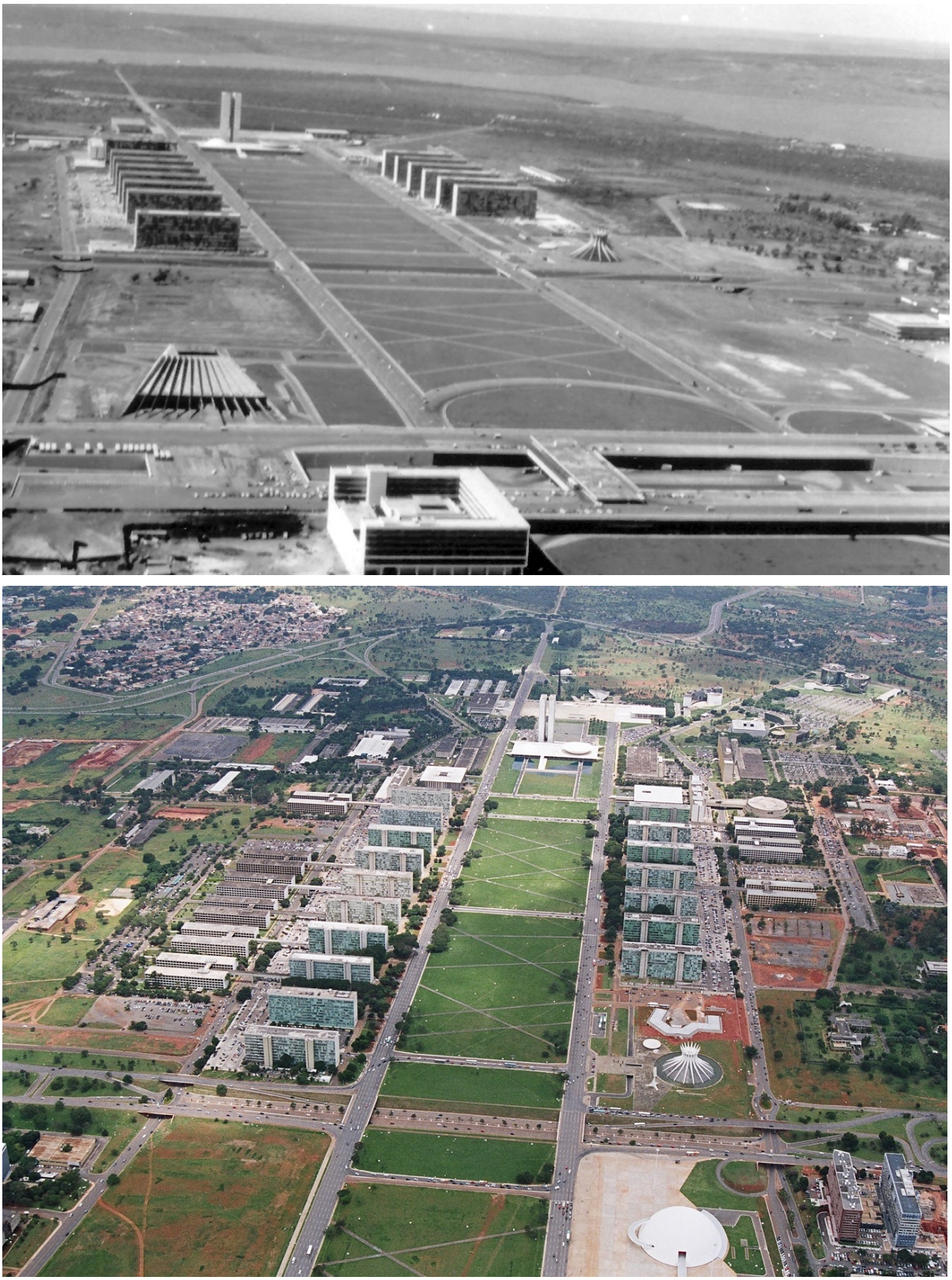


Figura 144 - Brasília, Brasil. Eixo Monumental leste em 1972 (acima) e em 2007 (abaixo). Fonte: Arquivo Público do Distrito Federal e Rodrigo Studart Corrêa, respectivamente.

A legislação referente à área – Decreto 10.829, de 14.10.1987/GDF – estabelece:

CAPÍTULO II
DA ESCALA MONUMENTAL

Art. 3° - A escala monumental, concebida para conferir à cidade a marca de efetiva capital do País, está configurado no Eixo Monumental, desde a Praça dos Três Poderes até a Praça do Buriti e, para a sua preservação, obedecerão às seguintes disposições:

I - A Praça dos Três Poderes fica preservada tal como se encontra nesta data, no que diz respeito aos Palácios do Planalto e do Supremo Tribunal Federal, ao Congresso Nacional, bem como aos elementos escultóricos que a complementam, inclusive o Pantéon, a Pira e Monumento ao Fogo Simbólico, construídos fora da Praça, mas que se constituem parte integrante dela;

II - Também ficam incluídas para preservação as sedes vizinhas dos Palácios do Itamaraty e da Justiça, referências integradas da Arquitetura de Oscar Niemeyer na Praça dos Três Poderes;

III - Os terrenos do canteiro central verde são considerados non-aedificandi nos trechos compreendidos entre o Congresso Nacional e a Plataforma Rodoviária e, entre esta e a Torre de Televisão e, no Trecho não ocupado entre a Torre de Televisão e a Praça do Buriti;

IV - A Esplanada dos Ministérios, ao Sul e ao Norte do canteiro central, à exceção da Catedral de Brasília, será de uso exclusivo dos Ministérios Federais, sendo, entretanto, admitida tal como consta do Plano Piloto, edificação de acréscimos com um pavimento em nível de mezanino e sobre pilotis, para instalação de pequeno comércio e serviços de apoio aos servidores, no espaço compreendido entre o meio dos blocos e a escada externa posterior;

V - As áreas compreendidas entre a Esplanada dos Ministérios e a Plataforma Rodoviária, ao Sul e ao Norte do canteiro central, e que constituem os Setores Culturais Sul e Norte, destinam-se a construções públicas de caráter cultural.

Parágrafo único - Quaisquer modificações físicas nas áreas preservadas nos incisos I e II deste artigo, serão submetidas à aprovação do CAUMA.

Já na Portaria 314, de 8.10.1992/IPHAN possui redação bem semelhante, mas acrescenta ou altera a redação de alguns itens, que comparecem em negrito:

Art. 3º A escala monumental, concebida para conferir à cidade a marca de efetiva capital do País, está configurada no Eixo Monumental, desde a Praça dos Três Poderes até a Praça do Buriti e para a sua preservação serão obedecidas as seguintes disposições:

I. A Praça dos Três Poderes fica preservada como se encontra nesta data, no que diz respeito aos Palácios do Planalto e do Supremo Tribunal Federal, ao Congresso Federal, bem como aos elementos escultóricos que a complementam, inclusive o Panteão, a Pira, o Monumento ao Fogo Simbólico, construídos fora da praça, mas que se constituem parte integrante dela;

II. Também ficam incluídas para preservação as sedes vizinhas dos Palácios Itamaraty e da Justiça, referências integradas da Arquitetura de Oscar Niemeyer na Praça dos Três Poderes;

III. Da mesma forma, serão incluídos na preservação os espaços não edificados adjacentes aos palácios e monumentos referidos, respeitada para o Espaço Lúcio Costa e aprovação dada pelo CAUMA;

IV. São também alcançados, para efeito de preservação, os espaços principais de entrada e acesso público nos Palácios mencionados nos itens I e II;

V. nos terrenos do canteiro central verde são vedadas quaisquer edificações acima do nível do solo existente, garantindo a plena visibilidade ao conjunto monumental;

VI. A Esplanada dos Ministérios ao sul e ao norte do canteiro central, à exceção da Catedral de Brasília, será de uso exclusivo dos Ministérios Federais, sendo entretanto admitidas, tal como constam do Plano Piloto, edificações de acréscimos com um pavimento em nível de mezanino e sobre pilotis, para instalação de pequeno comércio e serviços de apoio aos servidores, no espaço compreendido entre o meio dos blocos e a escala externa posterior;

VII. As áreas compreendidas entre a Esplanada dos Ministérios e a Plataforma Rodoviária ao sul e ao norte do canteiro central, e que constituem os Setores Culturais Sul e Norte, destinam-se a construções públicas de caráter cultural.

3.2.3.2.2 Levantamento da vida pública

Procedeu-se, em agosto e setembro de 2010, ao levantamento do tráfego de pedestres em três pontos que podem ser considerados os principais acessos de pedestres ao Eixo Monumental Leste, e em seis pontos da Esplanada dos Ministérios. Quanto a comportamento ou atividades estacionárias, foi feito um mapeamento dos ambulantes, mas não se realizou um registro sistemático das atividades nos espaços público. As informações utilizadas para análise comportamental foram adquiridas em várias visitas aos locais, em dias e horários variados.

Tráfego de pedestres

Aqui, utilizou-se também o método aprendido com Gehl e sua equipe. Nos três acessos ao Eixo Monumental, a contagem se deu de 7h às 19h, num dia de meio de semana, e de 10h às 19h, num sábado. Nos seis pontos da Esplanada, a contagem se deu de 7h às 17h, apenas num dia de meio de semana. Não se fez levantamento no período noturno nem no sábado, quando é notável a desertificação da área. A contagem não distinguiu sexo ou idade.

Os resultados resumidos encontram-se a seguir. A Figura 145 mostra os pontos definidos para contagem nos três acessos ao Eixo Monumental leste e os fluxos (pessoas por hora) obtidos em cada um. Nos dias de contagem, o clima estava bom.

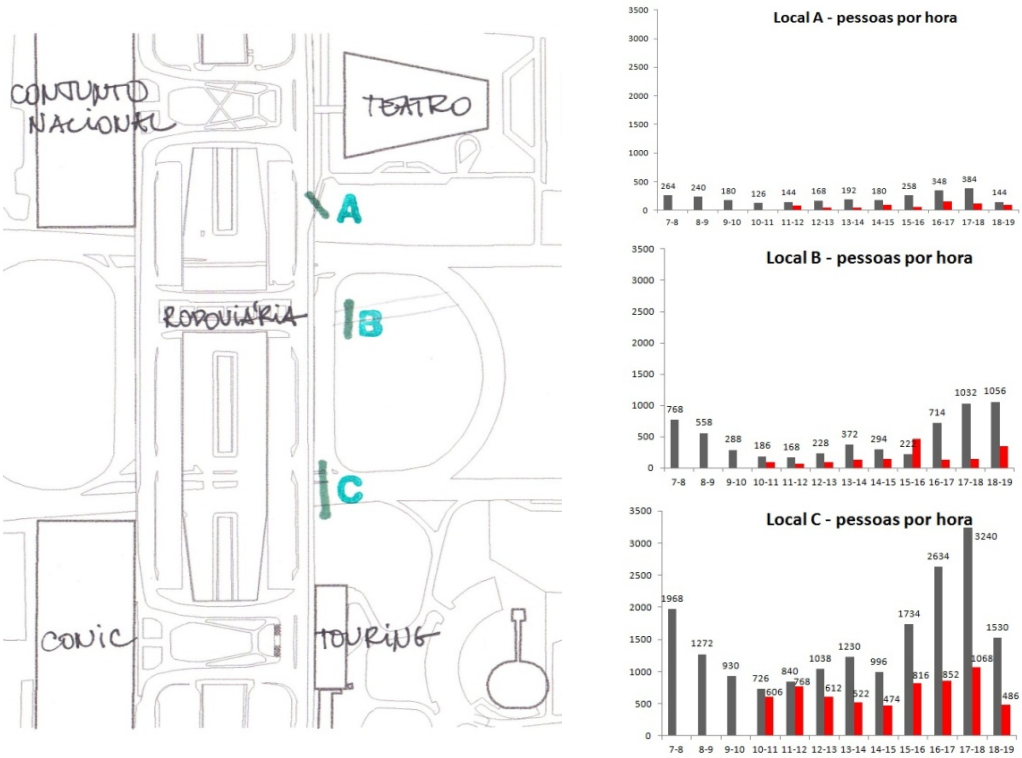


Figura 145 - Brasília, Brasil. Eixo Monumental leste. Pontos de contagem do tráfego de pedestres e respectivos fluxos (pessoas por hora) num dia de semana (em cinza), das 7h às 19h, e num sábado (em vermelho), das 10h às 19h. Agosto de 2010.

O ponto A, já mencionado na análise da Plataforma Rodoviária, é o único local direto de conexão entre ela e o Eixo Monumental. Ainda assim não possui grande fluxo – uma média de 219 pessoas por hora, durante um dia de semana (7h às 19h), e 76 num sábado (10h às 19h). É um acesso inseguro e inconveniente, e suas condições físicas e a falta de continuidade de trajeto têm relação com isso (Figura 146). Observar os caminhos de pedestres sobre a grama no Setor Cultural Sul.



Figura 146 - Brasília, Brasil. Condições da descida ao Teatro Nacional, a partir da Plataforma Rodoviária, em agosto de 2010 (esquerda), e caminhos de pedestres na grama do Setor Cultural Norte. Fonte: Google Earth.

O ponto B encontra-se na circulação de pedestres entre a estação rodoviária e o canteiro central do Eixo Monumental. Assim, as pessoas passam no meio dos ônibus – estacionados

e em movimento – para chegar a ele (Figura 147). Passam por ele, em média, 490.5 pessoas por hora, num dia de semana (7h às 19h), e 176, num sábado (10h às 19h).




Figura 147 - Brasília, Brasil. Eixo Monumental leste. Pessoas vindo da Esplanada dos Ministérios para a rodoviária pelo ponto B. Agosto de 2010.

O ponto C localiza-se junto a um semáforo, e é o que possui maior fluxo. Passam por ele, em média, 1511 pessoas por hora num dia de semana (7h às 19h), e 689 num sábado (10h às 19h). As pessoas se aglomeram aguardando o semáforo, que demora para abrir para a travessia de pedestres e, quando o faz, é extremamente breve. É comum arriscar-se a cruzar as 6 faixas do Eixo Monumental com o sinal aberto para os carros, fora da faixa de pedestres. Há a presença de ambulantes no local (Figura 148). Cabe observar como o fluxo de pedestres, a partir daí, bifurca-se no Setor Cultural Sul – parte das pessoas segue para a Esplanada, parte vai para o Setor de Autarquias Sul e adjacências.

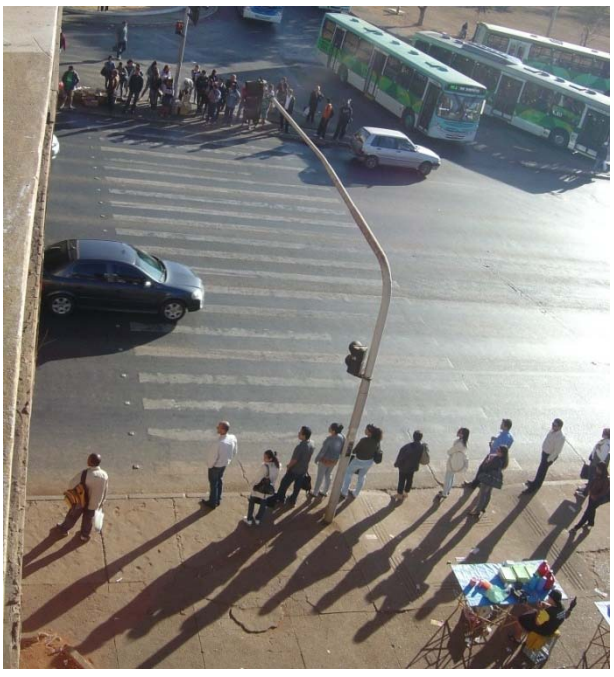





Figura 148 - Brasília, Brasil. Eixo Monumental leste. Acima, pessoas saindo da rodoviária (7h-8h). Abaixo, pessoas regressando (17h-18h). Quinta feira, agosto de 2010.

A Figura 149 mostra os pontos definidos para contagem nos seis pontos da Esplanada dos Ministérios e os fluxos (pessoas por hora) obtidos em cada um. Nos dias de contagem, o clima estava bom.

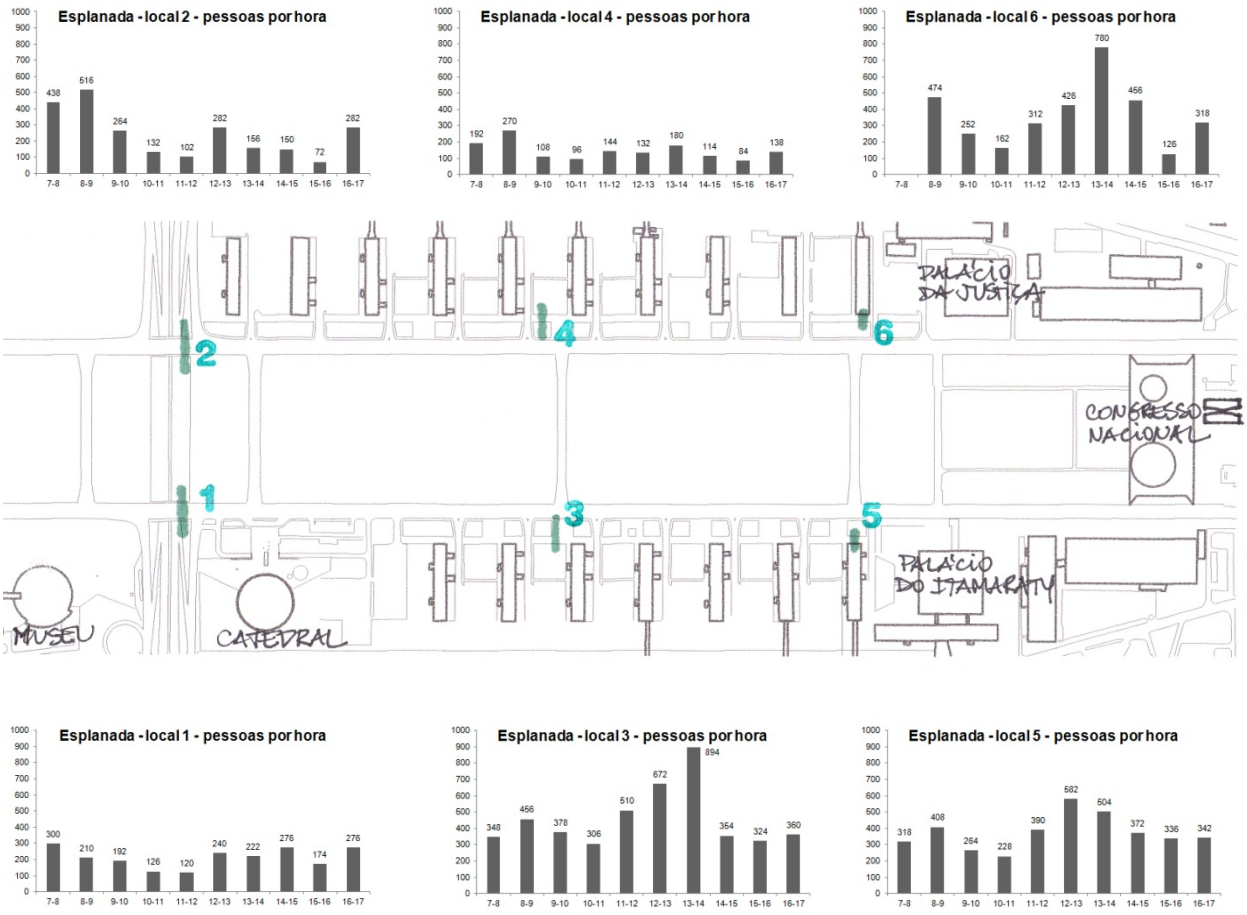


Figura 149 - Brasília, Brasil. Esplanada dos Ministérios. Pontos de contagem do tráfego de pedestres e respectivos fluxos (pessoas por hora) num dia de semana, das 7h às 17h. Setembro de 2010.

Mapas comportamentais / atividades estacionárias

O mapa da posição dos vendedores ambulantes no turno diurno (não há ambulantes à noite) comparece na Figura 150.

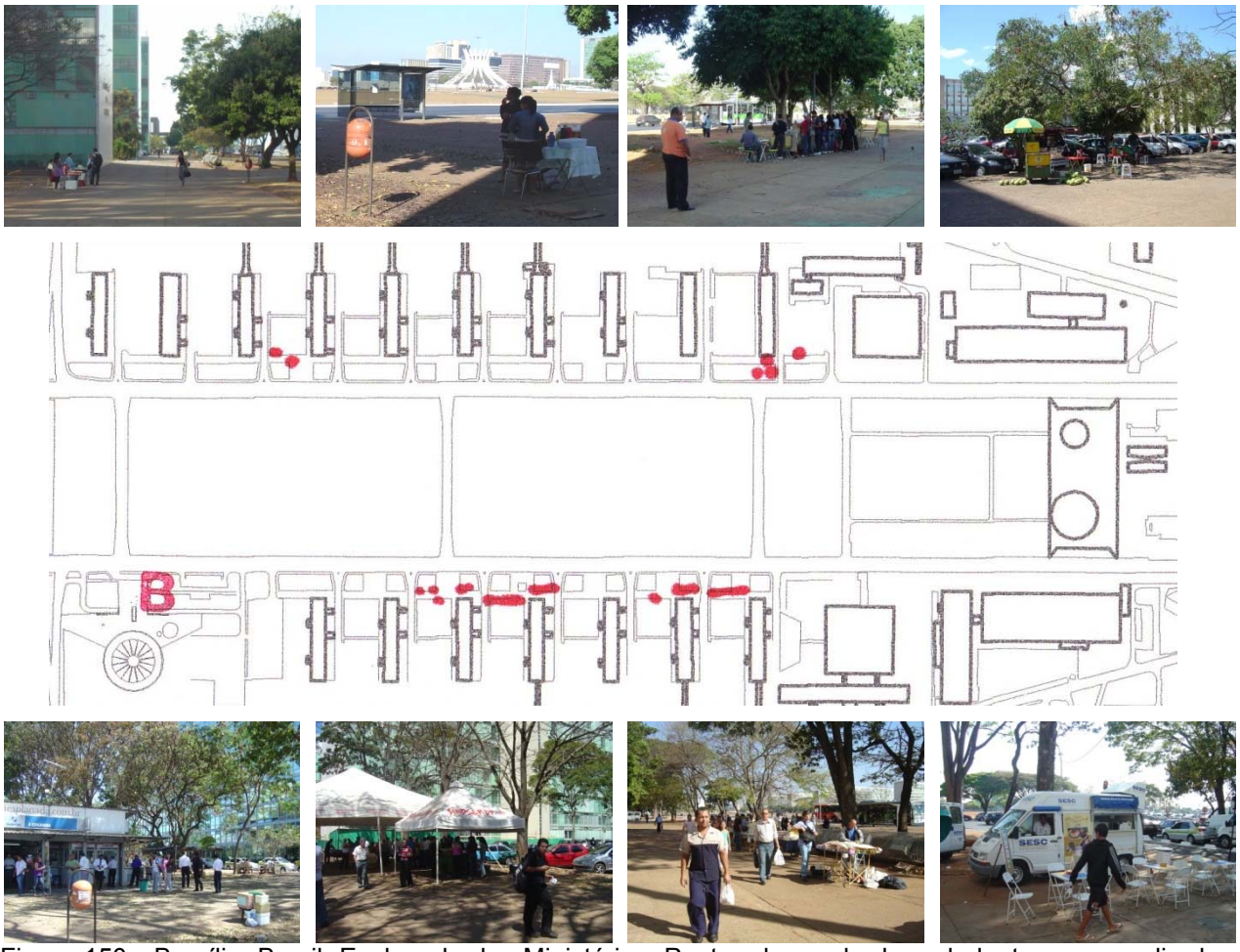


Figura 150 - Brasília, Brasil. Esplanada dos Ministérios. Pontos de venda de ambulantes em um dia de semana. Setembro de 2010.

Em frente e ao lado da Catedral (letra B, no mapa da Figura 150) os ambulantes se posicionam de forma consistente nos mesmos lugares (Figura 151). Já no Setor Cultural Sul e na Praça dos Três Poderes (Figura 153), os ambulantes se deslocam com frequência, indo atrás da clientela. Recentemente, na Praça dos Três Poderes, foi introduzida uma nova atração: uma espécie de trenzinho para passeio (Figura 153).



Figura 151 - Brasília, Brasil. Catedral. Ambulantes e vendedores de flores. Setembro de 2010.



Figura 152 - Brasília, Brasil. Praça dos Três Poderes. Ambulantes. Setembro de 2010.



Figura 153 - Brasília, Brasil. Praça dos Três Poderes. Trenzinho para passeio toca música pop americana enquanto faz seu giro de 10 minutos pelo local. Março de 2012.

3.2.3.2.3 Avaliação da vida pública

Sujeitos

Os itens da tabela apresentada em 2.2.3.1 serão aqui discutidos e avaliados um a um. Embora distinções possam ser feitas para os diferentes espaços do Eixo Monumental leste – basicamente Setor Cultural Sul e Norte, área em frente à Catedral, gramado central, calçadas sul e norte da Esplanada, Praça dos Três Poderes – a avaliação considerará a média dos achados.

1 Gente

De forma geral, cotidianamente, não se vê quase ninguém nos espaços do Eixo Monumental leste, comparativamente às suas dimensões, a exceção sendo a calçada sul da Esplanada, mais movimentada (Figura 154). Os grupos de turistas não chegam a promover grande ocupação dos lugares (à exceção do espaço frente à Catedral, que por suas dimensões mais reduzidas dá a impressão de ficar mais ocupado) (Figura 155). No entanto, tratamos aqui dos principais espaços simbólicos da cidade, e é neles que manifestações, passeatas, comemorações têm lugar (Figura 156).

1	**número de pessoas**	não há ninguém				o lugar está cheio de gente




Figura 154 - Brasília, Brasil. Eixo Monumental leste. Calçada sul da Esplanada dos Ministérios. Setembro de 2010.




Figura 155 - Brasília, Brasil. Eixo Monumental leste. Grupo de turistas não chega a preencher o Conjunto Cultural da República, no Setor Cultural Sul, mas lota a frente da Catedral. Setembro de 2010.




Figura 156 - Brasília, Brasil. Eixo Monumental leste. Ocupação da Esplanada dos Ministérios e da Praça dos Três Poderes em 7 de setembro de 2011.

2 Variedade de pessoas

A área é basicamente dominada por adultos em fase produtiva, com alguma presença de idosos, especialmente próximo ao Ministério da Previdência Social. Há predominância de homens (Figura 157) e apenas 0.7% das pessoas presentes na contagem da Esplanada eram crianças. O espaço do Conjunto Cultural da República costuma ser utilizado por pessoas prati-

cando skate (Figura 158). É um grupo de interesse comum bastante curioso, que abarca famílias, amigos, gente de todas as idades, e por isso não chega a intimidar. No entanto, prejudica a utilização da praça por outras pessoas. Ao fugirmos, quatro amigas, de uma palestra chata que estava acontecendo no auditório do museu para conversar sentadas em um dos quatro longos bancos disponíveis da "praça", um adolescente veio ter conosco com seu skate na mão, dizendo: "Ô, tia, não senta aqui, não. A gente tá treinando!"

2	**variedade de pessoas**	**2.1**	**equilíbrio de gênero**	muito desequilibrado … muito equilibrado
		2.2	**variedade de faixas etárias**	não há variedade … há grande variedade
		2.3	**variedade de classes sociais**	não há variedade … há grande variedade
		2.4	**predominância de grupos**	há predominância de grupos … não há predominância de grupos
				grupos: **skatistas no Setor Cultural Sul**

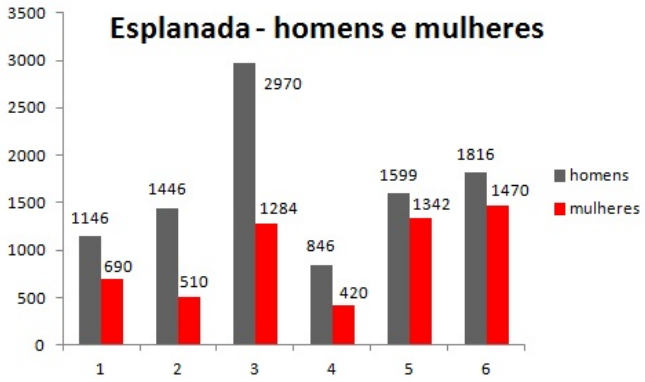


Figura 157 - Brasília, Brasil. Proporção entre homens e mulheres nos seis pontos de contagem de pedestres na Esplanada dos Ministérios, de 8h às 17h de um dia de semana de setembro de 2010.



Figura 158 - Brasília, Brasil. Conjunto Cultural da República, no Setor Cultural Sul. Grupo dos skatistas. Setembro de 2010.

3 Distribuição das pessoas no tempo

Embora manifestações, comemorações, eventos culturais e esportivos costumem acontecer em períodos fora do horário comercial, como regra geral, os espaços públicos do Eixo Monumental leste abrigam um certo contingente de pessoas de segunda a sexta, de 7h às 18h, mas muito pouca gente à noite e nos fins de semana.

3	**distribuição das pessoas no tempo**	péssima distribuição das pessoas no tempo				ótima distribuição das pessoas no tempo

Atividades

Os itens da tabela apresentada em 2.2.3.2 serão aqui discutidos e avaliados um a um.

4 Passagem

O Eixo Monumental leste não é um local de passagem para outros trechos da cidade. Os transeuntes têm como destino seus próprios edifícios e lugares. Internamente, especialmente nas calçadas norte e sul da Esplanada, encontra-se algum tráfego de passagem dos que deslocam para ir aos ministérios, principalmente vindos da rodoviária.

4	**passagem**	não há gente passando				há muita gente passando

5 Permanência

Em todo o Eixo Monumental leste – a menos que se esteja tratando de eventos – há muito pouca gente se demorando nos espaços públicos e, quando isso ocorre, é por bem pouco tempo.

5	**permanência**	**5.1**	**número**	não há gente permanecendo				há muita gente permanecendo
		5.2	**duração**	as pessoas permanecem por muito pouco tempo				as pessoas permanecem por um longo tempo

6 Encontros

Observa-se um baixo número de pessoas encontrando-se casualmente e de forma programada no lugar, cotidianamente. No entanto, considerando a função simbólica do lugar, costuma ter lugar encontros programados – espectadores de algum show, grupos de turistas, manifestantes, atletas participando de corridas de rua.

6	**encontros**	**6.1**	**ocorrência**	não há gente se encontrando ... há muita gente se encontrando
		6.2	**tipo**	[**X**] os encontros são casuais [**X**] os encontros são programados

7 Manutenção e vigilância

É possível observar-se a presença de policiais, de pessoas envolvidas com limpeza e manutenção dos espaços públicos.

7	**manutenção e vigilância**	**7.1**	**ocorrência**	não há gente mantendo/ vigiando o lugar ... há muita gente mantendo/ vigiando o lugar
		7.2	**tipo**	[**X**] o local é mantido/vigiado por pessoas contratadas para isso [ ] há indício de manutenção voluntária/vigilância informal

8 Demais atividades

Há poucos tipos de atividades ocorrendo cotidianamente nos espaços públicos do Eixo Monumental leste, e elas são protagonizadas por pouca gente. Onde há mais movimentação e maior sobreposição de atividades é na calçada sul da Esplanada. Nela, há pessoas descansando, vendo as outras passarem, comprando, vendendo, comendo, engraxando sapatos, esperando, namorando, encontrando-se, trabalhando na manutenção, panfletando, catando lixo, pagando contas e fazendo apostas na lotérica. Em fins de semana, algumas (poucas) atividades interessantes têm lugar nas áreas gramadas (Figura 159). Observar monumentos, tirar fotos e dar milho para os pombos na Praça dos Três Poderes, além de comprar bebidas e souvenires, são atividades comuns dos turistas.

Praticamente não há atividades ocorrendo nas fronteiras do lugar. O Teatro Nacional, o Museu, a Biblioteca e a Catedral interiorizam suas atividades. Os ministérios voltam suas empenas cegas para a Esplanada. Os palácios, embora se abram para os espaços públicos, não oferecem atividades de apoio à vida secular, que possam ser usufruídas pelo cidadão comum.

Há atividades motivadas pela presença de pessoas, como a venda ambulante de comida, bebida, souvenirs, flores do cerrado e produtos diversos. Em alguns ministérios é possível encontrar pessoas distribuindo folhetos de propaganda.

8	**demais atividades**	**8.1**	**número**	não há atividades ocorrendo ... há muitas atividades ocorrendo
		8.2	**origem**	[**X**] há atividades ocorrendo nos próprios lugares [ ] há atividades ocorrendo nas fronteiras do lugar [**X**] há atividades ocorrendo motivadas pela presença de pessoas no lugar [**X**] o lugar costuma abrigar atividades programadas. Listar: **Manifestações de toda ordem, comemorações, eventos esportivos, shows, exposições, procissões, desfiles.**
		8.3	**tipo**	[**X**] há presença de atividades passivas

				[**X**] há pessoas observando outras [**X**] há pessoas aproveitando os efeitos positivos do clima, descansando, dormindo listar/descrever as atividades passivas: **pessoas descansando, dormindo**
				[**X**] há presença de atividades ativas [**X**] há pessoas interagindo [**X**] há pessoas demonstrando afeto e alegria listar/descrever as atividades ativas: **pessoas interagindo, praticando esportes, fazendo turismo, vendendo, comprando, comendo**





Figura 159 - Brasília, Brasil. Eixo Monumental leste. Atividades encontradas em fins de semana na Alameda das Palmeiras, e no canteiro central da Esplanada. Setembro de 2010.

3.2.3.2.4 Avaliação do espaço público

Atributos globais

Os itens apresentados aqui são os mesmos discutidos e avaliados quando da análise da Plataforma Rodoviária. Como já dito, estão relacionados principalmente ao trecho do centro urbano que vai da Praça dos Três Poderes à Torre de TV. Sua apresentação nesta seção dar-se-á apenas de forma resumida na tabela preenchida.

9	**espaço livre público**	**9.1**	**quantidade**	o percentual de espaço livre público sobre a área total é muito grande				o percentual de espaço livre público sobre a área total é muito pequeno	
		9.2	**dimensões**	o tamanho médio dos espaços convexos não é consoante com o papel da área no contexto da cidade				o tamanho médio dos espaços convexos é consoante com o papel da área no contexto da cidade	
10	**integração global**			o lugar é mal irrigado por linhas integradas				o lugar é bem irrigado por linhas integradas	
11	**atividades**	**11.1**	**variedade**	não há variedade de atividades				há muita variedade de atividades	
		11.2	**distribuição**	atividades estão mal distribuídas				atividades estão bem distribuídas	
		11.3	**complementaridade**	as atividades não se complementam				as atividades se complementam muito bem	
		11.4	**distribuição temporal**	há péssima distribuição das atividades no tempo				há ótima distribuição das atividades no tempo	

12	**habitação**	**12.1**	**variedade**	há muito pouca variedade de tipos edilícios				há grande variedade de tipos edilícios
		12.2	**distribuição**	os tipos edilícios estão muito mal distribuídas				os tipos edilícios estão muito bem distribuídas
		12.3	**densidade**	não há densidade suficiente para assegurar concentração de pessoas				há densidade suficiente para assegurar uma ótima concentração de pessoas
				[ ] há excessiva densidade				
13	**mobilidade**	**13.1**	**pedestres**	a área não está estruturada para atender aos pedestres				a área está muito bem estruturada para atender aos pedestres
		13.2	**ciclistas**	a área não está estruturada para atender aos ciclistas				a área está muito bem estruturada para atender aos ciclistas
		13.3	**transporte público**	a área não está estruturada para o uso do transporte público				a área está muito bem estruturada para o uso do transporte público
		13.4	**transporte particular**	a estrutura da área prioriza o transporte particular				a estrutura da área não prioriza o transporte particular

Atributos locais

14 Localização

O Eixo Monumental leste está próximo a linhas integradas da cidade, mas no nível local configura-se como uma espécie de apêndice do centro, daí não ser tão utilizado como local de passagem.

14	**localização**	**14.1**	**com relação à integração global**	o lugar está distante de uma linha integrada				o lugar está próximo de uma linha integrada
		14.2	**com relação à integração local**	o lugar está distante de uma linha integrada				o lugar está próximo de uma linha integrada



Figura 160 - Brasília, Brasil. Mapa axial de integração global da área tombada. Detalhe para o Eixo Monumental leste.

15 Limites e dimensões

Os limites do Eixo Monumental leste e de seus espaços públicos estão muito claros. A contiguidade dos limites da Esplanada dos Ministérios, frente a suas dimensões, é suficiente para configurá-la de forma inequívoca: poucos espaços convexos a compõem (Figura 161). Os demais espaços públicos possuem contiguidade mais fraca. A separação público/privado está muito clara, e as grandes dimensões dos lugares são condizentes com suas características – localização e papel na cidade.

15	**limites e dimensões**	**15.1**	**clareza dos limites**	os limites do lugar não estão claros				os limites do lugar estão muito claros	
									■
		15.2	**contiguidade dos limites**	os limites do lugar têm baixa contiguidade				os limites do lugar têm alta contiguidade	
						■			
		15.3	**separação público/privado**	a separação público/privado não é clara				a separação público/privado é clara	
									■
		15.4	**dimensões**	o tamanho do lugar não é condizente com suas características				o tamanho do lugar é condizente com suas características	
									■

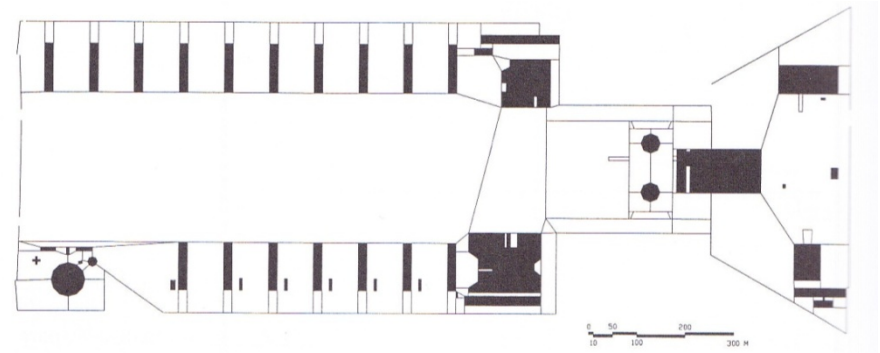


Figura 161 - Brasília, Brasil. Mapa de convexidade da Esplanada dos Ministérios e da Praça dos Três Poderes. Fonte: Holanda, 2002, p. 376.

16 Tipos edilícios

No local há dezessete edifícios iguais – os ministérios –, e dez edifícios especiais de programas únicos – biblioteca, teatro, museu, catedral, congresso, três palácios, tribunal e panteão.

16	**tipos edilícios**	não há variedade de tipos edilícios				há grande variedade de tipos edilícios	
				■			

17 Portas e janelas

Nenhum dos dezessete edifícios dos ministérios abre portas para a Esplanada dos Ministérios. É grande a proporção de espaços convexos cegos (Figura 162). Os demais edifícios, ao abrirem suas portas para os espaços públicos, fazem-no de forma indireta. Não há fronteiras suaves e há poucas janelas abrindo-se para os lugares.

17	**portas e janelas**	**17.1**	**espaços convexos cegos**	a proporção de espaços convexos cegos é muito alta				não há espaços convexos cegos
				■				
		17.2	**número de portas**	não há portas abrindo para o lugar				há muitas portas abrindo para o lugar
					■			
		17.3	**relação público/privado**	todas as relações público/privado são indiretas				todas as relações público/privado são diretas
				■				
		17.4	**fronteiras suaves**	não há presença de fronteiras suaves				há grande presença de fronteiras suaves
				■				
		17.5	**janelas**	não há janelas voltadas para o lugar				há muitas janelas voltadas para o lugar
					■			

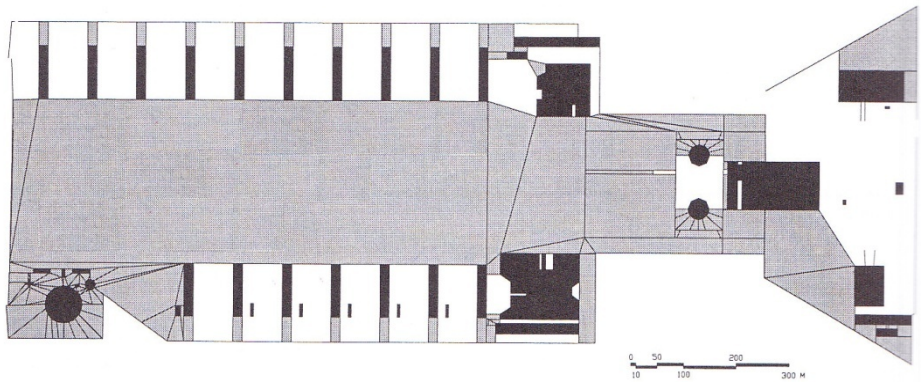


Figura 162 - Brasília, Brasil. Mapa de espaços convexos cegos da Esplanada dos Ministérios e da Praça dos Três Poderes. Fonte: adaptado de Holanda, 2002, p. 376.

18 Piso

Os dois terraplenos realizados para materializar esta parte monumental da cidade deixaram-na bem nivelada. Há uma diferença de 10m de altura entre a Esplanada e a Praça dos Três Poderes, e uma ampla descida para o Congresso Nacional.

18	piso	o lugar não está no nível do solo				o lugar está no nível do solo
						■





Figura 163 - Brasília, Brasil. Eixo Monumental leste. Desnível frente ao Congresso Nacional. Sete de setembro de 2011. Descida pra a Praça dos Três Poderes. Março de 2011.

19 Acesso e circulação

O local é vizinho da rodoviária do Plano Piloto, o que o faz acessível por transporte público. No entanto, como se viu, a partir da rodoviária não é fácil chegar a pé até ele. Ele não é facilmente acessível a pessoas que vêm a pé ou de bicicleta de outros locais próximos. Não há uma ligação com a Vila Planalto, bairro residencial localizado a menos de 1,5km do Congresso Nacional, por exemplo. Taludes nas vias paralelas ao Eixo Monumental dificultam as suas conexões com os setores bancários e de autarquias. São muito poucas as conexões com os setores centrais e, como já visto, não há conexão direta e conveniente com a Plataforma Rodoviária.

Os cruzamentos por que têm que passar os que vêm à pé da rodoviária não possuem sinalização para pedestres (Figura 164). Não há locais para travessia entre o Palácio do Planalto e a Praça dos Três Poderes; entre a Praça dos Três Poderes e o Congresso Nacional; entre o Congresso Nacional e o Palácio do Itamaraty.

O melhor trajeto para pedestres de toda a área são as calçadas norte e sul da Esplanada. Possuem continuidade nos trechos que englobam os ministérios, são amplas, niveladas e frequentemente sombreadas (principalmente no lado sul). Infelizmente, isso vem sendo alterado: alguns carros estacionam justamente no prolongamento da calçada, e desvios são feitos para favorecer o automóvel (Figura 165). A continuidade se perde quando se chega aos palácios do Itamaraty e da Justiça, como se não fosse importante conduzir as pessoas até eles (Figura 166 e Figura 167).

Alguns dos mais belos edifícios do Brasil encontram-se aqui reunidos e não há um trajeto que os conecte e valorize. À exceção do Supremo Tribunal Federal, completamente dentro da Praça dos Três Poderes, e do Congresso Nacional, cuja rampa desemboca em uma calçada de 8m de largura, as rampas e passarelas de acesso aos demais palácios – Justiça, Itamaraty, Planalto – dão diretamente no asfalto. O Palácio do Planalto, que poderia ter relação mais fran-

ca com a Praça dos Três Poderes, possui um cercado provavelmente destinado a conter manifestantes, mas que permanece na praça mesmo quando não há manifestações (Figura 168). Não há calçadas em vários locais (Figura 169), e os carros estacionados ao longo dos meios-fios prejudicam ainda mais a experiência dos pedestres. Há problemas de acessibilidade em todo o local, com locais onde é impossível uma pessoa em cadeira de rodas entrar (Figura 170).

19	**acesso e circulação**	**19.1**	**acesso por transporte público**	o lugar não é acessível por transporte público				o lugar é facilmente acessível por transporte público
		19.2	**acesso por pedestres e ciclistas**	o lugar não é acessível por pedestres e ciclistas				o lugar é facilmente acessível por pedestres e ciclistas
		19.3	**conexões**	o lugar não se conecta adequadamente com seus limites				o lugar se conecta adequadamente com seus limites
		19.4	**circulação**	o lugar tem obstáculos ou barreiras e não atende aos requisitos de acessibilidade				o lugar não tem obstáculos ou barreiras e atende aos requisitos de acessibilidade



Figura 164 - Brasília Brasil. Um dos dois cruzamentos que separam os Setores Culturais Sul (esquerda) e Norte (direita) da Esplanada dos Ministérios. Março de 2011.



Figura 165 - Brasília, Brasil, Calçada sul da Esplanada. A passagem de pedestres, que antes se dava no local indicado pela linha vermelha, foi transferida para a beira do Eixo Monumental. Os rebaixos nas calçadas, dos dois lados, foram preenchidos.




Figura 166 - Brasília, Brasil. Lado norte da Esplanada. Generosa calçada de 10m ao longo dos ministérios, calçada de 1.5m à frente do Palácio da Justiça. Setembro de 2010.




Figura 167 - Brasília, Brasil. Eixo Monumental leste. Fim da calçada sul. Justamente quando se chega no belíssimo edifício do Palácio do Itamaraty, a continuidade de trajeto se perde. Setembro de 2010. A calçada do Itamaraty tem apenas 3m de largura e sua rampa dá direto no asfalto.



Figura 168 - Brasília Brasil. Grades entre o Palácio do Planalto e a Praça dos Três Poderes. A rampa do palácio desemboca no asfalto. Março de 2012.



Figura 169 - Brasília, Brasil. Congresso Nacional. Esquerda, calçada estreita apenas de um lado da rua. Direita, não há calçadas ao longo da borda do espelho d'água, e o trajeto íngreme entre o ponto de ônibus e o edifício se dá de forma precária. Sete de setembro de 2010.



Figura 170 - Brasília, Brasil. Eixo Monumental leste. Problemas com acessibilidade. Acima, março de 2012. Abaixo, setembro de 2010.

20 Atividades nos limites e arredores do lugar

Os limites e arredores dos espaços públicos do Eixo Monumental Sul (ministérios, palácios, museu, teatro) possuem ênfase em atividades vinculadas à administração pública federal. Alguns acumulam atividades de visitação turística. Além disso, há um templo, um teatro, um espaço de exposições com auditórios (o Museu, que não funciona como museu, pois não tem acervo), um local para estudos (a Biblioteca, que não funciona como biblioteca, pois não empresta livros). O edifício projetado para restaurante no Conjunto Cultural da República, no Setor Cultural Sul, nunca funcionou. O único local que oferece comida é uma lanchonete situada no único quiosque fixo existente em toda a área. As atividades não se complementam e estão muito mal distribuídas no tempo e no espaço.

20	**atividades nos limites e arredores do lugar**	**20.1**	**variedade**	não há variedade de atividades				há grande variedade de atividades	
				[ ] há presença de moradias [ ] há presença de estabelecimentos que comercializem comida listar/descrever as atividades existentes: **atividades burocráticas, templo, teatro, museu, biblioteca**					
		20.2	**Distribuição espacial**	as atividades estão mal distribuídas				as atividades estão bem distribuídas	
		20.3	**complementaridade**	as atividades não se complementam				as atividades se complementam muito bem	
		20.4	**distribuição temporal**	há péssima distribuição das atividades no tempo				há ótima distribuição das atividades no tempo	

21 Atividades nos lugares

Os espaços públicos do Eixo Monumental sul oferecem muito pouco suporte a atividades para o uso cotidiano. No Setor Cultural Norte não há nada. No Conjunto Cultural da República há dois pontos de ônibus, três espelhos d'água que costumam estar vazios, quatro bancos sem encosto com 12m de comprimento cada um (Figura 171). No restante do Setor Cultural Sul (entre o Touring e a Biblioteca), não há nada. O espaço costuma receber algumas intervenções, exposições ao ar livre e shows (Figura 172).

Em frente à Catedral, há quatro esculturas representando os evangelistas Mateus, João, Lucas e Marcos, de Alfredo Ceschiatti, dois orelhões, quatro longos bancos sem encosto somando 110m lineares de assento, o espelho d'água inacessível ao redor do templo, um mapa da cidade. Há ainda uma área fixa onde se posicionam os vendedores de flores do cerrado (Figura 173).

No canteiro central da Esplanada não há nada, à parte de grama, alguns trajetos pavimentados de pedestres e agrupamentos de árvores ao longo do Eixo Monumental. Este é o

principal espaço disponível para organizar grandes eventos. Nestas ocasiões, são montadas estruturas temporárias e colocados banheiros químicos. Faixas do Eixo Monumental são interditadas (ou todo ele, num e noutro sentido).

Nas amplas calçadas da Esplanada e nos espaços adjacentes entre os ministérios, a maioria sombreados, há pouquíssimos bancos. As pessoas costumam sentar-se (não sem alguma dificuldade) em elementos que não foram feitos para este fim (Figura 174). Próximos aos ministérios há pontos de ônibus, orelhões e caixas de correios. Os ministérios militares do lado norte (Exército, Marinha, Aeronáutica) colocaram mastros e monumentos em seus jardins frontais, mas eles não têm relação com a calçada (Figura 175). O lado sul possui um quiosque onde funciona uma banca/loja de conveniência, lotérica e lanchonete, sendo esta a única porta que se abre diretamente para o imenso espaço convexo da Esplanada e o único local onde há uma atividade comercial e de oferta de comida fixa, que funciona em dias e horários comerciais (Figura 176). O lado sul também oferece mais sombra que o norte (Figura 177).

A Praça dos Três Poderes possui um mapa da cidade a escultura A Justiça, de Alfredo Ceschiatti, a escultura Os Guerreiros (conhecida como monumento aos candangos), de Bruno Giorgi. A parte disso, todas as demais obras são de Oscar Niemeyer: um pombal, o marco Brasília Patrimônio da Humanidade, e o Monumento a Israel Pinheiro (FICHER e SCHLEE, 2010, p. 63), o Espaço Lucio Costa (no subsolo) cuja principal atração é uma imensa maquete do Plano Piloto; o Museu da Cidade (elevado), a Casa de Chá (semienterrada), onde atualmente funciona um centro de informações turísticas com banheiros públicos, e uma máquina de refrigerantes e salgados que costuma estar em manutenção. Estas últimas três atrações têm relação indireta com a praça. Além disso, há 25 bancos, dispostos ao longo do limite leste, e 13 bancos espalhados pela praça. Todos eles têm 4.5m de comprimento e não possuem encosto. Há ainda uma espécie de palco, retangular e ligeiramente elevado (Figura 178).

Há, em vários locais, espelhos d'água, mas as pessoas não costumam desfrutar dela (Figura 179).

Se hoje há um pequeno número de pessoas que permanece nos espaços públicos do Eixo Monumental, isto praticamente não se deve aos seus elementos fixos de suporte a atividades. A venda de comida e outros produtos feita por ambulantes é mal vista e, de tempos em tempos, reprimida, mas é ela que realmente garante um mínimo de fixação das pessoas nos lugares, pois traz um complemento às atividades que se desenvolvem no interior dos edifícios.

Os elementos dos lugares permitem que as pessoas contemplem monumentos, tirem fotos, descansem, esperem, falem ao orelhão, depositem cartas na caixa do correio, conversem, aguardem clientes (no caso dos taxistas), deem comida aos pombos. Ainda assim, não

apoiam adequadamente estas atividades, que se complementam mal, estão mal distribuídas e não favorecem a permanência das pessoas fora dos períodos comerciais.

<table>
<tr><td rowspan="8">21</td><td rowspan="8">atividades no lugar</td><td>21.1</td><td>variedade</td><td colspan="5">não há variada oferta de atividades — há variada oferta de atividades
[ ] [ ] [ ] [ ] [ ]
[X] há locais para sentar
[X] os locais para sentar são muito poucos
[X] os locais para sentar não são variados
[X] há bancas e quiosques que comercializem comida
[X] há presença de elementos com água (fontes, espelhos)
[X] os elementos com água são pouco ou nada acessíveis
[X] há muito espaço para atividades improvisadas ou programadas
[ ] o espaço oferece apoio às atividades identificadas no levantamento
listar/descrever as demais atividades existentes: esperar, descansar, dormir, socializar, vender, comprar, comer, aguardar clientes (taxistas e engraxates), ler,</td></tr>
<tr><td>21.2</td><td>distribuição espacial</td><td colspan="5">as atividades estão mal distribuídas — as atividades estão bem distribuídas
[ ] [ ] [ ] [ ] [ ]</td></tr>
<tr><td>21.3</td><td>complementa-ridade</td><td colspan="5">as atividades não se complementam — as atividades se complementam muito bem
[ ] [ ] [ ] [ ] [ ]</td></tr>
<tr><td>21.4</td><td>distribuição temporal</td><td colspan="5">há péssima distribuição das atividades no tempo — há ótima distribuição das atividades no tempo
[ ] [ ] [ ] [ ] [ ]</td></tr>
</table>



Figura 171 - Brasília, Brasil. Setor Cultural Sul. Conjunto Cultural da República. Outubro de 2010.



Figura 172 - Brasília, Brasil. Exposições ao ar livre no Conjunto Cultural da República. Acima à esquerda, setembro de 2010. Acima à direita e abaixo, outubro de 2008.



Figura 173 - Brasília, Brasil. Espaço em frente à Catedral. Outubro de 2010.



Figura 174 - Brasília, Brasil. Esplanada dos Ministérios. Na ausência de bancos, as pessoas sentam-se nos elementos que abrigam a iluminação das árvores e dos ministérios. Setembro de 2010.



Figura 175 - Brasília, Brasil. Esplanada dos Ministérios. Jardim em frente ao Ministério da Marinha (esquerda). Fonte: Google Earth. Réplica da sereia de Andersen, existente em Copenhague, Dinamarca (direita). Setembro de 2010.



Figura 176 - Brasília, Brasil. Trecho da calçada sul da Esplanada dos Ministérios. Setembro de 2010.



Figura 177 - Brasília, Brasil. Trecho da calçada norte da Esplanada dos Ministérios. Setembro de 2010.



Figura 178 - Brasília, Brasil. Praça dos Três Poderes. Março de 2011.




Figura 179 - Brasília, Brasil. Espelho d'água em frente ao Congresso Nacional. Sete de setembro de 2010.

22 Conforto

À exceção das calçadas da Esplanada dos Ministérios, onde é extremamente agradável caminhar, especialmente no lado sul (Figura 180), todo o Eixo Monumental leste tem péssimo desempenho higrotérmico. Isso pela grande quantidade de área impermeabilizada exposta ao sol – no Conjunto Cultural da República, no espaço próximo à Catedral, na Praça dos Três Poderes – e pela pouquíssima sombra disponível nestes e em vários outros locais (Figura 181). Os espelhos d´água não cumprem o papel de umedecer o ar e amenizar os impactos do clima. Há boa ventilação. O desempenho luminoso também é ruim, pelo ofuscamento frequente e pelo fato de a iluminação privilegiar as pistas de tráfego automotivo e os monumentos, não os locais de permanência e passagem de pedestres. Os locais não são barulhentos e não se observa odores desagradáveis nem alto índice de poluição.

22	**conforto**	**21.1**	**higrotérmico**	o lugar tem péssimo desempenho … o lugar tem ótimo desempenho
		21.2	**luminoso**	o lugar tem péssimo desempenho … o lugar tem ótimo desempenho [**X**] o lugar é **mal** iluminado à noite
		21.3	**sonoro**	o lugar tem péssimo desempenho … o lugar tem ótimo desempenho
		21.4	**qualidade do ar**	o lugar tem péssimo desempenho … o lugar tem ótimo desempenho



Figura 180 - Brasília, Brasil. Trecho sombreado na calçada sul. Setembro de 2010.



Figura 181 - Brasília, Brasil. Busca por sombra no Conjunto Cultural da República (acima à esquerda) e na Praça dos Três Poderes. Nem os pombos aguentam o sol na cabeça. Outubro de 2010.

23 Custos

A generosidade dos espaços públicos do Eixo Monumental leste faz com que seus custos de implantação e manutenção sejam consideráveis (grandes superfícies gramadas ou pavimentadas, espelhos d'água). No entanto, não chegam a ser muito grandes pela pouca quantidade de elementos existente.

23	**custos**	**23.1**	**implantação**	os custos de implantação do lugar são muito altos					os custos de implantação do lugar são muito baixos
		23.2	**manutenção**	os custos de manutenção do lugar são muito altos					os custos de manutenção do lugar são muito baixos

24 Orientabilidade e identificabilidade

Todo o Eixo Monumental leste tem fortíssima identidade. A orientabilidade de forma geral também é ótima, prejudicada apenas pela excessiva redundância dos ministérios.

24	**orientabilidade e identificabilidade**	**24.1**	**orientabilidade**	é difícil orientarmo-nos nele					é fácil orientarmo-nos nele
		24.2	**identificabilidade**	o lugar tem fraca identidade					o lugar tem forte identidade

25 Significado e simbolização

O Eixo Monumental leste, seus edifícios e principais espaços públicos são memoráveis, a maioria deles se tendo convertido em símbolos da cidade, do Governo Federal, do país, tendo em si elementos com significado local, nacional e internacional.

25	**significado e simbolização**	**25.1**	**significado**	o lugar não contém elementos que remetem a valores, ideias, história etc. caros à sua população					o lugar contém elementos que remetem a valores, ideias, história etc. caros à sua população
		25.2	**simbolização**	o lugar não contém elementos que o façam *memorável*.					o lugar contém elementos que o façam *memorável*.

26 Afetos

Apesar de a experiência para o pedestre ser, em geral, desconfortável e insegura, o lugar como um todo evoca afetos positivos, como inclusão, cidadania, força, beleza. Traz sensação de segurança e de pertencimento. Embora tenha problemas de manutenção, percebe-se que alguém minimamente zela por ele.

26	**afetos**	o lugar evoca afetos negativos							o lugar evoca afetos positivos
		[**X**] o lugar traz sensação de segurança [**X**] o lugar traz sensação de que alguém zela por ele [**X**] o lugar traz sensação de pertencimento							

27 Beleza e conservação/manutenção

O Eixo Monumental leste pode ser facilmente colocado na lista dos lugares mais belos do mundo. No entanto o desenho de seus elementos constituintes que não sejam as esculturas e monumentos especificamente citados anteriormente – bancos, lixeiras, orelhões, elementos de sinalização e localização – não só deixa a desejar, como não corresponde à importância e ao significado de onde se encontram. Na principal praça da cidade, ambulantes expõem seus produtos em carrinhos de mão, ao invés de possuírem um suporte móvel de desenho impecável para seus souvenires. O horário de funcionamento da Biblioteca e do Museu da Cidade se encontra impresso em um papel A4, colado com fita adesiva próximo às suas entradas.

A conservação/manutenção, em geral, é muito falha. Árvores são cortadas, mas não são plantadas outras; pisos se encontram deteriorados, assim como os monumentos e elementos acessórios; água dos espelhos d'água não se encontra sempre limpa; lixo fica espalhado nos lugares (Figura 182).

27	**beleza e conservação/ manutenção**	**27.1**	**beleza do lugar**	o lugar como um todo é feio				o lugar como um todo é belo
								■
		27.2	**beleza dos seus elementos constituintes**	os elementos constituintes do lugar são feios/ mal desenhados				os elementos constituintes do lugar são belos/ bem desenhados
					■			
		27.3	**conservação/ manutenção**	o lugar e seus elementos se encontram em péssimo estado de conservação/manutenção				o lugar e seus elementos se encontram em ótimo estado de conservação/manutenção
					■			







Figura 182 - Brasília, Brasil. Eixo Monumental leste. Problemas de manutenção/conservação. Setembro de 2010 e março de 2012.

Eixo Monumental leste

Variáveis				
nº	nome	nº	categoria	
SUJEITOS				
1	número de pessoas			
2	variedade de pessoas	2.1	gênero	
		2.2	faixas etárias	
		2.3	classes sociais	
		2.4	grupos	
3	distribuição das pessoas no tempo			
ATIVIDADES				
4	passagem			
5	permanência	5.1	número	
		5.2	duração	
6	encontros	6.1	ocorrência	
		6.2	tipo	
7	manutenção e vigilância	7.1	ocorrência	
		7.2	tipo	
8	demais atividades	8.1	número	
		8.2	origem	
		8.3	tipo	
ATRIBUTOS GLOBAIS				
Dimensão sociológica				
9	espaço livre público	9.1	quantidade	
		9.2	dimensões	
10	integração global			
Dimensão funcional				
11	atividades	11.1	variedade	
		11.2	distribuição	
		11.3	complementar.	
		11.4	distr. temporal	
12	habitação	12.1	variedade	
		12.2	distribuição	
		12.3	densidade	
13	mobilidade	13.1	pedestres	
		13.2	ciclistas	
		13.3	transp. público	
		13.4	transp. privado	
ATRIBUTOS LOCAIS				
Dimensão sociológica				
14	localização	14.1	integraç. global	
		14.2	integração local	
15	limites e dimensões	15.1	clareza limites	
		15.2	contig. limites	
		15.3	público/privado	
		15.4	dimensões	
16	tipos edilícios			
17	portas e janelas	17.1	espaços cegos	
		17.2	núm. de portas	
		17.3	rel. públ/priv.	
		17.4	front. suaves	
		17.5	janelas	
18	piso			
Dimensão funcional				
19	acesso e circulação	19.1	transp público	
		19.2	pedestres cicl.	
		19.3	conexões	
		19.4	circulação	
20	atividades nos limites e arredores do lugar	20.1	variedade	
		20.2	distr. espacial	
		20.3	complementar.	
		20.4	distr. temporal	
21	atividades no lugar	21.1	variedade	
		21.2	distr. espacial	
		21.3	complementar.	
		21.4	distr. temporal	
Dimensão bioclimática				
22	conforto	21.1	higrotérmico	
		21.2	luminoso	
		21.3	sonoro	
		21.4	qualidade do ar	
Dimensão econômica				
23	custos	23.1	implantação	
		23.2	manutenção	
Dimensão topoceptiva				
24	orientabilidade identificabilid.	24.1	orientabilidade	
		24.2	identificabilid.	
Dimensão simbólica				
25	significado e simbolização	25.1	significado	
		25.2	simbolização	
Dimensão afetiva				
26	afetos			
Dimensão estética				
27	beleza e conservação/ manutenção	27.1	lugar	
		27.2	elementos	
		27.3	conserv/manut	

Tabela 8 - Resumo da avaliação do Eixo Monumental leste. Os itens que não são classificados por cor (6.2; 7.2; 8.2; 8.3) foram suprimidos.

3.2.3.2.5 Recomendações

Os dois primeiros grupos de verificação – sujeitos e atividades – mostram a pobre vida pública cotidiana existente no local mais emblemático, significativo e belo de toda a cidade. Não é necessário que ele seja vazio para continuar emblemático, significativo e belo e, assim, assegurar a manutenção do título de Patrimônio Cultural da Humanidade para Brasília. Gente desfrutando e contribuindo para a vida secular desse lugar de caráter predominantemente simbólico por si só não ameaça o tombamento ou fere o patrimônio, mas contribui para que ele seja cada vez mais compreendido, amado, valorizado, respeitado, protegido.

De igual maneira, quanto mais as pessoas se assenhorearem desses espaços em sua vida cotidiana, mais desenvolverão, com eles, relação de pertencimento, sentir-se-ão respeitadas e valorizadas como cidadãos. Um piauiense residente em Brasília desde 1973, porteiro de um edifício do Setor de Diversões Sul, morador do Paranoá, ensino fundamental incompleto, disse da sua sensação ao passar pela Esplanada:

> É saber que eu me sinto do lado do Presidente da República. Ali ele está, eu passo do lado dele todo dia, aquela segurança, aqueles... que a gente chama de sentinelas, né? E é por aí, a gente se sente ali no meio, participando [...], enfim, muito prazeroso.

Se, ao invés de apenas passar, ele pudesse também ter as melhores condições para permanecer, estes sentimentos de importância, participação e prazer certamente ampliar-se-iam. É nesta perspectiva que vêm estas recomendações.

A primeira premissa, portanto, para se desenvolver uma visão para os espaços públicos do Eixo Monumental leste é acreditar que o Conjunto Cultural da República, a Esplanada dos Ministérios, a Praça dos Três Poderes existem também para serem vivenciados, não apenas contemplados. A segunda premissa é ter claro que isso deve ser feito para *seus cidadãos*, não para turistas, até porque o que quer que seja interessante, útil e agradável para seus habitantes, também o será para seus visitantes. A terceira premissa é compreender que a vida secular possível (dentro das limitações que a ela impõe um espaço simbólico monofuncional com dimensões tão generosas) pode ocorrer sem que isso macule as características essenciais dos lugares.

A visão resultante é de um Eixo Monumental leste que mantém sua solenidade nos espaços mais simbólicos - canteiro central da Esplanada dos Ministérios, área em frente à Catedral, área próxima ao Congresso Nacional e aos palácios da Justiça e do Itamaraty, Praça dos Três Poderes – mas a intercala com locais tratados para estimular a vida pública nos setores culturais e nas calçadas sul e norte da Esplanada.

Inicialmente é preciso tratar toda a área para adequá-la ao pedestre. Dar-lhe total preferência e conferir continuidade e segurança aos seus trajetos. Ao mesmo tempo, é preciso desestimular o uso do transporte particular nesta área bem servida de transporte público. As paradas de ônibus devem ser adequadas ao contingente de pessoas que abrigam, estar bem iluminadas e possuir informações sobre horários e itinerários.

Deve-se impedir qualquer estacionamento que ocorra sobre calçadas ou ao longo de meios-fios, resguardadas, quando pertinente, as vagas necessárias para emergências ou taxistas. Os estacionamentos de superfície ficariam restritos apenas aos bolsões já existentes, sendo que aqueles entre os ministérios que se estenderem até a calçada devem ser diminuídos para possibilitarem criação de jardins tratados como espaços arborizados, sombreados[230], respondendo ao questionamento de Lucio Costa, em 1974:

> Por que não é tudo arborizado entre os Ministérios? Acho que não deve ser embonecada a área dos Ministérios. Seria um perigo embonecar com jardinzinhos, plantinhas, essas coisas meio grotescas que, geralmente, quando se entrega a um paisagista, ele faz uma porção de arabescos e sugere várias plantas" (Senado Federal, 1974, p. 79).

Deve haver nestes jardins grande quantidade de locais adequados para sentar, descansar, ler, mesas para se jogar, trabalhar, fazer refeições ou reuniões. Cada ministério poderia prover sua área de jardim com internet sem fio gratuita. Monumentos que nele sejam colocados devem ser visíveis das calçadas e possuir acesso direto a partir delas. Muitas árvores de copa perene devem ser plantadas, especialmente no lado norte.

Todos os estacionamentos devem ser pagos, com possibilidade de existência de planos semanais e mensais e tarifa reduzida aos domingos e no período noturno. Sua entrada e saída não deve interromper a continuidade do trajeto dos pedestres. O sistema viário entre o Touring e o Conjunto Cultural da República deve ser redesenhado para contemplar apenas uma entrada/saída para o Eixo Monumental. Nenhuma vaga a mais deve ser acrescentada, seja em superfície ou sob ela, à exceção das destinadas a ônibus de turismo.

Todas as possíveis rotas de pedestres devem ser previstas, e absolutamente todas devem possuir continuidade. A área inteira deve-se adequar às normas de acessibilidade, e todos os obstáculos devem ser retirados. Devem ser providenciadas soluções para permitir acesso ao Espaço Lucio Costa, à Catedral, ao Museu da Cidade e a outros lugares a pessoas com cadeiras de rodas. O calçamento deve ser belo e de alta qualidade, e a iluminação deve ser adequada para pedestres. Todas as calçadas podem ter como parâmetro as dimensões míni-

[230] Esta solução também deve ocorrer para o estacionamento anterior ao primeiro ministério do lado norte, e entre a Catedral e o primeiro ministério do lado sul.

mas daquela localizada ao longo do Setor Cultural Norte – estarem a dois metros de distância da rua e possuírem um mínimo de 5m de largura.

Sinalização e equipamento de apoio a ciclistas devem ser acrescentados. Os tempos de semáforo devem ser ampliados para favorecer os pedestres. Uma conexão com a Vila Planalto deve ser estudada. As conexões verticais diretas com a Plataforma Rodoviária devem ser feitas, conforme já sugerido. Deve ser desestimulado o acesso à rodoviária pelo meio do canteiro central, devendo os pedestres que circulam entre a estação e o lado norte da Esplanada cruzarem o Eixo Monumental sob a Plataforma, à semelhança do que ocorre no lado sul[231]. Esta travessia deve ser ampla, com área de espera generosa e agradável para acúmulo das pessoas, e semáforo com tempo dimensionado para os pedestres.

O canteiro central deve permanecer, conforme consta no Relatório do Plano Piloto, um "extenso gramado destinado a pedestres, a paradas e a desfiles eventos programados", bem como a eventos de naturezas diversas. Para preservar a integridade da cobertura vegetal, deve-se alternar as áreas a serem ocupadas/pisoteadas mais intensamente, de um evento para outro. Com relação às suas bordas, Lucio Costa comentou:

> Na Esplanada, foi admitida a possibilidade de plantar paineiras, não contínuas, formando certos conjuntos ao longo da estrada, na parte interna da Esplanada e de maneira a não estorvar as perspectivas arquitetônicas fundamentais. (Senado Federal, 1974, p. 79)

Cabe, então, reforçar a necessidade destes conjuntos arbóreos. Recomenda-se que eles estejam bem próximos uns aos outros, mas que as árvores sejam de copa perene, e não caducifólias, como as paineiras. Eles devem, portanto, emoldurar todo o gramado central, valorizando a perspectiva principal do conjunto e finalizando onde se encontram enfileiradas as bandeiras, antes do gramado em frente ao Congresso Nacional. Sob essas árvores, as calçadas atualmente existentes devem ser alargadas, receber bancos, bebedouros e discreta, porém eficiente, iluminação noturna.

No que tange às atividades, é importante lembrar recomendação feita por Lucio Costa no documento Brasília Revisitada:

> [...] não insistir na excessiva setorização de usos no centro urbano – aliás, de um modo geral, nas áreas não residenciais da cidade, excetuando o centro cívico. O que o plano propôs foi apenas a predominância de certos usos, como ocorre naturalmente nas cidades espontâneas. (IPHAN, 2007, p. 89).

[231] O fluxo também poderia ser direcionado para as laterais do canteiro central, onde deveria ser prevista travessia para os pedestres, para a qual os ônibus deveriam parar. Esta solução, no entanto, traria lentidão ao transporte público, devendo ser preterida em favor da que cruza diretamente o Eixo Monumental.

Assim, considera-se que tanto os setores culturais quanto as áreas das calçadas ao longo dos ministérios poderiam comportar usos complementares ao cultural e burocrático, respectivamente.

No caso do Setor Cultural Sul, ao amplo espectro das atividades que podem ser depreendidas a partir das palavras "academias" e "institutos", mencionadas por Lucio Costa no Relatório do Plano Piloto, devem ser somadas atividades complementares como cafés, restaurantes, livrarias, cinemas, lojas. Devem ocorrer em edificações localizadas entre o Touring e a Biblioteca, e no limite sul do Conjunto Cultural da República, entre a Biblioteca e o Museu. Estas iniciativas podem ser fruto de solicitação feita a Oscar Niemeyer ou de concursos públicos[232]. Todas as novas edificações devem ter portas e janelas abrindo para o espaço público e relação público/privado diretas.

No caso das calçadas ao longo dos ministérios, deve ser feita complementação, conforme está no texto da legislação do tombamento: "edificação de acréscimos com um pavimento em nível de mezanino e sobre pilotis, para instalação de pequeno comércio e serviços de apoio aos servidores, no espaço compreendido entre o meio dos blocos e a escada externa posterior" (BRASÍLIA, 1987). No entanto, recomenda-se que se aproveite as lições das estruturas temporárias e do quiosque fixo existentes na calçada sul, para que a intervenção possa, ao mesmo tempo, favorecer a vida pública e ficar mimetizada entre as árvores, criando uma ambiência distinta da oferecida pelo conjunto monumental, mas complementar a ela.

A Figura 183 mostra um trecho animado da calçada sul, cuja vida pública é apoiada por um quiosque, em primeiro plano, e um toldo mais ao fundo. Esta vida pública – a ser descoberta por quem percorre o lugar – não interfere na visão que se tem do conjunto da Esplanada dos Ministérios nem de quem o observa em uma fotografia aérea (Figura 184), nem de quem o descortina da Plataforma (Figura 185). Além disso, apenas pode ser adivinhada por quem vem do canteiro central (Figura 186).

[232] Isso pode também ser feito com relação ao projeto para o Setor Cultural Norte. A diretriz de se consultar inicialmente o arquiteto Oscar Niemeyer para solicitar as alterações/complementações às suas obras aqui recomendadas, ou de que elas possam ocorrer mediante concursos públicos, fica como sugestão para situações semelhantes daqui para frente.



Figura 183 - Brasília, Brasil. Calçada sul da Esplanada dos Ministérios. Setembro de 2010.

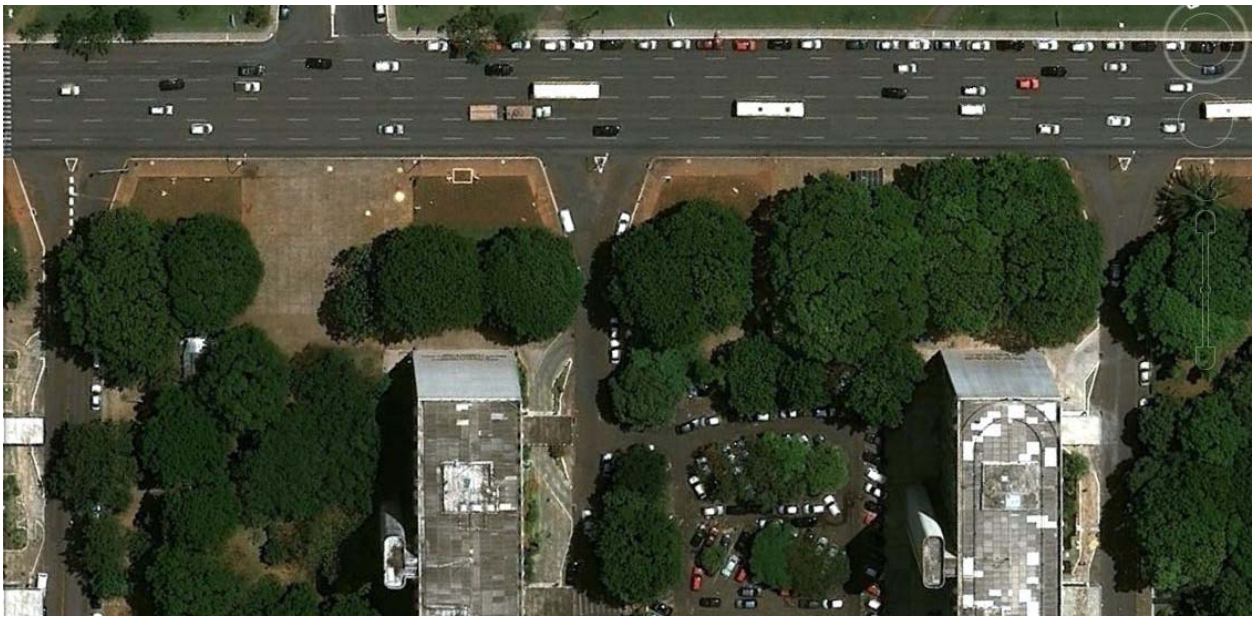


Figura 184 - Brasília, Brasil. Vista aérea de trecho da calçada sul da Esplanada dos Ministérios. Fonte: Google Earth.



Figura 185 - Brasília, Brasil. Vista da Esplanada dos Ministérios a partir da Plataforma Rodoviária. Março de 2012.



Figura 186 - Brasília, Brasil. Vista da calçada sul a partir do canteiro central da Esplanada dos Ministérios. Setembro de 2010.

Assim, sugere-se que em cada espaço entre os ministérios haja uma ou duas edificações térreas – como pequenos pavilhões – leves, sóbrias, elegantes, lindamente desenhadas. Elas não devem interferir no alinhamento das empenas dos ministérios, mas tampouco devem estar muito recuadas com relação a elas. Dessa forma, elas não interferirão em sua leitura no nível do térreo, nem ficarão muito afastadas do fluxo de pedestres, o que seria prejudicial para a vida pública. É fundamental que sejam estudadas para se posicionar entre a vegetação existente, de preferência sem que seja necessário derrubar uma árvore sequer para sua implantação[233]. Isso garante a permeabilidade necessária entre os jardins dos ministérios e as calçadas[234], e evita que a implantação da proposta prejudique o desempenho bioclimático da região. Os pavilhões devem voltar-se para todos os lados, e suas portas devem abrir-se diretamente para o espaço público. Alguns deles devem abrigar banheiros públicos, que devem ficar voltados para os jardins. Recomenda-se que seja feito um concurso público para isso.

Voltando-se aos Setores Culturais, recomenda-se que sejam tratados "à maneira de parque", conforme estabelece o Relatório do Plano Piloto. No caso do Setor Cultural Sul, isso significaria reservar uma parte árida do Conjunto Cultural da República – a que fica entre o Museu e a Catedral e possui cerca de nove mil metros quadrados – para shows e exposições que exijam espaços com estas características, e trabalhar o restante da área livre do lugar para receber vegetação de sombra e estudadas áreas permeáveis. Esta intervenção deve articular-se com todas as preexistências. Deve também prever a criação de recintos de permanência e

[233] O que inevitavelmente exigirá estudos específicos de implantação e adaptações do desenho dos pavilhões para cada área. Isso conferirá identidade a cada local, favorecendo a orientabilidade.

[234] Esta permeabilidade desejada por Lucio Costa pode ser inferida a partir da leitura do croqui presente no Relatório do Plano Piloto e reproduzido na Figura 142.

inserção de muitos bancos e elementos que possam enriquecer a oferta de atividades no local, para todas as idades. Os espelhos d'água devem sempre ser convidativos e acessíveis.

Tanto para o Setor Cultural Sul, quanto para o restante dos espaços públicos do Eixo Monumental leste, é preciso estudar soluções para exposição dos produtos dos ambulantes. Eles devem ser cadastrados, selecionados e autorizados a funcionar, devendo seguir as diretrizes de cada local para seu posicionamento. Aqui também se sugere que seja feito um concurso público para selecionarem-se ideias de objetos de belo desenho que sejam adequados para apoiar as vendas dos diferentes produtos. Concursos para desenho de elementos acessórios – telefones públicos, lixeiras, bancos, cadeiras, mesas, bebedouros, paraciclos, postes de iluminação, placas de sinalização e informação para pedestres, entre outros – também devem ser realizados. Toda a área deve possuir objetos belos e de alta qualidade, bem como obras de arte, preferencialmente que permitam interação com o público, com as quais as pessoas possam brincar, sem precisar ouvir apitos de guarda.

A ampla calçada rampada que leva à frente da Catedral poderia ser ladeada, fora dos limites do atual pavimento, por duas marquises leves e baixas, que ofereceriam sombra às pessoas, enquanto ordenariam os ambulantes, afastando-os da frente do templo e das imediações das esculturas, restituindo-se assim o vazio necessário à sua contemplação e interação[235]. A área lateral mais a leste, atrás de onde se encontram os vendedores de flores do cerrado, poderia receber arborização já que não interferiria na perspectiva do monumento. Para abrigar os vendedores de flores, uma outra marquise também poderia ser aventada, com possibilidade de que abrigasse ainda um banheiro público.

A área que engloba o conjunto dos palácios do Itamaraty e da Justiça e o Congresso Nacional deve ser tratada como uma unidade e merece estudo cuidadoso de circulação de pessoas e de tráfego de veículos, para que se possa identificar a possibilidade de se reduzir larguras de faixas, ou de se fazer pequena alteração no sistema viário ali (união dos dois retorno do Eixo Monumental próximos um do outro e seu posicionamento em local conveniente de forma a favorecer a ligação norte-sul). Deve ser possível circular entre os três edifícios sem maiores dificuldades – calçadas devem ser criadas, soluções para se vencer desníveis devem ser implementadas e travessias de pedestres devem ser providenciadas. Passeios e ressaltos para que se possa circular e permanecer ao longo do espelho d'água do Congresso Nacional poderiam ser implementados. O acesso à plataforma onde se localizam as cúpulas da Câmara e do Senado deve voltar a ser visitável, devendo receber guarda-corpo transparente.

[235] A solução deve ser pensada de forma a contemplar suavemente o desnível e não interferir no trajeto de quem vem do Museu e segue à calçada sul da Esplanada, que deve ser contínuo e desimpedido.

As calçadas que acompanham o declive que leva à Praça dos Três Poderes devem ser sombreadas, quando possível, devendo as árvores estar do lado oposto ao do Eixo Monumental.

A Praça dos Três Poderes deve permanecer da forma como foi concebida, árida, desimpedida, mas sem que as grades que a separam da fachada voltada para o Palácio do Planalto fiquem de forma permanente. As conexões com a área atrás do Congresso Nacional e o Palácio do Planalto devem ser estudadas, com previsão de travessias generosas de pedestres.

A Casa de Chá poderia acumular as funções de núcleo de informações turísticas e café, podendo posicionar mesas e cadeiras com guarda-sóis, talvez brancos, ao seu redor, que podem auxiliar a reter algumas pessoas no período diurno. Como a praça passa a ser mais agradável ao cair da tarde, poder-se-ia experimentar torna-la um local mais vivo a partir daí, autorizando-se ambulantes que comercializem comida a posicionar-se – apenas neste turno – ao longo do trecho após a rua que ladeia a fachada leste, onde seriam distribuídas mesas e cadeiras[236]. Neste local, não interfeririam no espaço da praça.

Também como forma de experimentar a possibilidade de incrementar o uso noturno do local, o Palácio do Planalto, o Supremo Tribunal Federal, o Espaço Lucio Costa, o Museu da Cidade e o Panteão poderiam ficar abertos a visitação até as 22h (eventualmente, em seus saguões frontais, exposições de arte poderiam ocorrer), uma bela iluminação voltada para pedestres poderia ser concebida, festivais de chorinho ou jazz ao ar livre poderiam ocorrer durante o período da seca... A Praça dos Três Poderes poderia tornar-se um dos principais destinos da vida noturna na capital do país.

[236] Cabe reforçar que todo o mobiliário envolvido deve ter belo desenho.

Conclusões

Em dezembro de 2011 o GDF implantou um corredor exclusivo de ônibus na Estrada Parque Núcleo Bandeirante, EPNB, de 8 km de extensão. Ele fez exatamente o que se sugeriu na especulação apresentada no Capítulo 3: apenas reservou uma das três atuais faixas da via para isso, e não criou as marginais ou novos viadutos, nem alargou os antigos, conforme estava previsto no Brasília Integrada. Com isso, gastou com a pintura das faixas contínuas, nova sinalização, material e ações educativas. Uma reportagem do Correio Braziliense mostra o resultado: enquanto um repórter demorou 43 minutos para percorrer a via em carro, outro o fez em 16 minutos, de ônibus. Uma economia de 27 minutos, considerando-se ainda que o ônibus parou em 10 das 14 paradas (ARAÚJO, 2012)[237].

Como a experiência foi bem sucedida, o GDF resolveu criar uma faixa exclusiva na W3, e pretende fazê-lo ainda em outras vias da cidade, incluindo o Eixo Monumental. Junto com isso, no que parece ser finalmente uma estratégia do governo local para desestimular o transporte privado e fazer com que, no dia-a-dia, as pessoas optem por utilizar transporte público, outras medidas complementares – e imprescindíveis – vêm sendo anunciadas, como a que elimina o monopólio do mercado por poucas empresas ou a que prevê renovação de 100% da frota de ônibus.

No entanto, ao mesmo tempo em que ações como esta nos inspiram a pensar que as coisas em Brasília estão mudando para melhor com relação à vida pública e ao respeito ao cidadão, vem o posicionamento do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), que acha que são poucas as restrições para o uso do gramado central da Esplanada sugeridas pelo Plano de Preservação do Conjunto Urbanístico de Brasília, PPCUB[238]. Segundo Mader, 2012, o IPHAN, "defende regras ainda mais rígidas, com a proibição completa de eventos no canteiro central da Esplanada. O instituto defende a transferência para a área vizinha à Torre de TV, já que nesse local as tendas e estruturas não interferem na visibilidade do Congresso Nacional".

Em outras palavras, o lugar simbólico por excelência da cidade, que permanece vazio a maior parte do tempo, mas que em momentos especiais fica vivo, repleto de pessoas que en-

[237] Enquanto isso, a Estrada Parque Taguatinga, EPTG, de 21,7km de extensão, que foi alargada de acordo com o plano, recebeu marginais, passarelas, viadutos, e custou mais de 300 milhões de reais, até hoje não tem seu corredor exclusivo funcionando porque não se conseguiu obter uma frota de ônibus cujas portas abram para o outro lado. Ela funciona como corredor apenas para linhas semiexpressas, que não param ao longo da via.

[238] Seu texto foi finalizado recentemente e será em breve debatido numa audiência pública.

tão têm a oportunidade de se aproximar do monumento e vivenciá-lo, pelo IPHAN deve ficar vazio *sempre*. A posição do órgão é pelo afastamento das pessoas do espaço monumental, como se elas o maculassem com sua presença, como se a visibilidade do Congresso Nacional não pudesse – ou devesse *também* – ser obtida a partir do gramado da Esplanada. Pior: contraria a própria diretriz de Lucio Costa para o lugar.[239]

Some-se a isso o fato de o próprio PPCUB prever passagem subterrânea entre os setores culturais, com comércio, serviços e garagens – sendo que aqui já se deixou claro que isso favorece o transporte individual e prejudica a vida pública – e veremos que os eventos mais recentes continuam comprovando a hipótese desta tese e demonstrando sua pertinência.

Esta tese buscou contribuir para o campo de conhecimento da arquitetura e urbanismo de algumas maneiras.

Primeira, ao trazer o assunto à baila, fazer o leitor ampliar seu conhecimento sobre ele e refletir. Por isso evidenciou a relação espaço-sociedade, estabeleceu a importância da urbanidade para a cidade e para a sociedade; explicitou os tipos de atividades que ocorrem nos espaços públicos, contextualizando sua evolução e sua situação atual na cidade contemporânea. Além disso, mostrou como algumas cidades vêm tratando a vida pública, e tornou acessíveis as ideias de autores cujas obras não têm tradução para o português. Seria oportuno se estes autores merecessem ter suas obras difundidas em nossa língua a partir de agora.

Segunda, ao apresentar uma forma fácil de se olhar para um espaço público, compreender seu papel na cidade, avaliar se ele é ou não bem sucedido quanto ao favorecimento da vida pública, e saber que caminhos seguir para aprimorá-lo. Por isso, reuniu as ideias dos estudiosos da urbanidade, a maioria delas coincidentes e complementares, e propôs um método de avaliação espaço público que, por sua simplicidade – sua base são listas de verificação – pretende ser útil não apenas a arquitetos, mas a quem se interessar em compreender melhor como a configuração de um lugar influencia sua vida pública. O método evidencia atributos que podem depois ser mais trabalhados, de acordo com a vontade, a necessidade ou a possibilidade, dentro do campo de conhecimento de cada um dos aspectos da arquitetura nele presentes. É uma opção pela extensão e não pela profundidade – duas vertentes possíveis em pesquisa. Aqui, a realidade empírica é tratada em seu todo, não decomposta em dimensões específicas de desempenho, no enfoque analítico relacionado a aspectos determinados, com suporte de teorias próprias – estéticas, bioclimáticas, econômicas etc. Este método deverá receber aprimoramentos e adaptações à medida que sua utilização apontar deficiências, incompletudes,

[239] "Ao longo dessa esplanada - o Mall, dos ingleses -, extenso gramado destinado a pedestres, a paradas e a desfiles" (Costa, 1957, in DePHA, 1991, p. 22)

redundâncias. Por sua própria estruturação, permite incorporar recomendações de outros autores que sejam posteriormente estudados. Por se apresentar útil também como ferramenta para projeto, poderá receber ilustrações colhidas ao redor do mundo para evidenciar exemplos de bom e mau desempenhos em suas variáveis e atributos, além de imagens de boas práticas implantadas para inspirar recomendações.

Terceira, ao ajudar a refletir sobre como Brasília trata sua vida pública, ao contextualizar o que o governo propõe, o que os cidadãos demandam, o que a imprensa divulga e confrontar com o que efetivamente acontece. Ao evidenciar a distância entre discurso e prática e a ineficácia comprovada de certas ações na cidade. Ao, principalmente, oferecer cenários possíveis, dentro das características singulares de Brasília, que valorizem seus cidadãos e promovam a urbanidade. O trabalho assume o risco de compartilhar visões para os locais mais emblemáticos desta cidade: a Plataforma Rodoviária e o Eixo Monumental leste, na esperança de que elas inspirem debates e soluções ainda melhores.

Acredita-se que é preciso continuar olhando para a cidade de forma crítica, mas imparcial e aberta, para que se possa aprender com as lições de cada situação nova e reconhecer quando nossas previsões não se concretizarem.

A feira de artesanato da Torre de TV não precisava mudar de lugar para ter seus problemas solucionados, pelo que vimos, mas... como será que está agora, descolada do monumento? Aparentemente muito bem, obrigada! Uma entrevista informal com uma feirante e um passeio (bem agradável, por sinal) por ela dão conta de que a satisfação com o novo lugar e a vida que ele proporciona são legítimas. A proximidade com um dos acessos ao Parque da Cidade parece ter facilitado o trânsito entre os dois, especialmente na hora do almoço, aumentando o fluxo de frequentadores neste período durante os fins de semana. A proximidade maior com o Centro de Convenções parece ter favorecido o fluxo entre eles durante a semana, em épocas de realização de eventos na cidade. Por outro lado, ela ficou mais afastada dos setores hoteleiros e a uma distância muito maior da rodoviária (agravada pelo fato de que os acessos diretos da Torre até ela ainda não estão prontos).

Frente a tudo isso, para melhor compreender as reais implicações da mudança de local da feira, seria fundamental nova pesquisa com feirantes, e outra com usuários, além de um estudo sistemático da vida pública na área, mas é preciso aguardar que os tapumes hoje localizados aos pés da Torre de TV sejam retirados. O número de frequentadores aumentou ou permaneceu o mesmo? O público é o mesmo ou não? O que houve com as atividades que ocorriam na localização anterior? Novas práticas surgiram? Elas estão melhor distribuídas ao longo do tempo? Que novas relações com o monumento e com as áreas adjacentes se estabe-

leceram? Há indícios de que a atividade comercial possa voltar para os pés da Torre, ladeando a fila dos interessados em acessar o mirante? Os problemas que a nova feira prometia sanar realmente desapareceram?

A partir daí, poder-se-ia investigar as relações que se podem consolidar na sequência: rodoviária - fonte luminosa - Torre de TV (com elevador panorâmico) - feira de artesanato - sala Funarte - Clube do Choro - Planetário (se um dia sua reforma finalmente for concluída) - Centro de Convenções. Isso só para falar do canteiro central do Eixo Monumental oeste. Se somarmos a isso o Parque da Cidade do lado sul, e o novo estádio de futebol do lado norte, veremos que incrível oportunidade a cidade tem nas mãos para criar uma série de espaços públicos bem conectados, lindos, seguros, agradáveis e interessantes – para os moradores e os visitantes que a cidade receberá na Copa de 2014.

Para finalizar, cabem algumas palavras sobre a coisa pública.

A primeira vez em que me dei conta do meu valor como cidadã foi em Lidköping, na Suécia, em agosto de 1992, onde me deparei com um sistema de passeios e espaços públicos desenhados e mantidos à perfeição, e vi um carro parando para que eu atravessasse a rua. Não havia sequer faixa de pedestres (é uma cidade pequena, é verdade), mas me instruíram para sinalizar minha intenção, e ele parou. Era o contrário de toda a mensagem que eu havia recebido ao longo daqueles meus 21 anos. Até então, eu nunca tinha parado para pensar que toda a minha vida fui considerada inferior a um carro, na escala de prioridade de qualquer cidade em que eu havia estado. Fiquei estupefata. Que lugar é esse onde meu trajeto é antecipado, onde os carros é que me esperam?[240]

Esta sensação, até então única na minha vida, de me sentir importante mesmo não sendo nada além de uma pessoa que precisa deslocar-se dentro de uma cidade, marcou-me profundamente. Longe de a Suécia ser um país perfeito, foi o lugar que começou a me mostrar que cidades não são um fim em si mesmas: elas existem para servir às pessoas. Os espaços públicos existem para servir ao público.

E o que é exatamente o público? Para nós, brasileiros, com honrosas exceções, a associação da palavra *público* a algo costuma trazer desconfiança. Transporte público. Escola pública. Saúde pública. Espaço público. Lamentavelmente se imagina que a coisa não funciona

[240] Ver que este ano faz 15 anos que sistema semelhante foi implantado em Brasília é um enorme alento.

muito bem. Que é precária e está sujeita a corrupção. Que não tem controle, fiscalização ou manutenção. A simples lembrança de um banheiro público é repugnante.

No entanto, não há como não atrelar esta imagem à concepção comum (embora talvez inconsciente) de que o público é tolerante e que, para ele, qualquer coisa basta. O ônibus saiu da garagem com os bancos todos molhados porque, durante a lavagem, esqueceram as janelas abertas? Tudo bem. Cortaram as árvores que estavam ameaçadas de cair, mas não plantaram outras no lugar? Tudo bem. Quatro das oito escadas rolantes da rodoviária de Brasília estão quebradas? Tudo bem. Arrancaram os bancos do balanço, mas a gangorra está funcionando? Tudo bem, também.

Tudo bem? Tudo bem, nada!

Tenha isso raízes na nossa cultura, ou não, não é desejável que seja assim. A satisfação das pessoas deve estar no foco de qualquer serviço público, no desenho de qualquer espaço público. A experiência de encontrar um serviço ou um lugar que se antecipou às nossas necessidades, ou mesmo às nossas vontades, e nos serviu exemplarmente é transformadora, pois gera um precedente altamente desejável. Ao saber que um "mundo melhor" é possível, somos menos tolerantes com a mediocridade, com o desrespeito, com a carência.

A mudança deste cenário, no entanto, passa por uma questão séria – muitos daqueles que estão por trás de iniciativas e políticas públicas ou não costumam utilizar os serviços públicos ou não se consideram parte do público. Isso explica muito da nossa situação atual.

Advoga-se aqui, então, por se colocar a coisa pública num patamar de máximo respeito. Que espaços públicos sejam criados/mantidos/geridos com o propósito de servir o melhor possível ao cidadão. Que todo o trabalho que eles demandem seja feito com amor.

O escritor Gibran Khalil Gibran colocou sua visão do que seja trabalhar com amor:

> É tecer o tecido com fios desfiados de vosso próprio coração, como se vosso bem-amado fosse usar esse tecido;
> É construir uma casa com afeição, como se vosso bem-amado fosse habitar essa casa;
> É semear as sementes com ternura e recolher a colheita com alegria, como se vosso bem-amado fosse comer-lhe os frutos. (GIBRAN, 1923, p. 24-25)

Que os espaços públicos, desta e de todas as cidades, possam ser concebidos para nossos bem-amados.

Gabriela de Souza Tenorio

Brasília, 19 de março de 2012.

Anexo 1 – Resumo das sugestões encontradas na literatura

Aqui estão resumidas todas as sugestões encontradas na literatura comentada no item 2.1 para o favorecimento da vida pública.

Itens de verificação: sujeitos

Tendo em conta seus sujeitos, um espaço público que favoreça a vida pública deve ter, segundo os autores estudados (Tabela 9):

Autores	Sujeitos
Jane Jacobs	Grande quantidade de pessoas Grande variedade de pessoas Boa proporção de desconhecidos Gente de dia e à noite Uma mistura de pessoas na rua em determinado momento do dia que seja razoavelmente proporcional ao número de pessoas presentes em outros horários do dia Moradores da área
Jan Gehl et alli	Muitas pessoas
Alexander et alli	Muitas pessoas Pessoas em diferentes fases da vida
William Whyte e Project for Public Spaces	Muitas pessoas Pessoas sozinhas e em grupos Casais Desconhecidos Proporção especialmente alta de mulheres Pessoas de todas as faixas etárias Diversidade de pessoas que reflita a comunidade onde o espaço se localiza Presença não ameaçadora de *indesejáveis* Pessoas de dia e de noite
Allan Jacobs e Donald Appleyard	Um mínimo de pessoas no espaço público Diversidade de pessoas
Frederico de Holanda / Sintaxe espacial	Indivíduos e grupos variados (classes sociais, gênero, gerações)
Congresso para o Novo Urbanismo	Pessoas de diferentes raças, idades e renda

Tabela 9 - Resumo da literatura. Itens de verificação da vida pública: sujeitos.

Itens de verificação: atividades

Tendo em conta as atividades neles desenvolvidas, um espaço público que favoreça a vida pública deve ter, segundo os autores estudados (Tabela 10):

Autores	Atividades
Jane Jacobs	Gente transitando ininterruptamente Tanto usuários quanto meros espectadores
Jan Gehl et alli	Atividades necessárias, opcionais (em amplo espectro) e sociais (pessoas cumprimentando-se, conversando, realizando atividades conjuntas, obser-

	vando e ouvindo outras) Pessoas demorando-se no lugar mais que o necessário
Alexander et alli	Oferta variada de atividades – das passivas às ativas Pessoas circulando e permanecendo Pessoas vendo e sendo vistas Pessoas descansando, dormindo
William Whyte e Project for Public Spaces	Pessoas circulando e permanecendo Pessoas encontrando-se com amigos, conversando, cumprimentando-se e despedindo-se Pessoas aproveitando os efeitos positivos do clima Pessoas observando outras pessoas Pessoas sorrindo, demonstrando afeto Pessoas utilizando o espaço para diversas atividades, de dia e de noite Vendedores ambulantes, artistas de rua Estranhos fazendo contato (triangulação) Pessoas tomando conta do lugar Redondezas apresentando boa saúde econômica, variedade de oferta de comércio e serviços
Allan Jacobs e Donald Appleyard	Pessoas encontrando outras Pessoas vendo e sendo vistas
Frederico de Holanda / Sintaxe espacial	Pessoas circulando e permanecendo Pessoas encontrando-se de forma não programada
Congresso para o Novo Urbanismo	Pessoas interagindo

Tabela 10 - Resumo da literatura. Itens de verificação da vida pública: atividades.

Elementos de configuração: atributos globais

Dentre os atributos globais que favoreçam um espaço público útil à vida pública devem comparecer, segundo os autores estudados (Tabela 11):

Autores	**Atributos globais**	
Jane Jacobs	Bioclimáticos	-
	Econômicos	-
	Funcionais	Usos principais combinados – que sejam complementares e que possuam dias e horários de funcionamento que vão além da jornada comercial Inexistência de áreas monofuncionais
	Sociológicos	-
	Topoceptivos	-
	Simbólicos	-
	Afetivos	-
	Estéticos	-
Jan Gehl et alli	Bioclimáticos	-
	Econômicos	-
	Funcionais	Junção de diferentes atividades Mistura de funções que não se oponham ou interfiram negativamente umas no funcionamento das outras Inexistência de áreas monofuncionais Distribuição de funções complexas ao longo da cidade (edifícios administrativos, universidades)

		Integração dos meios de transporte, evitando trajetos separados para carros, bicicletas e pedestres
	Sociológicos	-
	Topoceptivos	-
	Simbólicos	-
	Afetivos	-
	Estéticos	-
Alexander et alli	Bioclimáticos	-
	Econômicos	-
	Funcionais	Boa distribuição de serviços, comércio, locais de trabalho e moradia na cidade Inexistência de áreas monofuncionais Distribuição de moradia por toda a cidade, em meio a outros usos Distribuição das atividades de uso noturno pela cidade
	Sociológicos	-
	Topoceptivos	-
	Simbólicos	-
	Afetivos	-
	Estéticos	-
William Whyte e Project for Public Spaces	Bioclimáticos	-
	Econômicos	-
	Funcionais	Cidade com pelo menos 10 destinos interessantes (bairros atrativos para a vida pública) Centros e locais onde se pretende mais vida pública com maior concentração de pessoas e atividades
	Sociológicos	Tanto espaços públicos pequenos quanto grandes, na cidade
	Topoceptivos	Bairros na cidade com identidade própria
	Simbólicos	-
	Afetivos	-
	Estéticos	-
Allan Jacobs e Donald Appleyard	Bioclimáticos	-
	Econômicos	-
	Funcionais	-
	Sociológicos	-
	Topoceptivos	-
	Simbólicos	-
	Afetivos	-
	Estéticos	-
Frederico de Holanda / Sintaxe espacial	Bioclimáticos	-
	Econômicos	-
	Funcionais	Atividades diversificadas e relacionadas entre si
	Sociológicos	Um percentual não muito grande de espaços abertos públicos sobre a área total Espaços convexos bem definidos e que possam ser apreendidos com facilidade Espaço convexo médio de baixa dimensão Localização favorável com relação à malha urbana
	Topoceptivos	-
	Simbólicos	-
	Afetivos	-
	Estéticos	-

Congresso para o Novo Urbanismo	Bioclimáticos	-
	Econômicos	-
	Funcionais	Inexistência de bairros monofuncionais Moradia acessível distribuída por todo o território, favorecendo proximidade com ofertas de emprego e evitando bolsões de pobreza
	Sociológicos	-
	Topoceptivos	-
	Simbólicos	-
	Afetivos	-
	Estéticos	-

Tabela 11 - Resumo da literatura. Elementos de configuração: atributos globais.

Elementos de configuração: atributos locais

Dentre os atributos locais de um espaço público que favoreça a vida pública, devem comparecer, segundo os autores estudados (Tabela 12):

Autores	**Atributos locais**	
Jane Jacobs	Bioclimáticos	-
	Econômicos	Taxas de ocupação que favoreçam um aproveitamento eficiente do solo
	Funcionais	Motivos para as pessoas o usarem Um número substancial de estabelecimentos e outros locais públicos dispostos ao longo das calçadas do distrito Estabelecimentos e espaços públicos que sejam utilizados de dia e de noite Comércio bem variado, bares e restaurantes Espaço público tratado de forma a oferecer segurança para ser percorrido tanto de dia quanto de noite Prédios antigos Uso habitacional Densidade que assegure concentração de pessoas mas evite a padronização de edifícios e unidades residenciais (250 moradias por hectare como ponto de partida)
	Sociológicos	Nítida separação entre espaço público e privado Edifícios com frentes voltadas para o espaço público Portas e janelas abrindo para o espaço público no nível do solo e em pavimentos superiores Mesma relação dos edifícios com o espaço público durante o dia e a noite Quadras cujo comprimento não seja tão grande que iniba ou impeça algum tráfego de passagem
	Topoceptivos	-
	Simbólicos	-
	Afetivos	Sensação de segurança
	Estéticos	-
Jan Gehl et alli	Bioclimáticos	Proteção contra vento, chuva/neve, frio/calor, poluição, poeira, ruído, ofuscamento Níveis baixos de ruído Aproveitamento dos aspectos positivos do clima: sol/sombra, calor/frescor

		Abrigo contra vento/brisa Árvores, plantas, água
	Econômicos	-
	Funcionais	Junção de diferentes atividades Utilização de espaços públicos como extensão da função de certos edifícios Espaços públicos como destinos, locais aonde as pessoas tenham interesse em ir; com coisas para neles serem feitas Não interiorização, em espaços privados, de atividades que devem ocorrer nos espaços públicos Sobreposição de funções de dia e de noite Boa iluminação Espaço para caminhar Acessibilidade para todos Suportes para ficar em pé Zonas para sentar, bons locais para sentar (utilizando vantagens: vista, sol, pessoas) Bancos para descanso Iluminação (quando estiver escuro) Mobiliário urbano que proporcione conversação Atividade física, exercício, brincadeiras e entretenimento nas ruas de dia e de noite, no verão e no inverno
	Sociológicos	Ausência de barreiras (paredes, grandes distâncias, múltiplos níveis) Edifícios orientados de frente uns para os outros Edifícios dispostos próximos uns dos outros Sistema de espaços públicos compacto Fachadas com pequenas unidades e muitas portas abrindo para o espaço público Fachadas com lojas iluminadas à noite Ausência de vazios urbanos Ausência de áreas e passagens elevadas ou rebaixadas Distâncias curtas Visibilidade dos espaços públicos e suas atividades a partir dos espaços privados Zonas de transição entre áreas públicas e privadas (*soft edges,* fronteiras suaves) Visibilidade dos espaços privados e suas atividades a partir dos espaços públicos Olhos para a rua (portas e janelas abrindo-se para o espaço público) Ausência de obstáculos Distâncias razoáveis para ver Edifícios e espaços desenhados para o pedestre[241]
	Topoceptivos	Vistas desobstruídas Vistas interessantes Boas vistas
	Simbólicos	-
	Afetivos	Sensação de estar a salvo (contra acidentes de trânsito) Sensação de segurança
	Estéticos	Fachadas interessantes Boas superfícies

[241] Sugestão de alteração da expressão original "escala humana", conforme nota 98.

		Zonas atrativas para ficar em pé/permanecer Fachadas com bons detalhes que convidam à permanência Bom design e detalhamento Bons materiais
Alexander et alli	Bioclimáticos	Acesso à água, para contemplação e uso Previsão de elementos que usem a água
	Econômicos	-
	Funcionais	Oferta variada de tipos edilícios habitacionais Oferta de habitações tanto em locais mais movimentados quanto mais reclusos Locais de estar reclusos como contraponto aos mais movimentados Vários parques, localizados a curtas distâncias Nós de atividades, conectados por passeios públicos, integrados aos bairros Locais de espera ou de integração do sistema de transporte público tratados como nós de atividades Cafés de rua Quiosques de comida Usos noturnos complementares agrupados em locais bem ilumina-dos Elementos de suporte a múltiplas atividades nos espaços públicos: dança, esporte, aventura Bons locais para sentar, diferentes opções de assento Bons locais para descansar/dormir Elementos que auxiliem a fixar as pessoas no meio dos espaços públicos Apenas 9% da superfície de uma área destinada a estacionamentos Estruturas voltadas pra estacionamento escondidas por barreiras naturais ou edifícios Distribuição de pequenos estacionamentos de superfície, escondi-dos, a curtas distâncias uns dos outros
	Sociológicos	Espaços exteriores positivos - convexos e com certo enclausura-mento Ruas tratadas como lugares, com trechos de largura ampliada Ausência de afastamento frontal dos edifícios que dão para a rua: relação direta público/privado Frente dos edifícios acompanhando o desenho da rua Espaços públicos desenhados para o pedestre Ausência de espaços públicos superdimensionados Praças não muito largas, calculadas para uma população estimada Estratégias para se criar *fronteiras suaves*, como transição entre o domínio público e o privado Atividades no domínio privado visíveis do espaço público Edifícios com janelas voltadas para as ruas
	Topoceptivos	Pontos de ônibus tratados como portas de acesso aos bairros
	Simbólicos	Elementos que se relacionam à história do lugar ou sua população
	Afetivos	Sensação de segurança
	Estéticos	-
William Whyte e Project for Public Spaces	Bioclimáticos	Bom aproveitamento das condições climáticas – sol, vento, vegeta-ção, água Água acessível
	Econômicos	-

	Funcionais	Bairros com pelo menos 10 destinos multi-uso Espaços públicos com pelo menos 10 coisas para se fazer ou 10 razões para se estar lá Quiosques e bancas que ofereçam comida Espaços que possibilitem a realização de eventos programados e não programados Muitos e variados locais para sentar e permanecer Conexões diretas e seguras com as áreas circundantes Trajetos acessíveis a todas as pessoas, por todos os meios de transporte. Espaços adequadamente dimensionados para tráfego de pedestres Integração entre espaços públicos, esquinas desimpedidas Espaços públicos visíveis a longas e curtas distâncias Espaços públicos preferencialmente no nível do solo. Ao serem elevados ou afundados, que isso ocorra a mínimas alturas. Espaços de circulação e permanência que não sejam excludentes Estruturas voltadas pra estacionamento escondidas por barreiras naturais ou edifícios Geometria viária favorecendo o pedestre
	Sociológicos	Portas abrindo para o espaço público Interação público/privado por meio da utilização de uma zona de transição (*fronteiras suaves*) Olhos para as ruas Espaços públicos desenhados de acordo com a escala a que servem Valorização dos espaços pequenos como apoio à vida pública Ruas tratadas como lugares Edifícios garagem com portas abrindo para o espaço público
	Topoceptivos	Elementos que deem identidade ao lugar
	Simbólicos	Elementos que representem a comunidade e a história do lugar
	Afetivos	Sensação de segurança Sensação de que se está num ambiente amigável ao pedestre Sensação de que há alguém que zele pelo lugar
	Estéticos	-
Allan Jacobs e Donald Appleyard	Bioclimáticos	-
	Econômicos	-
	Funcionais	Desenho viário feito pensando-se no pedestre Um mínimo de densidade habitacional (37 moradias por hectare como ponto de partida) Uso habitacional Mistura de usos Atividades próximas umas das outras de modo a favorecer deslocamentos à pé
	Sociológicos	Ruas bem configuradas por prédios Prédios com certa contiguidade e proximidade Ruas dimensionadas de forma a não se tornarem barreiras Edifícios próximos uns dos outros, posicionados de forma a acompanhar o desenho da rua Edifícios configurando espaços públicos e conduzindo os pedestres Lotes e edifícios menores tendo prioridade sobre edifícios grandes Edifícios grandes como exceção na cidade Muitas portas e janelas abrindo para o espaço público

	Topoceptivos	-
	Simbólicos	-
	Afetivos	-
	Estéticos	-
Frederico de Holanda / Sintaxe espacial	Bioclimáticos	-
	Econômicos	-
	Funcionais	Atividades diversificadas e relacionadas entre si Certa densidade habitacional
	Sociológicos	Um percentual não muito grande de espaços abertos públicos sobre a área total Espaços convexos bem definidos e que possam ser apreendidos com facilidade Espaço convexo médio de baixa dimensão Pouco ou nenhum espaço convexo cego Muitas portas abrindo para os espaços públicos Localização favorável com relação à área da cidade que ocupa Variedade de desenho urbano e de tipos edilícios de moradia
	Topoceptivos	-
	Simbólicos	-
	Afetivos	-
	Estéticos	-
Congresso para o Novo Urbanismo	Bioclimáticos	-
	Econômicos	-
	Funcionais	Mistura de usos Trajetos percorríveis a pé Pontos de transporte público acessíveis e visíveis Malha viária interconectada (sem *cul de sacs*)
	Sociológicos	Variedade de tipos edilícios voltados para moradia
	Topoceptivos	-
	Simbólicos	-
	Afetivos	-
	Estéticos	-

Tabela 12 - Resumo da literatura. Elementos de configuração: atributos locais.

Anexo 2 – Tabelas para aplicação do método

A partir da organização do conteúdo apresentado no Anexo 1 foi possível elaborar as tabelas do método descrito em 2.2.

SUJEITOS				
Variáveis				**Atributos**
nº	**nome**	**nº**	**categoria**	
1	**número de pessoas**			não há ninguém … o lugar está cheio de gente [ ] o lugar possui pessoas acima de sua capacidade
2	**variedade de pessoas**	**2.1**	**equilíbrio de gênero**	muito desequilibrado … muito equilibrado
		2.2	**variedade de faixas etárias**	não há variedade … há grande variedade
		2.3	**variedade de classes sociais**	não há variedade … há grande variedade
		2.4	**predominância de grupos**	há predominância de grupos … não há predominância de grupos grupos:
3	**distribuição das pessoas no tempo**			péssima distribuição das pessoas no tempo … ótima distribuição das pessoas no tempo

Tabela 13 - Tabela para aplicação do método: avaliação dos sujeitos em um espaço público.

ATIVIDADES				
Variáveis				**Atributos**
nº	**nome**	**nº**	**categoria**	
4	**passagem**			não há gente passando … há muita gente passando
5	**permanência**	**5.1**	**número**	não há gente permanecendo … há muita gente permanecendo
		5.2	**duração**	as pessoas permanecem por muito pouco tempo … as pessoas permanecem por um longo tempo
6	**encontros**	**6.1**	**ocorrência**	não há gente se encontrando … há muita gente se encontrando
		6.2	**tipo**	[ ] os encontros são casuais [ ] os encontros são programados
7	**manutenção e vigilância**	**7.1**	**ocorrência**	não há gente mantendo/ vigiando o lugar … há muita gente mantendo/ vigiando o lugar
		7.2	**tipo**	[ ] o local é mantido/vigiado por pessoas contratadas para isso [ ] há indício de manutenção voluntária/vigilância informal
8	**demais atividades**	**8.1**	**número**	não há atividades ocorrendo … há muitas atividades ocorrendo
		8.2	**origem**	[ ] há atividades ocorrendo no próprio lugar

				[ ] há atividades ocorrendo nas fronteiras do lugar [ ] há atividades ocorrendo motivadas pela presença de pessoas no lugar [ ] o lugar costuma abrigar atividades programadas. Listar/descrever
		8.3	**tipo**	[ ] há presença de atividades passivas [ ] há pessoas observando outras [ ] há pessoas aproveitando os efeitos positivos do clima, descansando, dormindo listar/descrever as atividades passivas:
				[ ] há presença de atividades ativas [ ] há pessoas interagindo [ ] há pessoas demonstrando afeto e alegria listar/descrever as atividades ativas:

Tabela 14 - Tabela para aplicação do método: avaliação das atividades em um espaço público.

ATRIBUTOS GLOBAIS				
Variáveis				**Atributos**
nº	**nome**	**nº**	**categoria**	
Dimensão sociológica				
9	**espaço livre público**	**9.1**	**quantidade**	o percentual de espaço livre público sobre a área total é muito grande ... o percentual de espaço livre público sobre a área total é muito pequeno
		9.2	**dimensões**	o tamanho médio dos espaços convexos não é consoante com o papel da área no contexto da cidade ... o tamanho médio dos espaços convexos é consoante com o papel da área no contexto da cidade
10	**integração global**			o lugar é mal irrigado por linhas integradas ... o lugar é bem irrigado por linhas integradas
Dimensão funcional				
11	**atividades**	**11.1**	**variedade**	não há variedade de atividades ... há muita variedade de atividades
		11.2	**distribuição**	atividades estão mal distribuídas ... atividades estão bem distribuídas
		11.3	**complementaridade**	as atividades não se complementam ... as atividades se complementam muito bem
		11.4	**distribuição temporal**	há péssima distribuição das atividades no tempo ... há ótima distribuição das atividades no tempo
12	**habitação**	**12.1**	**variedade**	há muito pouca variedade de tipos edilícios ... há grande variedade de tipos edilícios
		12.2	**distribuição**	os tipos edilícios estão muito mal distribuídas ... os tipos edilícios estão muito bem distribuídas
		12.3	**densidade**	não há densidade suficiente para assegurar concentração de pessoas ... há densidade suficiente para assegurar uma ótima concentração de pessoas [ ] há excessiva densidade
13	**mobilidade**	**13.1**	**pedestres**	a área não está estruturada para atender aos pedestres ... a área está muito bem estruturada para atender aos pedestres
		13.2	**ciclistas**	a área não está estruturada para atender aos ciclistas ... a área está muito bem estruturada para atender aos ciclistas
		13.3	**transporte**	a área não está ... a área está muito bem

			público	estruturada para o uso do transporte público ... estruturada para o uso do transporte público
		13.4	**transporte particular**	a estrutura da área prioriza o transporte particular ... a estrutura da área não prioriza o transporte particular

Tabela 15 - Tabela para aplicação do método: avaliação dos atributos globais de um espaço público.

ATRIBUTOS LOCAIS				
Variáveis				**Atributos**
nº	**nome**	**nº**	**categoria**	
Dimensão sociológica				
14	**localização**	**14.1**	**com relação à integração global**	o lugar está distante de uma linha integrada ... o lugar está próximo de uma linha integrada
		14.2	**com relação à integração local**	o lugar está distante de uma linha integrada ... o lugar está próximo de uma linha integrada
15	**limites e dimensões**	**15.1**	**clareza dos limites**	os limites do lugar não estão claros ... os limites do lugar estão muito claros
		15.2	**contiguidade dos limites**	os limites do lugar têm baixa contiguidade ... os limites do lugar têm alta contiguidade
		15.3	**separação público/privado**	a separação público/privado não é clara ... a separação público/privado é clara
		15.4	**dimensões**	o tamanho do lugar não é condizente com suas características ... o tamanho do lugar é condizente com suas características
16	**tipos edilícios**			não há variedade de tipos edilícios ... há grande variedade de tipos edilícios
17	**portas e janelas**	**17.1**	**espaços convexos cegos**	A proporção de espaços convexos cegos é muito alta ... não há espaços convexos cegos
		17.2	**número de portas**	não há portas abrindo para o lugar ... há muitas portas abrindo para o lugar
		17.3	**relação público/privado**	todas as relações público/privado são indiretas ... todas as relações público/privado são diretas
		17.4	**fronteiras suaves**	não há presença de fronteiras suaves ... há grande presença de fronteiras suaves
		17.5	**janelas**	não há janelas voltadas para o lugar ... há muitas janelas voltadas para o lugar
18	piso			o lugar não está no nível do solo ... o lugar está no nível do solo
Dimensão funcional				
19	**acesso e circulação**	**19.1**	**acesso por transporte público**	o lugar não é acessível por transporte público ... o lugar é facilmente acessível por transporte público
		19.2	**acesso por pedestres e ciclistas**	o lugar não é acessível por pedestres e ciclistas ... o lugar é facilmente acessível por pedestres e ciclistas
		19.3	**conexões**	o lugar não se conecta adequadamente ... o lugar se conecta adequadamente

				com seus limites — com seus limites
		19.4	**circulação**	o lugar tem obstáculos ou barreiras e não atende aos requisitos de acessibilidade — o lugar não tem obstáculos ou barreiras e atende aos requisitos de acessibilidade
20	**atividades nos limites e arredores do lugar**	**20.1**	**variedade**	não há variedade de atividades — há grande variedade de atividades [ ] há presença de moradias [ ] há presença de estabelecimentos que comercializem comida listar/descrever as atividades existentes:
		20.2	**distribuição espacial**	as atividades estão mal distribuídas — as atividades estão bem distribuídas
		20.3	**complementa-ridade**	as atividades não se complementam — as atividades se complementam muito bem
		20.4	**distribuição temporal**	há péssima distribuição das atividades no tempo — há ótima distribuição das atividades no tempo
21	**atividades no lugar**	**21.1**	**variedade**	não há variada oferta de atividades — há variada oferta de atividades [ ] há locais para sentar [ ] os locais para sentar são muitos/em bom número/poucos [ ] os locais para sentar são muito/pouco/nada variados [ ] há bancas e quiosques que comercializem comida [ ] há presença de elementos com água (fontes, espelhos) [ ] os elementos com água são muito/pouco/nada acessíveis [ ] há espaço para atividades improvisadas ou programadas [ ] o espaço oferece apoio às atividades identificadas no levantamento listar/descrever as demais atividades existentes:
		21.2	**distribuição espacial**	as atividades estão mal distribuídas — as atividades estão bem distribuídas
		21.3	**complementa-ridade**	as atividades não se complementam — as atividades se complementam muito bem
		21.4	**distribuição temporal**	há péssima distribuição das atividades no tempo — há ótima distribuição das atividades no tempo
Dimensão bioclimática				
22	**conforto**	**21.1**	**higrotérmico**	o lugar tem péssimo desempenho — o lugar tem ótimo desempenho
		21.2	**luminoso**	o lugar tem péssimo desempenho — o lugar tem ótimo desempenho [ ] o lugar é mal/razoavelmente/bem iluminado à noite
		21.3	**sonoro**	o lugar tem péssimo desempenho — o lugar tem ótimo desempenho
		21.4	**qualidade do ar**	o lugar tem péssimo desempenho — o lugar tem ótimo desempenho
Dimensão econômica				
23	**custos**	**23.1**	**implantação**	os custos de implan-tação do lugar são muito altos — os custos de implan-tação do lugar são muito baixos
		23.2	**manutenção**	os custos de manu-tenção do lugar são muito altos — os custos de manu-tenção do lugar são muito baixos
Dimensão topoceptiva				

24	**orientabilidade e identificabilidade**	**24.1**	**orientabilidade**	é difícil orientarmo-nos nele ... é fácil orientarmo-nos nele
		24.2	**identificabilidade**	o lugar tem fraca identidade ... o lugar tem forte identidade
Dimensão simbólica				
25	**significado e simbolização**	**25.1**	**significado**	o lugar não contém elementos que remetem a valores, idéias, história etc. caros à sua população ... o lugar contém elementos que remetem a valores, idéias, história etc. caros à sua população
		25.2	**simbolização**	o lugar não contém elementos que o façam *memorável*. ... o lugar contém elementos que o façam *memorável*.
Dimensão afetiva				
26	**afetos**			o lugar evoca afetos negativos ... o lugar evoca afetos positivos [ ] o lugar traz sensação de segurança [ ] o lugar traz sensação de que alguém zela por ele [ ] o lugar traz sensação de pertencimento
Dimensão estética				
27	**beleza e conservação/ manutenção**	**27.1**	**beleza do lugar**	o lugar como um todo é feio ... o lugar como um todo é belo
		27.2	**beleza dos seus elementos constituintes**	os elementos constituintes do lugar são feios/ mal desenhados ... os elementos constituintes do lugar são belos/ bem desenhados
		27.3	**conservação/ manutenção**	o lugar e seus elementos se encontram em péssimo estado de conservação/manutenção ... o lugar e seus elementos se encontram em ótimo estado de conservação/manutenção

Tabela 16 - Tabela para aplicação do método: avaliação dos atributos locais em um espaço público.

Anexo 3 – Questionário aplicado na pesquisa de imagem

A pesquisa partiu do método de Kevin Lynch, conforme justificado e descrito em “A imagem da cidade” (1997). As perguntas básicas são fiéis às constantes no Apêndice B (pp. 161-183), adaptadas para a realidade em tela.

As entrevistas ocorreram no segundo semestre de 2008. Registramos aqui nossa gratidão a todas as pessoas que se dispuseram a fazê-las, e ao arquiteto e amigo Reinaldo Germano dos Santos Júnior, que auxiliou na sua realização.

Questionário sobre a imagem do centro de Brasília

Escolaridade:
Idade:
Sexo:
Naturalidade:
Onde mora e há quanto tempo mora?
Em que outras localidades do DF já morou? Por quanto tempo?
Local de trabalho:
Renda:

1. O que primeiro lhe traz à mente, o que simboliza a palavra “Brasília” para você? Em termos gerais, como você descreveria Brasília, fisicamente falando?
2. Gostaríamos que fizesse um mapa esquemático do centro de Brasília (melhor não delimitar e deixar cada um estabelecer sua própria idéia do centro da cidade). Desenhe-o exatamente como se estivesse fazendo um esboço para um estranho, incluindo todas as características principais. Não esperamos que nos apresente um desenho perfeito, mas apenas um esboço de mapa. (tomar nota da sequência em que o mapa é desenhado)
3. Por favor, dê as direções completas e explícitas do trajeto que você normalmente faz quando vai da sua casa ao trabalho (se o trabalho da pessoa for no centro, ou se ela considerar que seu trabalho é no centro. Se não for, perguntar sobre o trajeto de sua casa ao centro). Imagine-se fazendo-o e descreva a sequência de coisas que você vê, ouve ou das quais sente o cheiro ao longo do caminho, inclusive os sinais de trânsito que se tornaram importantes para você e as indicações das quais um estranho precisaria tomar para tomar as suas mesmas decisões. Não faz mal que você não se lembre de nomes de ruas e lugares (durante o relato do trajeto, o entrevistador deve pedir, se achar necessário, que o entrevistado acrescente mais detalhes às suas descrições)
4. Você sente alguma emoção específica no tocante a diferentes partes deste trajeto? Quanto tempo você gasta para fazê-lo? Existem partes dele em que você se sente inseguro quanto ao lugar onde está?
5. Agora gostaríamos de saber quais elementos do centro de Brasília você considera mais distintivos. Podem ser grandes ou pequenos, mas diga-nos algo sobre aqueles que, em sua opinião, são mais fácies de identificar e lembrar (a cada dois ou três elementos mencionados aqui, faz-se a pergunta a seguir):
6. Poderia descrever ..... para mim? Se você fosse levado para lá de olhos vendados, ao ser tirada a venda quais indicadores usaria para identificar o lugar onde está? Você sente alguma emoção específica a propósito de.....? Poderia mostrar, no seu mapa, onde fica .....? (e, se for o caso:) onde ficam os limites de .....?
7. Poderiam mostrar no seu mapa a direção norte?

Terminada a entrevista, conversar livremente por alguns minutos e perguntar o seguinte, sem ordem estabelecida:

O que acha que estávamos querendo descobrir? Que importância tem para as pessoas a orientação e o reconhecimento de elementos urbanos? Você sente algum prazer em saber onde está ou para onde está indo? Ou, ao contrário, algum desagrado? Em sua opinião, Brasília é uma cidade onde é fácil encontrar os caminhos ou identificar as partes? Das cidades que você conhece, quais têm uma boa orientação?

Características das entrevistas e perfil da amostra

Foram ao todo 30 entrevistas, mesmo número utilizado pelo autor para embasar sua teoria. No entanto, Lynch entrevistou apenas cidadãos de classe média com semelhante nível de escolaridade. Nesta pesquisa há maior variedade na escolaridade (entrevistou-se de analfabetos a graduados) e poder aquisitivo dos entrevistados (10% não têm rendimento mensal; 26,7% ganham até 2 Salários Mínimos/SM; 26,7% ganham de 2 a 5 SM; 6,7% ganham de 5 a 10 SM; 13,3% ganham de 10 a 20 SM e 16,7% ganham mais de 20 SM).

Das entrevistas, 7 foram anotadas e 23 foram gravadas e posteriormente transcritas, o que fez com que se tivesse os depoimentos com bastante fidelidade. Apenas uma pessoa não completou a entrevista e duas delas preferiram não desenhar mapas. Foram dois os entrevistadores: Gabriela de Souza Tenorio (23 entrevistas) e Reinaldo Germano dos Santos Júnior (7 entrevistas).

A amostra é composta por parentes dos entrevistadores (20%); amigos (23,3%); conhecidos – colegas de trabalho, prestadores de serviço etc. – (43,3%) e desconhecidos (13,3%). As entrevistas dos desconhecidos ocorreram durante um passeio pela área central da cidade.

Dos entrevistados, 90% são brasileiros e 10%, estrangeiros; 93,3% são habitantes da região metropolitana de Brasília e 6,7% são visitantes. Dos habitantes, 7,1% moram no estado de Goiás (Valparaízo e Novo Gama); 42,9% moram em cidades satélites do Distrito Federal (Ceilândia, Gama, Guará, Sobradinho, Paranoá, Planaltina, São Sebastião, Varjão); 42,9% moram nas Asas Sul e Norte, Setor Militar Urbano e Cruzeiro e 7,1% moram no Lago Norte.

Quanto à idade, 3,3% têm até 19 anos; 30% têm de 20 a 29 anos; 16,7% têm de 30 a 39 anos; 20% têm de 40 a 49 anos; 20% têm de 50 a 59 anos e 10% têm mais de 60 anos. Quanto à naturalidade, 3,7% vêm da Região Norte; 33,3% vêm da Região Nordeste; 11,1% vêm da Região Centro-Oeste (aqui excluídos os nascidos no DF, que são 22,2%) e 29,6% vêm da Região Sudeste.

No que tange à ocupação: 43,3% dos entrevistados trabalham no setor privado; 20% são funcionários públicos; 13,3% são autônomos; 6,7% são estagiários; 6,7% são estudantes; 6,7% são aposentados e 3,3% estão desempregados. Dos entrevistados, 63% trabalham ou estudam no Plano Piloto.

Anexo 4 – Questionário aplicado aos feirantes da Torre de TV

Os questionários foram aplicados a 20 feirantes, no domingo, dia 26 de setembro de 2010, antes da mudança da feira da Torre de TV para o novo local.

Registramos aqui nossa gratidão ao arquiteto Tagore Vilela, que os aplicou, e a todas as pessoas que se dispuseram a respondê-los.

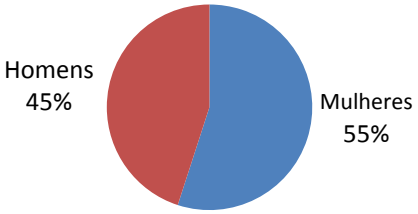
Questionário sobre a mudança da feira da Torre de TV

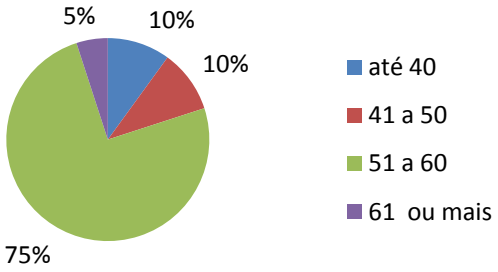
Nome:
Sexo:
Idade:
Escolaridade:
Naturalidade:
Local de residência:

1. Há quanto tempo é feirante?
2. Que produtos vende?
3. Quais dias e horários da semana abre?
4. Qual seu público principal?
   ( ) mais gente de Brasília ( ) mais turistas ( ) equilibrado
5. Quem compra mais?
   ( ) homens ( ) mulheres ( ) equilibrado
6. Quais os meses de maior movimento?
7. Quais os dias de maior movimento?
8. Quais os horários de maior movimento?
9. Qual o seu faturamento mensal num mês típico? [SM = 510 reais]
   ( ) até 2 SM ( ) de 2 a 5 ( ) de 5 a 10 ( ) de 10 a 15 ( ) de 15 a 20 ( ) mais de 20
10. O que você mais gosta da feira e deste lugar em geral? (aspectos positivos)
11. O que você menos gosta da feira e deste lugar em geral? (aspectos negativos)
12. Você aprova a mudança da feira para o outro local?
    ( ) sim ( ) não ( ) indiferente
    Por quê?
13. Você acha que, com a feira no outro lugar, o seu faturamento vai:
    ( ) aumentar ( ) diminuir ( ) continuar o mesmo
    Por quê?
14. Quais suas expectativas gerais com relação à mudança da feira para o outro local?
    (lembrar os aspectos – tradição, comodidade, dimensões e disposição da barraca, relação com o mirante e agora com a fonte, relação com o parque da cidade, banheiros, relação de cooperação com os vizinhos atuais – condições de circulação entre feira e torre...)

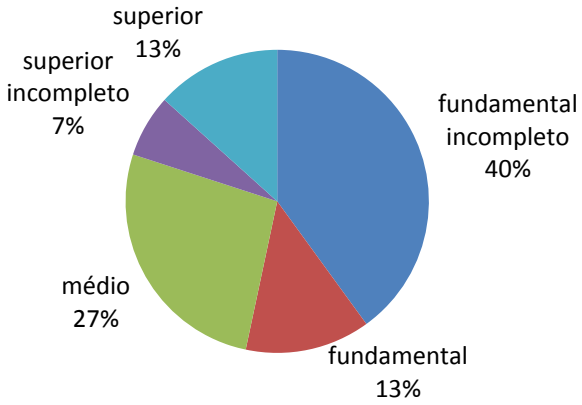
Perfil da amostra

Sexo e idade

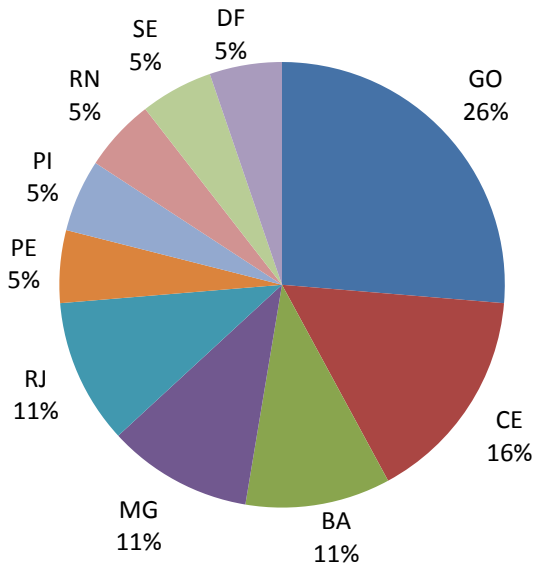




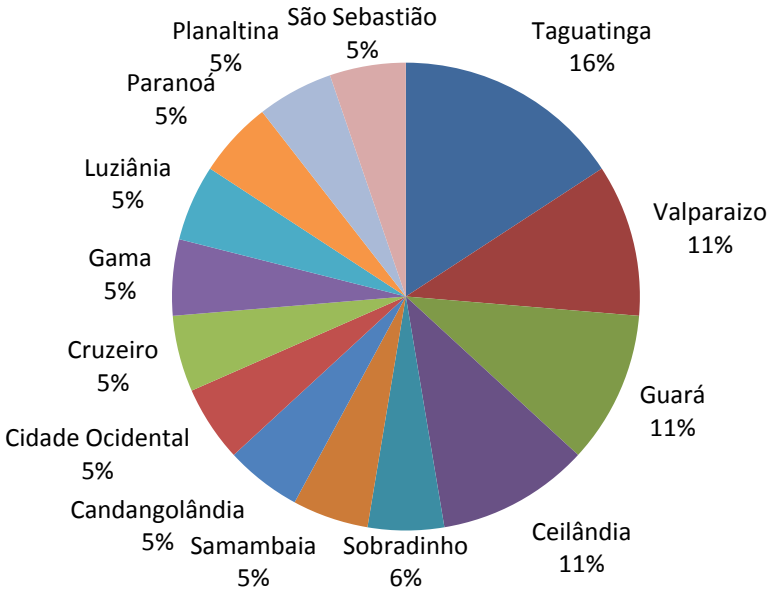
Escolaridade (gráfico feito com base em 15 respostas)



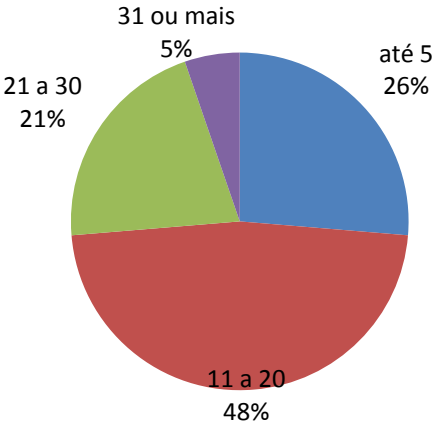
Naturalidade (gráfico feito com base em 19 respostas)



Local de residência (gráfico feito com base em 19 respostas)



Há quanto tempo é feirante (em anos)? (gráfico feito com base em 19 respostas)



Referências bibliográficas[242]

ALEXANDER, C.; ISHIKAWA, S.; SILVERSTEIN, M. **A pattern Language**. New York: Oxford University Press, 1977.

ALVES, R. Crônica da Cidade - Bicho-papão do Sudoeste. **Correio Braziliense - Cidades**, Brasília, 17 jul 2009.

AMORIM, D. Lojas de R$ 1,6 milhão. **Correio Braziliense - Cidades**, Brasília, 17 nov 2009. 26.

AMORIM, D. Os donos da renda. **Correio Braziliense - Cidades**, Brasília, 11 dez 2011.

ANDRADE, L. M. S. **Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação da FAUUnB: Agenda Verde X Agenda Marrom**. Brasília. 2005.

ANDRADE, L. M. S. Princípios de Sustentabilidade para Reabilitação de Assentamentos Urbanos. In: ROMERO, M. A. B. **Reabilita - Reabilitação ambiental, sustentável, arquitetônica e urbanística**. Brasília: FAUUnB, 2009.

ARAÚJO, S. 94 multas em oito horas. **Correio Braziliense - Cidades**, Brasília, 14 fev 2012. 23.

BENEVOLO, L. **História da cidade**. São Paulo: Perspectiva, 2007.

BRASIL. Portaria no. 314, de 8 de outubro de 1992. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, IPHAN, 1992.

BRASÍLIA. Decreto-lei no. 10.829, de 14 de outubro de 1987. Regulamenta o art. 38 da Lei nº 3571, de 13 de abril de 1960, no que se refere à preservação da concepção urbanística de Brasília. Brasília: Diário Oficial do Distrito Federal, 1987.

BRESCIANI, M. S. M. **Londres e Paris no século XIX:** o espetáculo da pobreza. São Paulo: Brasiliense, 2004.

BRÛLÉ, T. Copenhagen - Design city. **Monocle**, jul/ago 2008. 119-126.

CHOAY, F. **O urbanismo:** utopias e realidades, uma antologia. São Paulo: Perspectiva, 2005.

[242] Os acessos a sites de Internet ocorreram de janeiro a março de 2012.

CIAM. **Carta de Atenas**. Atenas. 1933.

CIAM. **El corazón de la Ciudad**. Barcelona: Editorial Científico-Médica Barcelona, 1955.

CITY OF COPENHAGEN & GEHL ARCHITECTS. **A metropolis for people. Visions and goals for urban life in Copenhagen 2015**. Copenhague. 2009.

CITY OF MELBOURNE & GEHL ARCHITECTS. **Places for people - Melbourne 2004**. Melbourne. 2004.

CODEPLAN / COMPANHIA DE DESENVOLVIMENTO DO PLANALTO CENTRAL. **Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios - PDAD**. Brasília: SEPLAN - Subsecretaria de Estatística e Informações, 2004.

CONGRESOS INTERNACIONALES DE ARQUITECTURA MODERNA. **El corazón de la ciudad:** por una vida más humana en la comunidad. Barcelona: Hoepli, S.L., 1955.

CONGRESS FOR THE NEW URBANISM. **Charter for the New Urbanism**. [S.l.]. 1993.

CONSELHO EUROPEU DE URBANISTAS. **A nova carta de Atenas**. Atenas. 2003.

CONTESTED Streets - Breaking New York City gridlock. Direção: Stefan Schaefer. [S.l.]: [s.n.]. 2006.

CORBUSIER, L. **Urbanismo**. São Paulo : Martins Fontes, 2000.

CORREIO BRAZILIENSE. MP quer explicações sobre novas quadras. **Correio Braziliense - Cidades**, Brasília, 28 mai 2009.

COSTA, L. **Relatório do Plano Piloto de Brasília**. Brasília: GDF, 1991.

DA SILVA, C. P. C.; BOWNS, C. Transporte e equidade: ampliando o conceito de sustentabilidade pelo estudo de caso de Brasília. **Cadernos Metrópole 19**, 2008. 293-317.

DAVIS, C. Modelo da aprendizagem social. In: RAPPAPORT, C. R.; FIORI, W. D. R.; DAVIS, C. **Psicologia do desenvolvimento, Vol. 1 - 1 - Teorias do Desenvolvimento - Conceitos fundamentais**. São Paulo: EPU, 1981.

DEL RIO, V.; KEITH, T. New Urbanism, dependência do automóvel, senso de comunidade. Um estudo comparativo de dois conjuntos residenciais na Califórnia. **Vitruvius - Arquitextos**, nov 2003. http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/04.042/639.

EISNER, W. **Nova York. A vida na grande cidade**. São Paulo: Companhia das Letras, 2009.

ENGELS, F. **A situação da classe trabalhadora na Inglaterra**. São Paulo: Boitempo, 2008.

FERREIRA, A. B. H. **Novo Dicionário da Língua Portuguesa**. 41ª. ed. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1986.

FICHER, S.; SCHLEE, A. **Guia de obras de Oscar Niemeyer:** Brasília 50 anos. Brasília: Instituto dos Arquitetos do Brasil e Câmara dos Deputados, Edições Câmara, 2010.

FREITAS, C. Crônica da Cidade - O olho do Lucio. **Correio Braziliense - Cidades**, Brasília, 7 ago 2009.

FREITAS, C. Crônica da Cidade - Órfã de carro. **Correio Braziliense - Cidades**, Brasília, 27 mai 2009.

FREITAS, C. Crônica da Cidade - Os segregados da terra. **Correio Braziliense - Cidades**, Brasília, 2 jan 2010.

FREITAS, C. Crônica da cidade - Vivendo no vazio. **Correio Braziliense - Cidades**, Brasília, 11 fev 2010.

FREITAS, C. Crônica da Cidade - De dar vertigem. **Correio Braziliense - Cidades**, Brasília, 26 fev 2011.

FREITAS, C. Crônica da Cidade - De ninguém. **Correio Braziliense**, Brasília, 9 fev 2011.

GEHL ARCHITECTS, URBAN QUALITY CONSULTANTS. **Public Spaces/ Public Life - Sydney**. Sydney. 2007.

GEHL et al. **New city life**. Copenhagen: The Danish Architectural Press, 2006.

GEHL, J. **Life between buildings:** using public space. Copenhagen: The Danish Architectural Press, 2006.

GEHL, J. **Cities for people**. Washington: Island Press, 2010.

GEHL, J.; GEMZOE, L. **Public spaces, public life - Copenhagen**. Copenhagen: The Danish Architectural Press, 1996.

GEHL, J.; GEMZOE, L. **Novos espaços urbanos**. Barcelona: Gustavo Gili, 2002.

GIBRAN, G. K. **O profeta**. Rio de Janeiro: Associação Cultural Internacional Gibran, s.d.

GODOY, J. Promessa cumprida. **Correio Braziliense - Caderno C**, Brasília, 5 abr 2009. 2.

GRITA Geral. **Correio Braziliense - Cidades**, Brasília, 9 dez 2010.

GRITA Geral. **Correio Braziliense - Cidades**, Brasília, 2 jun 2011.

GRITA Geral. **Correio Braziliense - Cidades**, Brasília, 9 set 2011.

HILLIER, B. Em defesa do espaço. **Riba Jounal**, Novembro 1973. Tradução de Jussara Zottman.

HILLIER, B.; HANSON, J. **The social logic of space**. Cambridge: Cambridge University Press, 2003.

HOHLSDORF, M. E. Brasília entre a preservação e o crescimento. In: (ORG.), R. O. **Visões de Brasília. Patrimônio, preservação & desenvolvimento**. Brasília: IAB, 2005. p. 41-62.

HOLANDA, F. D. Paisagem de objetos. In: BENAMY TURIKIENICZ, O. **Cadernos Brasileiros de Arquitetura. Desenho Urbano I**. Brasília: Projeto, 1984. p. 27-36.

HOLANDA, F. D. A cidade e a questão da beleza. In: FREDERICO HOLANDA, M. E. K. E. **Anais do 4. SEDUR Seminário sobre Desenho Urbano no Brasil**. Brasília: Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília, 1995. p. 271-279.

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

HOLANDA, F. D. **Arquitetura sociológica (mimeo)**. Brasília. 2006.

HOLANDA, F. D. Be aware of local properties. **6th International Space Syntax Symposium - Proceedings**, 2007. 82_1-13.

HOLANDA, F. D. **Brasília Cidade moderna, Cidade eterna**. Brasília: FAUUnB, 2010.

HOLANDA, F. D. Exumar cadáveres. **Correio Braziliense**, 09 mar. 2010. 19.

HOLANDA, F. D.; BARCELLOS, V. Permanências e inovação: SQN-109, Brasília. In: HOLANDA, F. D. (.). **Arquitetura & Urbanidade**. São Paulo: Pro, 2003. p. 115-133.

HOLANDA, F. D.; KOHLSDORF, G. **Arquitetura como situação relacional (mimeo)**. Brasília. 1995.

HOLANDA, F. D.; TENORIO, G. D. S. Brasilia: informalidad en los intersticios del orden dominante. **X Congreso Internacional de Rehabilitación del Patrimonio Arquitectónico e Edificación. Ponencias**, Santiago, 2010.

HOLANDA, F. D.; TENORIO, G. D. S. Brasilia: monumental y secular. **X Congreso Internacional de Rehabilitación del Patrimonio Arquitectónico e Edificación. Ponencias**, Santiago, 2010.

HOLSTON, J. **A cidade modernista:** uma crítica de Brasília e sua utopia. São Paulo: Companhia das Letras, 1993.

HOWARD, E. **Cidades-jardins de amanhã**. São Paulo: Hucitec Annablume, 2002.

IPHAN. **Plano Piloto 50 anos:** cartilha de preservação - Brasília. Brasília: IPHAN / 15a. Superintendência Regional, 2007.

JACOBS, A.; APPLEYARD, D. Toward an Urban Deisng Manifesto. **Journal of the American Planning Association**, p. 112-120, 1987.

JACOBS, J. **Morte e vida de grandes cidades**. São Paulo: Martins Fontes, 2007.

KATZ, P. **The New Urbanism. Toward an Architecture of Community**. Portland: Mc Graw Hill, 1994.

KOHLSDORF, M. E. **Dimensões Morfológicas do processo de urbanização**. Brasília. 1996.

KOHLSDORF, M. E. Brasília entre a preservação e o crescimento. In: RIBAS, O. **Visões de Brasília. Patrimônio preservação & desenvolvimento**. Brasília: IAB, 2005. p. 41-62.

KOHLSDORF, M. E. **Notas de aula**. [S.l.]. 2011.

LARA, F. Admirável Urbanismo Novo. **Vitruvius - Arquitextos**, fev 2001. http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/01.009/923.

MADER, H. Terracap prevê imóveis acessíveis no Noroeste. **Correio Braziliense - Cidades**, Brasília, 16 jan 2009. 26.

MADER, H. Camelódromo na Esplanada. **Correio Braziliense - Cidades**, Brasília, 4 mar 2010. 45.

MADER, H. Unidos contra o preço alto. **Correio Braziliense - Cidades**, Brasília, 13 jan 2010. 19.

MEDEIROS, L. Quadra 500 tem licença liberada. **Correio Braziliense - Cidades**, Brasília, 25 jun 2011. 33.

MELBOURNE reborn. Direção: Tad Fettig. [S.l.]: [s.n.]. 2008.

MITCHELL, W. J. The revenge of place. **3rd International Space Syntax Symposium. Proceedings**, 2001. 01_1-6.

MONOCLE. The world's top 25 most liveable cities - 2008. **Monocle**, jul-ago 2008. 19-28.

NYCDOT - NEW YORK CITY DEPARTMENT OF TRANSPORTATION & GEHL ARCHITECTS. **World Class Streets: Remaking New York City's Public Realm**. Nova York. 2007.

NYCDOT - NEW YORK CITY DEPARTMENT OF TRANSPORTATION. **Green Light for Midtown Evaluation Report**. Nova York, p. http://www.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/broadway_report_final2010_web.pdf. 2010.

PARANHOS, T. Polêmica dos sinos: Justiça libera badaladas no Lago Sul. **Correio Braziliense - Cidades**, Brasília, 2 abr 2011.

PEPONIS, J. Espaço, cultura e desenho urbano no modernismo tardio e além dele. **Boletim do Instituto de Arquitetura e UrbanismoInstituto de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília**, 1989.

PROJECT FOR PUBLIC SPACES. **How to turn a place around - A handbook for creating successful public spaces**. Nova York: Project for Public Spaces, 2005.

PROJECT FOR PUBLIC SPACES. **Streets as Places**. Nova York: AARP, 2008.

PULJIZ, M. Procura-se um oásis. **Correio Braziliense - Cidades**, Brasília, 31 jul 2009. 28.

RADIANT City. Direção: Gary Burns e Jim Brown. [S.l.]: [s.n.]. 2006.

REBELLO, P. Pedestre aprova saída de camelôs. **Correio Braziliense - Cidades**, Brasília, 20 mai 2008. 29.

REBELLO, P.; TOSCANO, I. Visita-surpresa de inspeção. **Correio Braziliense - Cidades**, Brasília, 31 mai 2008. 38.

RODRIGUES, G. Duas novas pontes e uma rodovia. **Correio Braziliense - Cidades**, Brasília, 15 jun 2008. 34.

RODRIGUES, G. Setor gráfico perde a identidade. **Correio Braziliense - Cidades**, Brasília, 3 set 2008. 28.

RODRIGUES, G. Feira da Torre será removida. **Correio Braziliense - Cidades**, Brasília, 6 ago 2009. 34.

ROUSSEAU, J.-J. **O contrato social**. Porto Alegre: L&PM Pocket, 2009.

SCHLEE, A.; DONATO, L. A praça do maquis. **mdc.arq.br**, Brasília, 2007.

SENADO FEDERAL. **I Seminário de estudos dos problemas urbanos de Brasília. Estudos e debates**. Brasília: Senado Federal, 1974.

TAHAN, L. Sobram irregularidades no shopping popular. **Correio Braziliense - Cidades**, Brasília, 7 jul 2010. 30.

TENORIO, G. D. S.. E Brasília tem centro? **X Seminário de História da Cidade e do Urbanismo. Anais (cd-ROM)**, Recife, 2008.

TENORIO, G. D. S.; SANTOS JÚNIOR, R. G. Brasilia's Urban Transport Program: review and speculations - an environmental approach. **45º Congresso da ISOCARP - International Society of City and Regional Planners. Anais.**, Porto, 2009.

TENORIO, G. D. S.; SANTOS JÚNIOR, R. G. Setor Noroe. **46º Congresso da ISOCARP - International Society of City and Regional Planners**, Nairobi, set 2010.

TERRACAP/AGÊNCIA DE DESENVOLVIMENTO DO DISTRITO FEDERAL. **Manual Verde**. Brasília. 2009.

THE CITY OF NEW YORK. **plaNYC**. New York, p. http://nytelecom.vo.llnwd.net/o15/agencies/planyc2030/pdf/planyc_2011_planyc_full_report.pdf. 2011.

THE Social Life of Small Urban Spaces. Direção: William H. Whyte. [S.l.]: [s.n.]. 1988.

WHYTE, W. H. **The social life of small urban spaces**. Nova York: Project for Public Spaces, 2009.

Lista de figuras[243]

Figura 1 - Brasília, Brasil. Águas Claras. Praça Jandaia como foi originalmente construída (esquerda) e atualmente (direita). Fonte: Google Earth. 18

Figura 2 - Brasília, Brasil. Na Plataforma Rodoviária (esquerda), não há alternativa para o trajeto dessa senhora, que inclui passar sob o sol de três da tarde do mês de agosto, numa calçada deteriorada e descontínua, e atravessar onde não há faixa de pedestres. Na Rodoviária do Plano Piloto (direita), os frequentadores não têm escolha senão conviver com a sujeira. 36

Figura 3 - Relação entre quantidade dos tipos de atividades com a qualidade do ambiente físico onde elas ocorrem. Fonte: adaptado de Gehl, 2006, p. 11. 37

Figura 4 - Resumo da trajetória das atividades no espaço público. Fonte: Gehl, 2007, p. 7. 38

Figura 5 - Londres. À esquerda, atividades necessárias e opcionais ocorrendo no espaço público. À direita, lazer em ambiente privado. Fonte: ilustrações do pintor francês Gustave Doré (1832-1883), que foi a Londres retratar sua vida urbana, o que resultou no livro de 1872 intitulado *Londres, uma peregrinação*. Retiradas de www.cardiff.ac.uk/encap/skilton/illustr/index.html, em 15.10.2011. 39

Figura 6 - Os três ímãs. Fonte: Howard, 2002, p. 109. 44

Figura 7 - Plano geral da cidade-jardim e seu entorno rural. Fonte: Howard, 2002, p. 113. 45

Figura 8 - Detalhe de um distrito e centro da cidade-jardim. Fonte: Howard, 2002, p. 114. 46

Figura 9 - Relação dos edifícios com a rua. Fonte: Le Corbusier, 2000, p. 198. 56

Figura 10 - Plano de Lucio Costa para a nova capital do Brasil, 1957. Em sua concepção original: separação de funções, rua como elemento de conexão, separação de tráfego de pedestres e veículos, extensas áreas verdes, baixa variedade de tipos de moradia. Fonte: Relatório do Plano Piloto de Brasília (COSTA, 1991, p. 33). 59

Figura 11 - Manhattan, Nova York. A relação fundo-figura é suficiente para identificar quarteirões residenciais desenhados com os padrões espaciais do urbanismo modernista. Extensas áreas verdes, baixa variedade edilícia, alinhamento dos edifícios desconectado do espaço público. Comparar com quarteirões tradicionais ao redor. Fonte: Google Earth. 59

[243] Figuras sem indicação de fonte são da autora deste trabalho.

Figura 12 - Natal, RN. Área do Centro Administrativo. Extensas áreas verdes, especialização de funções, alinhamento dos edifícios desconectado dos espaços públicos. Comparar com o tecido tradicional da cidade, ao seu redor. Fonte: Google Earth. 60

Figura 13 - Brasília, Vila Planalto (destacada em laranja, à direita da imagem) – um antigo acampamento de obra da época da construção de Brasília que permaneceu como um enclave de desenho tradicional a menos de 2km da Esplanada dos Ministérios. Observar a inversão com relação às situações apresentadas na Figura 11 e na Figura 12. Fonte: adaptado de Google Earth. 73

Figura 14 - Copenhague, Dinamarca. Pormenor de ponte sobre o canal Frederiksholms. 79

Figura 15 - Copenhague, Dinamarca. Praça da Municipalidade (Rådhuspladsen). Acima, em julho de 2007. Abaixo, em outubro de 2008. 81

Figura 16 - Copenhague, Dinamarca. Esquerda: desenvolvimento de espaços públicos com prioridades ao pedestre na área central, de 1962 a 1996. Direita: incremento (em m²) das áreas destinadas a pedestres no centro, de 1962 a 1996. Após 1973, as ações objetivaram mais aprimorar áreas já existentes que criar outras. Na legenda, de cima para baixo: praças livres de carro (novas ou renovadas); ruas com prioridade aos pedestres e ruas pedestrianizadas. Fonte: Gehl e Gemzøe, 1996, p. 24.....83

Figura 17 - Copenhague, Dinamarca. Mapa noturno do centro, mostrando as atividades que funcionam até as 23h no verão. Na legenda: Estrela: entretenimento, cinema, teatro; triângulo: hotéis; círculo: pubs e restaurantes; quadrado: quiosques e lojas. Fonte: Gehl e Gemzøe, 1996, p. 35. 84

Figura 18 - Copenhague, Dinamarca. Comparação entre o incremento de áreas dedicadas a pedestres e de número de pessoas envolvidas em atividades estacionárias. Os valores nas barras representam a quantidade de pessoas em pé, sentadas, vendendo algo ou realizando alguma atividade cultural em qualquer momento de um dia de semana de verão, entre 12h e 16h, em 1968, 1986 e 1995. Fonte: adaptado de Gehl e Gemzøe, 1996, p. 59.....85

Figura 19 - Copenhague, Dinamarca. Bairros já consolidados. Acima, centro, julho de 2007. Abaixo à esquerda, Christianshavn; à direita, Vesterbro, outubro de 2009. Paradigma da urbanidade. 87

Figura 20 - Copenhague, Dinamarca. Bairros novos. Acima, panorâmica de Ørestad (montagem: Reinaldo Germano). Ao centro, imagens de Ørestad. Abaixo, à esquerda, Havnestaden; à direita, Havneholmen (fonte: Reinaldo Germano). Outubro de 2009. Paradigma da formalidade. 88

Figura 21 - Melbourne, Austrália. Fonte: esquerda, Ethan Kent (www.streetsblog.org); direita, City of Melbourne & Gehl Architects, 2004, p. 48.....89

Figura 22 - Melbourne, Austrália. Exemplos de acréscimos feitos em edifícios preexistentes no centro. Fonte: City of Melbourne & Gehl Architects, 2004, p. 14. 90

Figura 23 - Melbourne, Austrália. À esquerda, evolução da oferta de unidades residenciais no centro, de 1982 a 2002. Em cinza, apartamentos residenciais privados. Em amarelo, outros tipos de residência (apart-hotéis, alojamentos). À direita, evolução da população residente no centro, de 1992 a 2002. Em cinza, população residente (para apartamentos privados, casas, alojamentos estudantis, moradias governamentais e apartamentos funcionais). Fonte: City of Melbourne & Gehl Architects, 2004, p. 12.....91

Figura 24 - Melbourne, Austrália. Localização de unidades habitacionais no centro. À esquerda, acima, 1982: 204 apartamentos residenciais privados; abaixo, 1992: 736 apartamentos residenciais privados. À direita, 2002: 6.958 apartamentos residenciais privados. Na legenda: em amarelo, acomodações institucionais; em vermelho, flats, apartamentos, apart-hotéis; em verde, alojamentos estudantis; em azul, em construção. Fonte: City of Melbourne & Gehl Architects, 2004, p. 13. 91

Figura 25 - Melbourne, Austrália. Procurando estacionamento? Lugares dentro deste bonde. Fonte: Ethan Kent (www.streetsblog.org).....92

Figura 26 - Melbourne, Austrália. Comparação do tráfego de pedestres em 1993 e em 2004. Esquerda, levantamento realizado em um dia de semana. Direita, levantamento realizado em um sábado. Fonte: City of Melbourne & Gehl Architects, 2004, p. 50. 93

Figura 27 - Melbourne, Austrália. Comparação do número de atividades estacionárias realizadas pelas pessoas nos espaços públicos em 1993 e em 2004. Os valores nas barras representam a quantidade de crianças brincando, pessoas em pé, sentadas, deitadas, vendendo algo ou realizando alguma atividade cultural em qualquer momento de um dia de semana de verão, (esquerda) e um sábado de verão (direita), entre 12h e 16h. Fonte: City of Melbourne & Gehl Architects, 2004, p. 53. 93

Figura 28 - Nova York, EUA. Times Square (esquerda) e Union Square (direita), em abril de 2010. 95

Figura 29 - Nova York, EUA. Flushing Main Street, Queens. À esquerda, seção viária. 46.140 pedestres de 8h às 20h num dia de semana de outono na calçada leste (4m de largura efetiva, excluídos obstáculos à circulação das pessoas); 51.150 na calçada oeste (4m de largura efetiva), enquanto na pista passam 56 mil motoristas e passageiros de ônibus (20 m de largura). À direita, os gráficos mostram que o volume de pedestres (cinza claro) é quase duas vezes maior que o de passageiros de veículos (cinza escuro), mas o espaço destinado aos primeiros é menos da metade da largura da via. Segundo o relatório, há calçadas que têm sua capacidade diminuída em até 50% pela grande quantidade de obstáculos – sinalização, vendedores ambulantes, quiosques e mobiliário urbano mal posicionados – nela existentes. Fonte: NYCDOT, 2008, p. 22. 99

Figura 30 - Nova York, EUA. Times Square antes (esquerda) e depois (direita) da introdução do projeto *Green Light for Midtown,* em maio de 2009. Após alguns meses de teste, o projeto-piloto foi dado como aprovado e já recebeu pavimentação temporária, escolhida em concurso público, até que o desenho definitivo para a área seja concluído e implementado. Fonte: NYCDOT, www.flickr.com/photos/nycstreets. 100

Figura 31 - Nova York, EUA. Flatiron Plaza. Acima, antes (esquerda) e depois (direita) das alterações. Fonte: Google Earth. Abaixo, vista no nível do pedestre, em outubro de 2011. Foram acrescentados 2.800m² ao domínio do pedestre. Fonte: Bruna Kronenberger. 101

Figura 32 - Nova York, EUA. Acima, à esquerda, rua Gansevoort com 9ª Avenida, em abril de 2010. Demais fotos, trechos da Broadway, em outubro de 2011. Fonte: Bruna Kronenberger. 103

Figura 33 - Esquerda e centro: trajetos com quadras longas (mais de 250m). Direita: quadras mais curtas ampliam as alternativas de trajeto. Fonte: Jacobs, 2007, p. 198-199. 110

Figura 34 - Esquerda: cidade desenhada para uma velocidade de 5km/h (velocidade média de um pedestre adulto): distâncias mais curtas, espaços com dimensões menores e objetos e superfícies mais detalhados. Direita: cidade desenhada para uma velocidade de 60km/h (velocidade comum de uma pessoa dentro de um automóvel): distâncias maiores, espaços com grandes dimensões, objetos e superfícies com menor número de detalhes, para ser percebidos de forma rápida Fonte: Gehl, 2010, p. 44. 117

Figura 35 - Arranjos físicos interferindo no contato pessoal, visual e auditivo. Fonte: adaptado de Gehl, 2006, p. 62. 118

Figura 36 - Classificação de fachadas no nível do solo, de acordo com sua interação com o espaço público, segundo Gehl. Fonte: adaptado de Gehl, 2007, p. 33 (relatório de Sydney) e Gehl, 2007, p. 38 (relatório de São Paulo). 120

Figura 37 - Esquerda: Strøget, Copenhague. Fachadas das lojas iluminadas à noite. Direita: Kalvestraat, Amsterdam. Fachadas fechadas com luzes apagadas tornam a rua pouco convidativa. Fonte: Gehl e Gemzøe, 1996, p. 35. 120

Figura 38 - Fronteiras suaves (*soft edges*) em estabelecimento comercial de Malmö, Suécia, e em lote residencial, em Copenhague, Dinamarca, em outubro de 2008. Essas zonas de transição entre o público e o privado são úteis para a vida pública, segundo Gehl, 2006. 122

Figura 39 - Copenhague, Dinamarca. A cozinha do famoso restaurante Nimb é uma vitrine para a Bernstorffsgade (o que ajuda a torná-la um trajeto menos desinteressante...). Outubro de 2008. À direita, aspecto geral da rua, a partir do recurso *Street View*. Fonte: Google Earth. 122

Figura 40 - Copenhague, Dinamarca. Nyhavn, em outubro de 2008, às 6 da tarde. 125

Figura 41 - Mapas de figura-fundo. O arranjo dos edifícios evidencia espaço exterior negativo, à esquerda, e espaço exterior positivo, à direita. Fonte: Alexander *et al.*, 1977, p. 518. 130

Figura 42 - (a) Esquerda, espaço não convexo. Direita, espaço convexo. (b) Esquerda, espaço convexo, com certo grau de fechamento. Direita, espaço amorfo, vago, indefinível. Fonte: Alexander *et al.*, 1977, p. 519.....131

Figura 43 - Ausência de recuos frontais (*no setbacks*) e ligeiras inclinações (*slight angles*) para favorecer a configuração da rua e reforçá-la como espaço de socialização. Fonte: Alexander *et al.*, 1977, p. 594).....132

Figura 44 - Paris, França. Três tipos de cadeira no Jardin des Tuileries. Julho de 2011.....137

Figura 45 - Esquerda: Nova York, EUA. A escultura que antes pertencia ao World Trade Center e que foi danificada pelo ataque terrorista de 11 de setembro de 2001, encontra-se agora em Battery Park. Abril de 2010. Direita: Brasília, Brasil. A escultura Candangos, de Bruno Giorgi, localizada na Praça dos Três Poderes, homenageia aqueles que vieram para a construção da capital. Outubro de 2008. 138

Figura 46 - O que faz um ótimo lugar? Diagrama. Fonte: Project for Public Spaces. www.pps.org 141

Figura 47 - Calçada como um palco para a atividade pública. Observar a zona de transição – interação público/privado – com espaços para colocação de mercadorias, vasos de plantas e assentos do lado de fora, e com a vitrine do lado de dentro. Fonte: www.pps.org.....144

Figura 48 - Montréal, Canadá. Mapa das galerias subterrâneas.....148

Figura 49 - Atlanta, EUA. Rua Marietta NW, centro, num dia de semana em horário comercial, em maio de 2010. Pavimentação perfeita com material de alta qualidade, arborização adequada, mobiliário urbano bem desenhado e ninguém na rua. O problema do esvaziamento do centro de Atlanta dificilmente pode ser resolvido apenas com intervenções na escala local. 152

Figura 50 - Exemplo de caderno de apoio à avaliação de lugares, elaborado pelo PPS. Ele é composto apenas de uma página (à direita), com os campos Avalie o lugar (divido nas seções: Conforto e imagem, Acessos e conexões, Usos e atividades e Sociabilidade) e Identifique oportunidades.....154

Figura 51 - Exemplo de ficha de mapeamento comportamental. Fonte: Project for Public Spaces, 2005, p. 102.....158

Figura 52 - Exemplo de mapa de rastreamento. Fonte: Project for Public Spaces, 2005, p. 106. 159

Figura 53 - Brasília, Brasil. Centro da foto: fachada pouco atrativa e baixa interação com o espaço público de uma empresa localizada na comercial da 415 Sul. Comparar com a quantidade de aberturas existentes nos edifícios à direita e à esquerda. 164

Figura 54 - Esquerda, mapa de permeabilidades e barreiras das Superquadras 102/302 Sul e Setor Hospitalar Sul. As ilhas espaciais são formadas, abaixo, pelas caixas de circulação vertical dos prédios, por suas entradas e saídas de garagem e pelos lotes de escola. Ao centro, pelos edifícios das comerciais locais, dispostos linearmente. Acima, pelos grandes lotes cercados do Setor Hospitalar Sul. Fonte: adaptado de Holanda, 2002, p. 399. Direita, a mesma área, em uma fotografia aérea. Fonte: adaptado de Google Earth.....166

Figura 55 - Mapa de convexidade das Superquadras 102/302 Sul e Setor Hospitalar Sul. Os espaços convexos estão definidos pelas ilhas espaciais e por segmentos de retas. Fonte: adaptado de Holanda, 2002, p. 399. 168

Figura 56 - Espaços convexos cegos (em cinza claro) nas Superquadras 102/302 Sul e Setor Hospitalar Sul, Brasília. Fonte: adaptado de Holanda, 2002, p. 400. 169

Figura 57 - Brasília, Brasil. Em vermelho, espaços cegos no Setor Comercial Sul (esquerda) e na antiga favela do Paranoá (direita). Fonte: Holanda, 2002, p. 396 e 402. 169

Figura 58 - Mapa axial das Superquadras 102/302 Sul e Setor Hospitalar Sul, Brasília. As linhas mais espessas correspondem às mais integradas do sistema todo. Fonte: adaptado de Holanda, 2002, p. 400. 171

Figura 59 - Brasília, Brasil. Mapas axiais dos bairros Paranóa e Itapoã. Esquerda, integração global. Direita, integração local com raio 5. Observar como a integração local destaca os subcentros. As cores mais quentes representam as linhas mais integradas e, as mais frias, as mais segregadas do sistema. 172

Figura 60 - Esplanada dos Ministérios, Brasília, Brasil. Acima, mapa axial. Fonte: Holanda, 2002, p. 377. Abaixo, vista aérea de trecho do canteiro central (marcado em cinza claro no mapa). Fonte: Google Earth. Observar como as linhas axiais, posicionadas conforme preconiza a técnica, pouco ou nada coincidem com os efetivos trajetos dos pedestres (as linhas de desejo, marcadas com calçadas ou evidenciadas pelo desgaste na grama).....173

Figura 61 - Laguna West, California, EUA. Trecho de uma das comunidades apresentadas no livro *The New Urbanism: toward an architecture of community* (O Novo Urbanismo: em direção a uma arquitetura da comunidade). É descrita como a primeira aplicação do princípio TOD – *Transit Oriented Development* (crescimento orientado para o transporte público), criado por Peter Calthorpe, arquiteto responsável pelo projeto e um dos fundadores do Novo Urbanismo. Observar a vasta área dedicada a estacionamentos, sem falar em discretos acessos para garagens subterrâneas localizados em alguns edifícios. Fonte: Katz, 1994, p. 22). 179

Figura 62 - Esquerda, Nova York, EUA. Union Square Park, área reservada a cachorros ("Proibido pessoas sem cachorro, proibido cachorros sem pessoas"). Abril de 2010. Direita, Brasília, Brasil. Parque infantil da superquadra 206 Norte. Área proibida para cachorros. Fevereiro de 2012. 185

Figura 63 - Nova York, EUA. Regras de utilização dos gramados. Esquerda, Union Square Park, Na "grama passiva" são proibidos esportes ativos, esportes com times, cachorros, bichos de estimação e churrascos. Direita, Central Park. No "grande gramado" são permitidos esportes de times e outras atividades ativas, e recomenda-se a recreação passiva fora das quadras de esporte. Cachorros não são permitidos nas áreas onde se localizam os campos de beisebol. Abril de 2010. 185

Figura 64 – Mapa axial do DF e entorno elaborado por Reinaldo Germano a partir da base DIMPU. Em sentido horário, começando de cima, as sedes dos municípios de: Planaltina, Formosa, Luziânia, Cidade Ocidental, Valparaíso, Novo Gama, Santo Antônio do Descoberto e Águas Lindas de Goiás. As circunferências indicam raios de 10, 20 e 70km de distância a partir do centro funcional (cruzamento dos eixos do Plano Piloto). Em porcentagem, está registrada a população que vive dentro de cada intervalo espacial. A área tombada é a que se encontra dentro do polígono delimitado pelo Lago Paranoá e as linhas azuis. 203

Figura 65 - O cruzamento dos eixos como elemento estruturador do Plano Piloto e como origem do centro (em destaque). O eixo vertical é denominado Eixo Monumental; o arqueado, Eixo Rodoviário. Fonte: adaptado de Costa, 1991, p. 19. 204

Figura 66 – Brasília, Brasil. Mapa axial de integração global do DF, com a localização dos três centros. Observar que o centro funcional também está distante da via mais acessível da cidade, a Estrada Parque Indústria e Abastecimento, EPIA, representada em vermelho e que abriga o centro morfológico. Fonte: adaptado de Dimpu/UnB. 205

Figura 67 - Recanto das Emas, Brasília. Algumas praças típicas. Abaixo, a praça da quadra 202, em vista aérea e no nível do observador. Fonte: Google Earth (fotos superiores e foto inferior esquerda) e João Mendes (www.panoramio.com/photo/63638939?source=wapi&referrer=kh.google.com) (foto inferior direita).....209

Figura 68 - Brasília, Brasil. Trecho da Plataforma Rodoviária em setembro de 2007.....211

Figura 69 - Comércio de rua nas Ramblas de Barcelona; na margem do rio Sena, em Paris e na Union Square, em Nova York (Fonte: costas-spain.perfecttravelblog.com; classicwalksparis.com e Gabriela Tenorio, respectivamente).....212

Figura 70 - Brasília, Brasil. Ambulantes na Plataforma Rodoviária. Setembro de 2010. 213

Figura 71 - Brasília, Brasil. Ausência e presença de ambulantes ao lado dos ministérios. 214

Figura 72 - Brasília, Brasil. Esplanada dos Ministérios. A presença dos ambulantes é praticamente imperceptível mesmo para o pedestre que se aproxima das calçadas arborizadas que unem os ministérios, de um e outro lado. Setembro de 2010. 216

Figura 73 - Esquerda, Londres: Memorial da Rainha Vitória, em frente ao Palácio de Buckingham, em novembro de 2009. Fonte: Reinaldo Germano. Direita, Brasília: Estátua da Justiça, na Praça dos Três Poderes, vigiada pela guarda que fica à sua sombra, em outubro de 2010. 217

Figura 74 - Brasília, Brasil. Torre de TV vista do leste (esquerda) e do oeste (direita). Setembro de 2010. 218

Figura 75 - Brasília, Brasil. Torre de TV, vista mais próxima a partir do leste. Setembro de 2010. 219

Figura 76 - Imagem de divulgação do projeto para a nova feira da Torre de TV. Fonte: (RODRIGUES, 2009).....219

Figura 77 - Brasília, Brasil. Setor Octogonal com a quadra vazia (AOS 3) em evidência. Fonte: Google Earth. 223

Figura 78 - Brasília, Brasil. Área de expansão para o Setor Sudoeste, em amarelo. A Praça do Buriti representa o limite da escala monumental. Fonte: adaptado de Google Earth. 225

Figura 79 - Brasília, Brasil. Projeto da Estrada Parque Universidade de Brasília. Fonte: Rodrigues, 2008. 226

Figura 80 - Brasília, Brasil. Áreas demarcadas por Lucio Costa para expansão, no documento Brasília Revisitada, de 1987. Área A - Bairro Oeste Sul; área B - Bairro Oeste Norte; área C - Quadras Planalto; área D - Quadras da Epia; área E - Asa Nova Sul; área F - Asa Nova Norte. Baseado em IPHAN, 2007, pp. 94-95. 231

Figura 81 - Brasília, Brasil. Tipos edilícios residenciais dentro da área tombada, com respectivos gráficos mostrando o perfil dos moradores de acordo com o nível de renda. De cima para baixo: Sudoeste “nobre” (edifícios com 6 pavimentos sobre pilotis, todos com garagens subterrâneas, elevadores e, eventualmente, coberturas coletivas e/ou privativas); Sudoeste “econômico” (edifícios com 3 pavimentos sobre pilotis, sem garagem subterrânea nem elevadores). Comparar com o gráfico do Distrito Federal. Fonte dos gráficos: adaptados de Holanda, 2010. p. 67. Fonte das imagens: Holanda, 2007. 233

Figura 82 - Brasília, Brasil. Projeto Urbano do Setor Noroeste. Fonte: Tenorio e Santos Júnior, 2010. .236

Figura 83 - Brasília, Brasil. Tipos edilícios residenciais dentro da área tombada, com respectivos gráficos mostrando o perfil dos moradores de acordo com o nível de renda. De cima para baixo: Superquadra 103 sul (edifícios de 6 pavimentos sobre pilotis com elevador, a maioria com garagem subterrânea); edifícios JK, nas Superquadras 400 sul (3 pavimentos sem pilotis, elevadores ou

garagens). Fonte dos gráficos: adaptado de Holanda, 2007. Fonte das fotos: acima, Holanda, 2007; abaixo, Reinaldo Germano. 240

Figura 84 - Brasília, Brasil. Mais tipos edilícios residenciais dentro da área tombada, com respectivos gráficos mostrando o perfil dos moradores de acordo com o nível de renda. De cima para baixo: SCRN 710/711 (uso misto, 5 pavimentos, com ou sem elevador e sem garagem subterrânea); HIGS 708/709 (casas geminadas unifamiliares com lotes de 8x20, sendo que algumas filas de casas não têm estacionamento em frente); SCLN 306/307 (edifícios de uso misto, 3 pavimentos, sem elevador ou garagem subterrânea) (IBGE, 2000). 241

Figura 85 - Tipos edilícios selecionados para compor a simulação expansão do bairro. Fontes: fotos dos tipos 1 e 4: Holanda, 2007; fotos do tipo 6: Reinaldo Germano. 243

Figura 86 - Brasília, Brasil. Mapa das escalas de preservação. Todos os tipos edilícios estudados e utilizados na proposta pertencem à escala residencial. Fonte: adaptado de IPHAN, 2007, p. 32. ..243

Figura 87 - Brasília, Brasil. Setor Noroeste. Proposta elaborada a título de simulação para especular sobre a possibilidade de ele possuir população mais diversificada se oferecer diferentes tipos de moradia. Os tipos se alternam e se interpenetram no projeto do bairro. As quadras de tipo 2, a leste tencionam definir melhor os limites da asa norte do Plano Piloto e preencher espaços de fundo dos lotes existentes, com fachadas frontais voltadas para o Parque Burle Marx, que aqui teve forma e dimensão alterados, tendo incluído a área (8). Fonte: Tenorio e Santos Júnior, 2010. 244

Figura 88 - Gráficos dos níveis de renda do Setor Noroeste como ficará e como poderia ficar, após a simulação. 245

Figura 89 - Brasília, Brasil. Trânsito em direção ao Plano Piloto de manhã cedo. Fonte: esquerda: TCBR/Altran; centro e direita: Geilson Macedo Lima – ASCOM/ST 247

Figura 90 - Brasília Integrada, espacialização das intervenções. Fonte: adaptado de GDF, 2007.....248

Figura 91 - Brasília, Brasil. Travessia de pedestres na via L3 Norte, limite oeste do campus da Universidade de Brasília.....251

Figura 92 - Brasília Integrada – espacialização das intervenções, com destaque para as faixas exclusivas para o transporte público coletivo e a linha do metrô. 254

Figura 93 - Engarrafamentos. Baseado em: Correio Braziliense,16.03.2009. 255

Figura 94 - Intervenções do Brasília Integrada nas vias. Fonte: GDF, 2007.....255

Figura 95 - Síntese das propostas. 256

Figura 96 - Mapa mental do centro de Brasília, feito por um dos entrevistados, e transcrição literal dos comentários que fazia enquanto o desenhava. 261

Figura 97 - Brasília, Brasil. Mapeamento dos elementos mais distintivos do centro, representados com raios correspondentes ao número de citações que receberam nas entrevistas. Os únicos elementos não mapeados aqui foram os ipês amarelos. Fonte: Reinaldo Germano.....262

Figura 98 - Brasília, Brasil. Mapa de abairramento do Plano Piloto e arredores. Fonte: Barbosa e Viana, *in* Turkienicz, org., p. 142. 263

Figura 99 - As quatro escalas de Brasília, segundo consta em IPHAN, 2007, p. 32, com acréscimo da Plataforma Rodoviária na escala gregária, conforme legislação do tombamento. 264

Figura 100 - Brasília, Brasil. Área central do Plano Piloto. Delimitação da área de estudo, com destaque para a Plataforma Rodoviária, a ser analisada com aplicação do método. Fonte: adaptado de Google Earth. 265

Figura 101 - Brasília, Brasil. Parte do centro funcional, visto a partir dos 75m de altura do mirante da Torre de TV. Outubro de 2010 265

Figura 102 - Relatório do Plano Piloto de Brasília. Plataforma Rodoviária. Fonte: adaptado de Costa *in* DePHA, 1991, p.23.....266

Figura 103 - Relatório do Plano Piloto de Brasília. Plataforma Rodoviária e setores centrais. Fonte: adaptado de DePHA, 1991, p.25. 267

Figura 104 - Brasília, Brasil. Plataforma Rodoviária em 1970. Fonte: Arquivo Público do Distrito Federal. 268

Figura 105 - Brasília, Brasil. Cruzamento dos Eixos com destaque para a Plataforma Rodoviária. Fonte: adaptado de Google Earth. 269

Figura 106 - Brasília, Brasil. Plataforma Rodoviária. Pontos de contagem do tráfego de pedestres e respectivos fluxos (pessoas por hora) num dia de semana (em cinza), das 7h às 19h, e num sábado (em vermelho), das 10h às 19h. Agosto de 2010. 271

Figura 107 - Brasília, Brasil. Plataforma Rodoviária. Pontos de venda de ambulantes em um dia de semana. Em laranja, venda de comida e bebida. A letra M indica ambulantes que comparecem apenas de manhã cedo. A letra A indica ambulantes que comparecem apenas na hora do almoço. Em roxo, venda de outros produtos. 273

Figura 108 - Brasília, Brasil. Localização das praças da Plataforma Rodoviária. 273

Figura 109 - Brasília, Brasil. Praça sul da Plataforma Rodoviária, em agosto de 2010. 274

Figura 110 - Brasília, Brasil. Praça norte da Plataforma Rodoviária, em agosto de 2010. 274

Figura 111 - Brasília, Brasil. Gráficos com as médias de pessoas nas praças da Plataforma Rodoviária. Agosto de 2010. 275

Figura 112 - Brasília, Brasil. Média de homens mulheres e crianças frequentadores das praças da Plataforma Rodoviária. Agosto de 2010.....276

Figura 113 - Brasília, Brasil. Gráficos do número de casais nas praças da Plataforma Rodoviária. Agosto de 2010.....276

Figura 114 - Brasília, Brasil. Gráficos da utilização das praças da Plataforma Rodoviária por homens, mulheres e crianças. Agosto de 2010. 277

Figura 115 - Brasília, Brasil. Tráfego total de pedestres na Plataforma Rodoviária, num dia de semana de agosto de 2010, das 7h às 19h. 278

Figura 116 - Brasília, Brasil. Tráfego total de pedestres na Plataforma Rodoviária num sábado de agosto de 2010, de 10h às 19h.....278

Figura 117 - Brasília, Brasil. Plataforma Rodoviária. Pessoas sentadas de costas para as calçadas internas da praça sul. Agosto de 2010.....278

Figura 118 - Brasília, Brasil. Taxistas na praça norte da Plataforma Rodoviária (esquerda), mendigo dormindo na praça sul (direita). Agosto de 2010. 279

Figura 119 - Brasília, Brasil. Praça norte da Plataforma Rodoviária. Funcionários da limpeza pública. Agosto de 2010. 280

Figura 120 - Brasília, Brasil. Gráficos das atividades encontradas nas praças norte (acima) e sul (abaixo), da Plataforma Rodoviária. Agosto de 2010.....282

Figura 121 - Brasília, Brasil. Cheios e vazios na área central, com representação do sistema viário. 283

Figura 122 - Brasília, Brasil. Mapas axiais de integração global, considerando-se a cidade (esquerda) e a apenas a área tombada (direita). 283

Figura 123 - Brasília, Brasil. Pessoas residentes no centro do Plano Piloto, por setor censitário. Os setores não amarelos que cruzam a área de estudo englobaram o setor de embaixadas norte e alguns edifícios das superquadras mais próximas. Fonte: www.censo2010.ibge.gov.br/sinopseporsetores/?nivel=st 285

Figura 124 - Brasília, Brasil. Mapa axial de integração global da área tombada. Detalhe para a Plataforma Rodoviária 286

Figura 125 - Brasília, Brasil. Tipos edilícios da Plataforma Rodoviária. De cima para baixo, da esquerda para a direita: Setores de Diversões; Teatro Nacional; Touring; Rodoviária. Agosto de 2010. 287

Figura 126 - Brasília, Brasil. Espaços convexos cegos (em vermelho) e portas (traços verticais) na Plataforma Rodoviária. Não foi feita a contagem das portas no edifício da rodoviária, que está representado de forma esquemática....288

Figura 127 - Brasília, Brasil. Diferença de nível na porção sudoeste da Plataforma Rodoviária: praça sul. Agosto de 2010. 289

Figura 128 - Brasília, Brasil. Conexão da Plataforma Rodoviária com o Setor Bancário Norte (esquerda) e Sul (direita). Agosto de 2010. 290

Figura 129 - Brasília, Brasil. Destinação da superfície da Plataforma Rodoviária. 290

Figura 130 - Brasília, Brasil. Conexão direta da praça norte (esquerda) e sul (direita) com os Setores de Diversão. Agosto de 2010. 291

Figura 131 - Brasília, Brasil. Conexão da praça sul com o Touring. O guarda-corpo circunda a passagem que leva ao Setor Cultural Sul, hoje fechada, e funciona como barreira. Agosto de 2010. 291

Figura 132 - Brasília, Brasil. Gráficos da posição das pessoas nas praças norte e sul da Plataforma Rodoviária. Na praça sul não só há mais locais de sentar como eles ficam na sombra por mais tempo. Agosto de 2010. 292

Figura 133 - Brasília, Brasil. Fontes nas praças sul (acima à esquerda) e norte da Plataforma Rodoviária. Agosto de 2010. 293

Figura 134 - Brasília, Brasil. Atividades nas praças da Plataforma Rodoviária. De cima para baixo, da esquerda para a direita: mulher falando ao orelhão e hippies expondo seus produtos na praça norte; pessoas sentadas e deitadas no canteiro da praça norte; pessoas descarregando material e conversando em pé na praça sul; pessoas pegando água das fontes da praça norte para lavar carros. Agosto de 2010. 293

Figura 135 - Brasília, Brasil. Aspecto geral da praça norte da Plataforma Rodoviária. O local não é ocupado durante as horas de sol intenso e calor, pois oferece pouquíssimas sombras. Nâo há postes de luz para iluminá-la à noite. Agosto de 2010. 294

Figura 136 - Brasília, Brasil. Estado de conservação das praças sul (esquerda) e norte (direita) da Plataforma Rodoviária. Agosto de 2010....296

Figura 137 - Brasília, Brasil. Vista da Esplanada dos Ministérios (esquerda) e da Torre de TV (direita) a partir das varandas leste e oeste, respectivamente, da Plataforma Rodoviária. Nem o governante, em seu palácio, tem esta visão. Março de 2012 e Agosto de 2010 299

Figura 138 - Brasília, Brasil. Pontos possíveis de circulação vertical entre Plataforma Rodoviária e lado leste do Eixo Monumental. Março de 2012. 302

Figura 139 - Elevadores de acesso ao metrô: em aço e vidro. À esquerda, Paris, França, julho de 2011. À direita, Porto, Portugal, outubro de 2009. 302

Figura 140 - Londres, Reino Unido. Picadilly Circus. Fonte: Reinaldo Germano. Outubro de 2009. 303

Figura 141 - Nova York, EUA. Times Square. Fonte: Bruna Kronenberger. Outubro de 2011. 304

Figura 142 - Relatório do Plano Piloto de Brasília. Eixo Monumental leste Fonte: adaptado de DePHA, 1991, pp. 27 e 29. 306

Figura 143 - Brasília, Brasil. Eixo Monumental Leste. Setores culturais sul (abaixo) e norte (acima) separados pelo canteiro central (vermelho), Esplanada dos Ministérios (amarelo) e Praça dos Três Poderes (roxo). Fonte: adaptado de Google Earth. 306

Figura 144 - Brasília, Brasil. Eixo Monumental leste em 1972 (acima) e em 2007 (abaixo). Fonte: Arquivo Público do Distrito Federal e Rodrigo Studart Corrêa, respectivamente. 308

Figura 145 - Brasília, Brasil. Eixo Monumental leste. Pontos de contagem do tráfego de pedestres e respectivos fluxos (pessoas por hora) num dia de semana (em cinza), das 7h às 19h, e num sábado (em vermelho), das 10h às 19h. Agosto de 2010. 311

Figura 146 - Brasília, Brasil. Condições da descida ao Teatro Nacional, a partir da Plataforma Rodoviária, em agosto de 2010 (esquerda), e caminhos de pedestres na grama do Setor Cultural Norte. Fonte: Google Earth. 311

Figura 147 - Brasília, Brasil. Eixo Monumental leste. Pessoas vindo da Esplanada dos Ministérios para a rodoviária pelo ponto B. Agosto de 2010. 312

Figura 148 - Brasília, Brasil. Eixo Monumental leste. Acima, pessoas saindo da rodoviária (7h-8h). Abaixo, pessoas regressando (17h-18h). Quinta feira, agosto de 2010. 313

Figura 149 - Brasília, Brasil. Esplanada dos Ministérios. Pontos de contagem do tráfego de pedestres e respectivos fluxos (pessoas por hora) num dia de semana, das 7h às 17h. Setembro de 2010. 313

Figura 150 - Brasília, Brasil. Esplanada dos Ministérios. Pontos de venda de ambulantes em um dia de semana. Setembro de 2010. 314

Figura 151 - Brasília, Brasil. Catedral. Ambulantes e vendedores de flores. Setembro de 2010. 315

Figura 152 - Brasília, Brasil. Praça dos Três Poderes. Ambulantes. Setembro de 2010. 315

Figura 153 - Brasília, Brasil. Praça dos Três Poderes. Trenzinho para passeio toca música pop americana enquanto faz seu giro de 10 minutos pelo local. Março de 2012. 316

Figura 154 - Brasília, Brasil. Eixo Monumental leste. Calçada sul da Esplanada dos Ministérios. Setembro de 2010. 317

Figura 155 - Brasília, Brasil. Eixo Monumental leste. Grupo de turistas não chega a preencher o Conjunto Cultural da República, no Setor Cultural Sul, mas lota a frente da Catedral. Setembro de 2010. 317

Figura 156 - Brasília, Brasil. Eixo Monumental leste. Ocupação da Esplanada dos Ministérios e da Praça dos Três Poderes em 7 de setembro de 2011. 317

Figura 157 - Brasília, Brasil. Proporção entre homens e mulheres nos seis pontos de contagem de pedestres na Esplanada dos Ministérios, de 8h às 17h de um dia de semana de setembro de 2010. 318

Figura 158 - Brasília, Brasil. Conjunto Cultural da República, no Setor Cultural Sul. Grupo dos skatistas. Setembro de 2010. 318

Figura 159 - Brasília, Brasil. Eixo Monumental leste. Atividades encontradas em fins de semana na Alameda das Palmeiras, e no canteiro central da Esplanada. Setembro de 2010. 321

Figura 160 - Brasília, Brasil. Mapa axial de integração global da área tombada. Detalhe para o Eixo Monumental leste. 322

Figura 161 - Brasília, Brasil. Mapa de convexidade da Esplanada dos Ministérios e da Praça dos Três Poderes. Fonte: Holanda, 2002, p. 376. 323

Figura 162 - Brasília, Brasil. Mapa de espaços convexos cegos da Esplanada dos Ministérios e da Praça dos Três Poderes. Fonte: adaptado de Holanda, 2002, p. 376. 324

Figura 163 - Brasília, Brasil. Eixo Monumental leste. Desnível frente ao Congresso Nacional. Sete de setembro de 2011. Descida pra a Praça dos Três Poderes. Março de 2011. 325

Figura 164 - Brasília Brasil. Um dos dois cruzamentos que separam os Setores Culturais Sul (esquerda) e Norte (direita) da Esplanada dos Ministérios. Março de 2011. 326

Figura 165 - Brasília, Brasil, Calçada sul da Esplanada. A passagem de pedestres, que antes se dava no local indicado pela linha vermelha, foi transferida para a beira do Eixo Monumental. Os rebaixos nas calçadas, dos dois lados, foram preenchidos. 326

Figura 166 - Brasília, Brasil. Lado norte da Esplanada. Generosa calçada de 10m ao longo dos ministérios, calçada de 1.5m à frente do Palácio da Justiça. Setembro de 2010. 327

Figura 167 - Brasília, Brasil. Eixo Monumental leste. Fim da calçada sul. Justamente quando se chega no belíssimo edifício do Palácio do Itamaraty, a continuidade de trajeto se perde. Setembro de 2010. A calçada do Itamaraty tem apenas 3m de largura e sua rampa dá direto no asfalto. 327

Figura 168 - Brasília Brasil. Grades entre o Palácio do Planalto e a Praça dos Três Poderes. A rampa do palácio desemboca no asfalto. Março de 2012. 327

Figura 169 - Brasília, Brasil. Congresso Nacional. Esquerda, calçada estreita apenas de um lado da rua. Direita, não há calçadas ao longo da borda do espelho d'água, e o trajeto íngreme entre o ponto de ônibus e o edifício se dá de forma precária. Sete de setembro de 2010. 328

Figura 170 - Brasília, Brasil. Eixo Monumental leste. Problemas com acessibilidade. Acima, março de 2012. Abaixo, setembro de 2010. 328

Figura 171 - Brasília, Brasil. Setor Cultural Sul. Conjunto Cultural da República. Outubro de 2010. 331

Figura 172 - Brasília, Brasil. Exposições ao ar livre no Conjunto Cultural da República. Acima à esquerda, setembro de 2010. Acima à direita e abaixo, outubro de 2008. 332

Figura 173 - Brasília, Brasil. Espaço em frente à Catedral. Outubro de 2010. 332

Figura 174 - Brasília, Brasil. Esplanada dos Ministérios. Na ausência de bancos, as pessoas sentam-se nos elementos que abrigam a iluminação das árvores e dos ministérios. Setembro de 2010. 332

Figura 175 - Brasília, Brasil. Esplanada dos Ministérios. Jardim em frente ao Ministério da Marinha (esquerda). Fonte: Google Earth. Réplica da sereia de Andersen, existente em Copenhague, Dinamarca (direita). Setembro de 2010. 333

Figura 176 - Brasília, Brasil. Trecho da calçada sul da Esplanada dos Ministérios. Setembro de 2010. .333

Figura 177 - Brasília, Brasil. Trecho da calçada norte da Esplanada dos Ministérios. Setembro de 2010. 333

Figura 178 - Brasília, Brasil. Praça dos Três Poderes. Março de 2011. 333

Figura 179 - Brasília, Brasil. Espelho d'água em frente ao Congresso Nacional. Sete de setembro de 2010. 334

Figura 180 - Brasília, Brasil. Trecho sombreado na calçada sul. Setembro de 2010. 335

Figura 181 - Brasília, Brasil. Busca por sombra no Conjunto Cultural da República (acima à esquerda) e na Praça dos Três Poderes. Nem os pombos aguentam o sol na cabeça. Outubro de 2010. 335

Figura 182 - Brasília, Brasil. Eixo Monumental leste. Problemas de manutenção/conservação. Setembro de 2010 e março de 2012. 338

Figura 183 - Brasília, Brasil. Calçada sul da Esplanada dos Ministérios. Setembro de 2010. 344

Figura 184 - Brasília, Brasil. Vista aérea de trecho da calçada sul da Esplanada dos Ministérios. Fonte: Google Earth. 344

Figura 185 - Brasília, Brasil. Vista da Esplanada dos Ministérios a partir da Plataforma Rodoviária. Março de 2012. 344

Figura 186 - Brasília, Brasil. Vista da calçada sul a partir do canteiro central da Esplanada dos Ministérios. Setembro de 2010. 345

Lista de tabelas[244]

Tabela 1 - Resumo da evolução das dimensões morfológicas da arquitetura. 30

Tabela 2 - Os doze critérios-chave de qualidade de um espaço público, segundo Gehl *et al.*. Fonte: adaptado de Gehl *et al.*, 2006, p. 107. 123

Tabela 3 - Resumo das técnicas de levantamento da vida pública. 181

Tabela 4 - Distribuição percentual do déficit habitacional urbano, por faixas de renda média familiar mensal no DF (Fonte: Ministério das Cidades, 2009). Neste mesmo relatório consta que, em 2007, havia 40.470 domicílios vagos em condições de serem ocupados e em construção no DF. 235

Tabela 5 - Simulação das famílias residentes no Setor Noroeste, de acordo com o nível de renda, a partir da proposta. Para as fórmulas, foram considerados apartamentos com área média de 50m² nos tipos 2, 4 e 6; apartamentos com área média de 35m² no tipos 3; lotes com tamanho médio de 6x12m no tipo 5. Os valores do tipo 1 (superquadras e outros tipos edilícios do Setor Noroeste) foram calculados utilizando-se o perfil do Sudoeste “nobre” e o limite populacional. 244

Tabela 6 - Cálculo da proposta (em Km) 259

Tabela 7 - Resumo da avaliação da Plataforma Rodoviária. Os itens que não são classificados por cor (6.2; 7.2; 8.2; 8.3) foram suprimidos. 297

Tabela 8 - Resumo da avaliação do Eixo Monumental leste. Os itens que não são classificados por cor (6.2; 7.2; 8.2; 8.3) foram suprimidos. 339

Tabela 9 - Resumo da literatura. Itens de verificação da vida pública: sujeitos. 353

Tabela 10 - Resumo da literatura. Itens de verificação da vida pública: atividades. 354

[244] Tabelas sem indicação de fonte foram elaborados pela autora deste trabalho.

Tabela 11 - Resumo da literatura. Elementos de configuração: atributos globais.....356

Tabela 12 - Resumo da literatura. Elementos de configuração: atributos locais.....360

Tabela 13 - Tabela para aplicação do método: avaliação dos sujeitos em um espaço público.....361

Tabela 14 - Tabela para aplicação do método: avaliação das atividades em um espaço público.....362

Tabela 15 - Tabela para aplicação do método: avaliação dos atributos globais de um espaço público..363

Tabela 16 - Tabela para aplicação do método: avaliação dos atributos locais em um espaço público...365

Lista de gráficos[245]

Gráfico 1 - Tráfego de pedestres em diversas ruas de Nova York (em azul), em comparação com o encontrado em outras cidades do mundo (em cinza), de 8h às 18h de um dia de semana de verão ou outono. Fonte: NYCDOT, 2008, p. 18. 98

Gráfico 2- Nova York, EUA. Pesquisa de mudança de percepção na Broadway, conduzida pelo DOT, em maio (cinza) e novembro (azul), de 2009, em três trechos da Broadway, Times Square incluído. As barras mostram a porcentagem de pessoas que concordam com as afirmações (da esquerda para a direita): "Eu evitaria caminhar nesta parte da Broadway, se eu pudesse"; "Aqui é muito lotado"; "Eu me sinto seguro(a) cruzando a rua aqui"; "Este é um lugar atrativo". NYCDOT, 2010, p. 35. 102

Gráfico 3 - População dos bairros e sua distância ao centro funcional (Região Administrativa Brasília). Observar que a maior densidade se concentra longe dele. Dentro da área tombada encontram-se a população de Brasília, do Cruzeiro e da Candangolândia. Dados populacionais retirados de IBGE, 2010; distâncias retiradas de Holanda, 2010, pp. 48-49.....204

Gráfico 4 - Relação entre a acessibilidade de cada Região Administrativa com relação à cidade como um todo, os empregos por ela oferecidos e sua população. Fonte: Holanda, 2010, p. 62. Dados de 2000.....205

Gráfico 5 - Renda média mensal domiciliar dos bairros e sua distância ao centro funcional (Região Administrativa Brasília). Infelizmente há discrepância entre as atuais Regiões Administrativas do DF e as utilizadas no CENSO 2010 IBGE, o que prejudica comparações entre este e o Gráfico 1. Enquanto a RA Brasília permanece a mesma, a RA Taguatinga perdeu a parte que hoje é Águas Claras, por exemplo. Dados de renda retirados de CODEPLAN, 2004; distâncias retiradas de Holanda, 2010, pp. 48-49. 206

Gráfico 6 - Entrevista com feirantes da feira da Torre de TV. Aspectos positivos da feira em seu lugar tradicional. 221

Gráfico 7 - Entrevista com feirantes da feira da Torre de TV. Aspectos negativos da feira em seu lugar tradicional. 221

Gráfico 8 - Elementos mais distintivos do centro de Brasília, segundo os entrevistados. Acima das barras, o número de menções que cada um recebeu. Nenhum elemento fora do Plano Piloto foi mencionado. 262

[245] Gráficos sem indicação de fonte foram elaborados pela autora deste trabalho.