

Área Temática: Área 2 Nuevos paradigmas en la dimensión espacio-ambiental

Título de la Ponencia: Brasilia: informalidad en los intersticios del orden dominante

Autor(s):

Frederico de Holanda

Gabriela Tenorio

Institución(es): Universidade de Brasília

País: Brasil

Casilla electrónica del autor para contacto: fredholanda44@gmail.com

Resumen

Hace poco más de dos años hubo una acción gubernamental en el área central de Brasilia, la capital de Brasil, para la eliminación del comercio informal de los espacios públicos. El argumento era que la ocupación iba en contra a las leyes de preservación de la ciudad, declarada Patrimonio Cultural de la Humanidad por la UNESCO. El área volvió a ser mayormente un espacio vacío con aparcamientos en su alrededor. La acción sería un intento de devolver a la zona su uso "apropiado" y mejorar la calidad del espacio público, supuestamente dañado por la ocupación de venta ambulante. El episodio ilustra las interpretaciones del Instituto del Patrimonio Histórico y Artístico Nacional y del gobierno local en cuanto a los supuestos atributos fundamentales de la ciudad, en que pese su status de patrimonio mundial. Sin embargo, las interpretaciones son controversiales, y hay varios puntos a ilustrarlo. En primer lugar, es ignorada la legitimidad del comercio informal popular ocupar los espacios públicos de una ciudad. En casi todas las grandes ciudades de Brasil y del mundo hay comercio informal en las áreas centrales, y eso es una cuestión de negociación entre el gobierno local, el comercio formal, la sociedad. En segundo lugar, el uso y la calidad del espacio público pueden ser valorizados por la ubicación del comercio informal. En el caso de Brasilia, se realizaron ejercicios de simulación sobre como esto podría pasar. Si la situación antes de la expulsión no era ideal - lo que es verdad - la solución no necesita ser su eliminación total. En tercer lugar, no hay nada en los documentos de preservación que sugiera que la actividad de venta ambulante dañe a los atributos esenciales de la ciudad. Tal interpretación es el ejercicio de un poder arbitrario que, antes de objetivar al "bien común", busca elitizar la zona central de Brasilia - o sea, el plan maestro del arquitecto Lucio Costa y su entorno inmediato - un proceso que también se observa en otras medidas urbanísticas. En cuarto lugar: contrariando el discurso elitista, y de acuerdo con el espíritu de las declaraciones que el propio Lucio Costa hizo en la década de 1980, el comercio informal de la Plataforma Rodoviaria, objeto específico de la acción gubernamental, permitirá reforzar atributos arquitectónicos del lugar, como pertenecientes a la "escala gregaria". Esa es una de las cuatro escalas que caracterizan la ciudad y que son mencionadas explícitamente en los documentos de preservación. Con el comercio informal, los espacios públicos tenían todas las características de la "escala gregaria": eran más pequeños, mejor definidos, y más intensamente utilizados. Este texto muestra cómo y por qué habría una recalificación del lugar con el comercio informal que, poco a poco, regresa, "indisciplinadamente".

Introdução

Projetar em Brasília, particularmente na escala da cidade (fazer “projetos urbanos”, segundo terminologia corrente), implica desafios peculiares para os arquitetos. Projetar em qualquer cidade requer compreender criticamente os “códigos” locais, procurar reproduzir (ampliada e renovadamente) as qualidades e combater os problemas. Projetar em Brasília significa interferir na única cidade moderna tombada como Patrimônio Cultural da Humanidade. Em outras cidades, é mais fácil “desnaturalizar” a cidade. Por “desnaturalizar” entenda-se a compreensão da realidade em termos culturais e históricos, portanto passível de mudanças. Em Brasília, a “naturalização” da configuração da cidade é sacramentada pelo tombamento: mais que algures, há o receio de “mexer no que deu certo”. Aqui, os códigos são mais impermeáveis.

Há a Brasília “projetada” e a Brasília “real”. Em muitos aspectos, o projeto não chegou a se materializar: modificou-se o desenho original ou há grandes vazios a preencher, mesmo em áreas centrais. Os aspectos são fantasmas a legitimamente perseguir nossas atividades projetuais. A visão crítica da cidade exige a sua consideração, porque aqueles aspectos foram pensados no contexto global da cidade e porque implicaram, em alguns casos, uma cidade melhor do que ela é hoje (em outros, implicaram uma cidade pior).

No que segue, abordamos a proposta de Lucio Costa para a Plataforma Rodoviária e seu entorno imediato, e a situação do lugar hoje.

A proposta de Lucio Costa

É lugar comum dizer que o núcleo da cidade de Brasília – com os elementos propostos inicialmente por Lucio Costa – é ordenado em “quatro escalas”: a monumental, a gregária, a residencial e a bucólica. A palavra “escala” não aparece na *Memória Descritiva do Plano Piloto*, de 1957 (doravante *Memória*) (Costa, 1995). Porém Lucio Costa as assumiu no tempo, para caracterizar as fisionomias morfológicas que distinguem partes da cidade. O tema deste trabalho é um dos elementos mais fortes da escala “gregária”: a Plataforma Rodoviária e seu entorno imediato.

A Plataforma é um ponto nodal da cidade, cruzamento dos dois macroelementos estruturadores do Plano Piloto – o Eixo Rodoviário e o Eixo Monumental. Seria um “remanso” de tráfego local, no qual estariam debruçadas algumas edificações e onde estariam previstas duas praças (figura 1).

Previram-se igualmente nesta extensa plataforma *destinada principalmente, tal como no piso térreo, ao estacionamento de automóveis*, duas amplas praças privativas de pedestres, uma fronteira ao teatro da ópera e outra, simetricamente disposta, em frente a um pavilhão de pouca altura debruçado sobre os jardins do setor cultural e destinado a restaurante, bar e casa de chá. (Costa, 1995: 290) [nossos grifos]

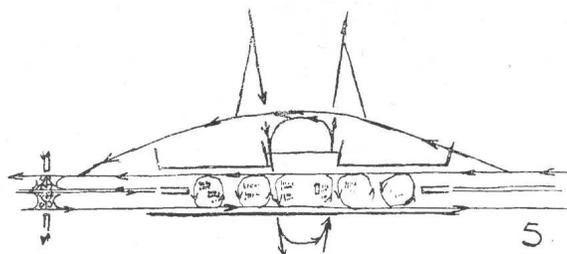


Figura 1. Plataforma Rodoviária, segundo croquis da *Memória*, mostrando os estacionamentos e a localização das praças – clara predominância de espaços para os carros. (Fonte: Costa, 1995)

Na *Memória*, ele refere que as construções debruçadas sobre a Plataforma Rodoviária não são “dois enquadramentos edificados”, mas “um corpo arquitetônico contínuo, com galeria, amplas calçadas, terraços e cafés, servindo as respectivas fachadas em toda a altura de campo livre para a instalação de painéis luminosos de reclame” (Figura 2). Houve uma significativa mudança morfológica entre o projeto original e o que foi executado e, aparentemente, sacramentado por Lucio Costa *a posteriori*.

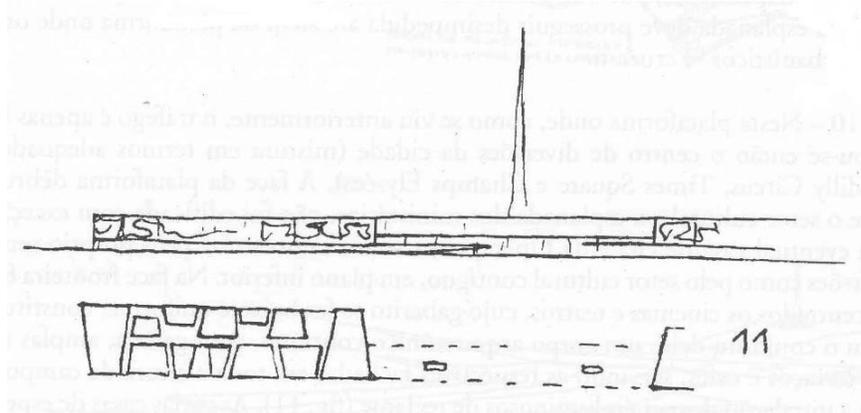


Figura 2. Proposta de Lucio Costa para edifício debruçado sobre a Plataforma Rodoviária, ao longo de toda a sua extensão. (Fonte: Costa, 1995)

Este é exemplo de como a proposta original tinha maiores valores de *urbanidade*. O entorno da Plataforma Rodoviária era mais coeso, os percursos de pedestres davam-se ao longo de “fachadas ativas” (constituídas por entradas/saídas, janelas, vitrines, atividades etc., que implicam contínuo estímulo visual e social para o passante), proporcionadas pelo edifício transparente a unir as partes norte e sul do centro urbano neste ponto. Mesmo limitada, dado o espaço pouco ocupado dos pilotis propostos na altura do *deck* superior da Rodoviária, a continuidade proporcionada era importante.

A situação hoje

A Plataforma Rodoviária é um lugar fascinante, que exemplifica não caber distinguir *arquitetura* e *urbanismo* como âmbitos da realidade qualitativamente distintos. Arquitetura é *lugar* a partir de um certo *olhar*, independentemente da escala e até mesmo do fato de o lugar ser artificial ou natural (Holanda, 2007). O que é a Rodoviária? Um edifício? Um trecho da cidade? Onde termina um e começa o outro? Discussão sem sentido. É um lugar onde espaços *fechados* e *abertos* distribuem-se horizontal e verticalmente, abrigando diferenciadamente atividades e movimento de pedestres e veículos em grande quantidade. É curioso pensar que a proposta de *cidade rodoviária*, com a grande importância dada ao carro particular, incorporou o terminal de ônibus urbanos e interurbanos no coração da cidade. Hoje, o terminal dos ônibus interestaduais não está mais aqui, todavia o ponto final das linhas que trafegam dentro do DF e no entorno imediato, fazem da Plataforma Rodoviária um pólo de grande urbanidade (Figura 3).



Figura 3. Foto aérea da Plataforma Rodoviária e seus arredores. 1 – Edifício da rodoviária, 2 e 3 – Setores de Diversões Sul e Norte, respectivamente; 4 – Edifício do antigo Touring Club, 5 – Teatro Nacional, 6 – estação central do Metrô (subterrânea); 7 – praças. (Adaptado de Google Earth)

O lugar é organizado em quatro níveis: o subsolo, por onde passa o trecho de tráfego expresso do Eixo Rodoviário; o térreo, a abrigar os pontos terminais das linhas de ônibus do DF e do entorno imediato, e a estação terminal (por enquanto) do metrô; um mezanino, com lojas e serviços diversos; e o *deck* superior, com tráfego veicular predominantemente local, sobre o qual se debruçam o edifício do antigo Touring Clube e o Teatro Nacional (a leste), e os conjuntos edificadas dos Setores de Diversões Norte e Sul (a oeste). Na “extensa plataforma” que é o *deck* superior, há estacionamentos, um pequeno trecho construído sobre o mezanino, também com lojas e serviços diversos, e duas “praças”, de 1976, projetadas por Maria Elisa Costa, para locais previstos no projeto, uma entre o Setor de Diversões Sul e o antigo Touring Clube, a outra entre o Setor de Diversões Norte (Conjunto Nacional) e o Teatro Nacional.

Se é no centro da cidade que a *urbanidade* deve, por excelência, dispor de condições para se manifestar, aqui em Brasília é a Plataforma Rodoviária que reúne os melhores prerrequisitos para tal. Por ela passam diariamente os milhares de pessoas que, apesar do alto índice de utilização do carro particular no DF, ainda usam o transporte coletivo (mais da metade das viagens são feitas neste modo). Anos depois de projetada, a ambiência da Rodoviária (em seus diferentes níveis) surpreendeu Lucio Costa. Em visita à cidade (1984), ele observa:

Então eu senti esse movimento, essa vida intensa dos verdadeiros brasilienses, esse milhão que vive fora e converge para a Rodoviária. Ali é a casa deles, é o lugar onde se sentem à vontade. Eles protelam, até, a volta para a cidade satélite e ficam ali, bebericando. Eu fiquei surpreso com a boa disposição daquelas caras saudáveis. E o *shopping center*, então, fica funcionando até meia noite... Isto tudo é muito diferente do que eu tinha imaginado para esse centro urbano, como um centro requintado, igual a Champs Élysées ou Piccadilly Circus, uma coisa mais cosmopolita. Mas não é. Quem tomou conta dele foram esses brasileiros legítimos que construíram a cidade e estão instalados ali legitimamente. É o Brasil... E eu fiquei orgulhoso disso, fiquei satisfeito. É isso. Eles estão com a razão, eu é que estava errado. Eles tomaram conta daquilo que não foi concebido para eles. Foi uma Bastilha. (Costa, 1985, 1995)

Tal concentração de pessoas transborda para o restante da plataforma, que funciona como um elemento distribuidor de pedestres para os diferentes setores centrais – de diversões, bancário,

comercial, hoteleiro, de autarquias, ao sul e ao norte. No entanto, pouco ou nada na sua configuração é capaz de fazer com que as pessoas ocupem seus espaços livres com atividades de permanência. Além de 71,5% da área da plataforma ser dedicada aos automóveis, as duas praças existentes (com cerca de 6.500 m² cada) não possuem desenho que favoreça sua utilização. Enquanto, na primeira hora de almoço (12h às 13h), de um dia de semana sem chuva, o fluxo na plataforma é de cerca de 17.300 pessoas, pouco menos de 30 pessoas podem ser encontradas em cada praça. A figura 4 mostra o levantamento do fluxo de pedestres ao longo de um dia útil.

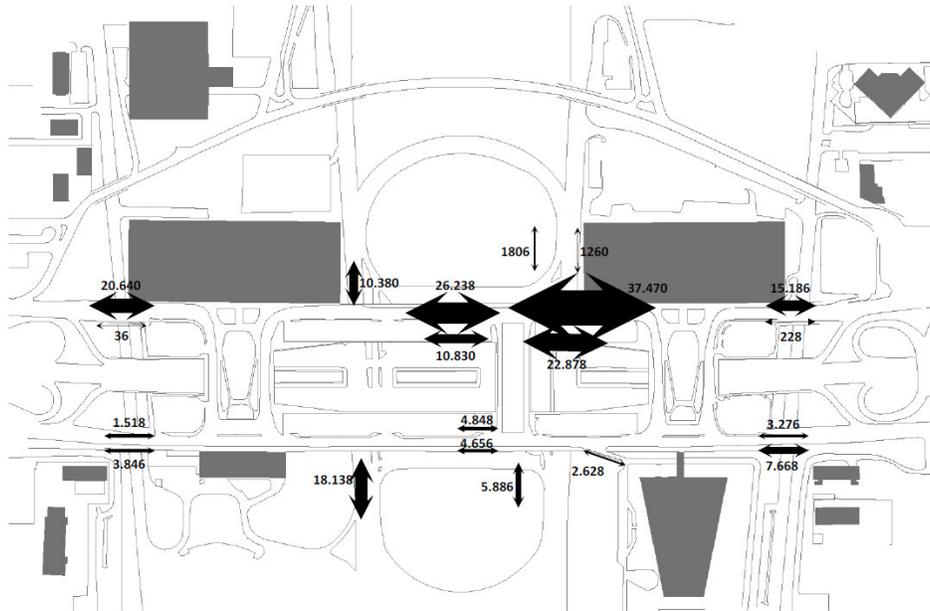


Figura 4. Fluxo aproximado de pedestres na Plataforma Rodoviária e arredores, durante um dia de semana sem chuva, de 7h às 19h. Contagem feita em agosto de 2010.

Esse intenso fluxo naturalmente atrai o comércio informal. Até 2008, grande quantidade de camelôs ocupava parte das calçadas e dos estacionamentos (Figura 5). Em maio daquele ano eles foram removidos para um “shopping popular” (uma contradição em termos...), localizado a seis quilômetros de distância, na extremidade oeste do Eixo Monumental, vizinho à Estação Rodoviária e... em meio ao nada. Até hoje (2010) está 30% ocupado.



Figura 4. Situação da Plataforma antes da remoção dos camelôs. (Fonte: Gabriela Tenorio)

O que motivou a retirada dos ambulantes foi a “limpeza” do centro da cidade: a ação fazia parte do “Programa Cidade Limpa”, e um dos benefícios seria a reordenação do estacionamento antes ocupado pelos ambulantes, que passaria a ter 240 vagas, no lugar de 175. A imprensa comentou que a saída dos camelôs trouxe uma “leveza inesperada ao centro de Brasília” 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.”

Questiona-se: os ambulantes, apenas por existirem, “sujam”, “enfeiam” e “pesam” o local? São indiscutivelmente indesejáveis? Há ambulantes 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 5).



Figura 5. 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)

A vida que os camelôs traziam à Plataforma Rodoviária foi subtraída. E a isso foi dado o nome de “revitalização”! Que pressupostos estão por trás do diagnóstico implícito, que embasa a medida tomada? Que valores ela traduz? Os valores são legítimos? A partir de princípios de urbanidade, os problemas do lugar seriam identificados diferentemente? Segundo esses princípios, qual a vocação do lugar?

É fato que a situação dos ambulantes antes da remoção não era a ideal, digamos, quanto à organização e limpeza, mas o que dizer do benefício que eles traziam à vida cotidiana das pessoas? Da possibilidade de maior utilização de uma área nobre da cidade, local de vistas privilegiadas, que historicamente sempre se prestou a local de passagem, pouca coisa além disso?

Lamentavelmente não se analisou o fenômeno frente a diferentes expectativas sociais, e teria sido muito pertinente, antes de se tomar a decisão de remoção, buscar respostas às seguintes perguntas. Por que os ambulantes – *da forma como estão organizados/dispostos/constituídos* – “sujam”, “enfeiam” e “pesam” o local? Como poderão eles estar organizados/dispostos/constituídos de forma a integrarem-se ao local, dando-lhe mais identidade? Como poderemos utilizá-los para trazerem mais benefícios aos espaços públicos da Plataforma, favorecendo a criação de lugares a serem usufruídos pela população que hoje apenas passa por eles?

É preciso fazer-se todas estas perguntas se se deseja que a Plataforma possua uso condizente com sua localização e importância dentro da cidade. Os ambulantes podem ter um papel primordial nisso, se forem localizados de forma a requalificar o lugar. Na Brasília tombada, onde pouca interferência se pode fazer ao conjunto arquitetônico previsto pela *Memória*, acabam sendo

os elementos complementares – mobiliário urbano, edificações leves, estruturas temporárias, paisagismo – os grandes responsáveis por trazer a capital à escala do pedestre.

O comércio de rua volta a fazer-se presente na plataforma, com pouca intensidade e de maneira precária. Os vendedores agora, mesmo os que não vendem produtos ilegais, sabem-se infratores, e expõem seus produtos em caixas de papelão que podem facilmente transportar de um lado a outro, de acordo com a presença ou não dos agentes da fiscalização. A figura 6 mostra os locais mais utilizados. 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. A oportunidade de transformar isso em favor da cidade está ao alcance da mão.

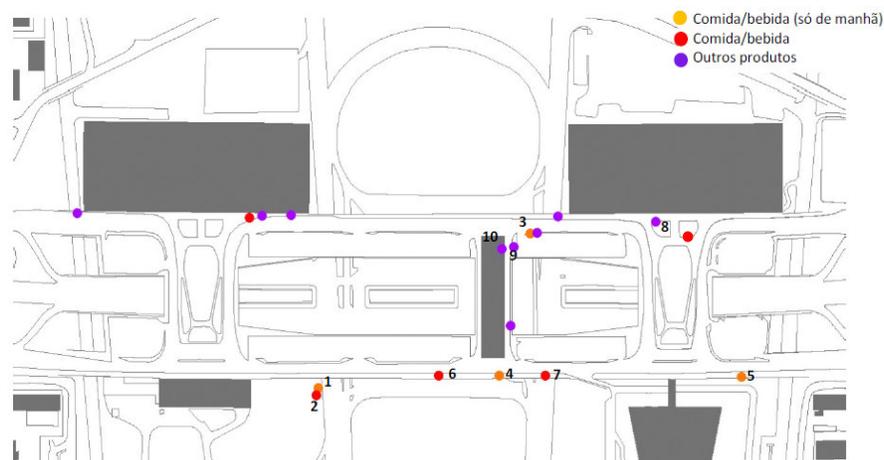


Figura 6. Locais preferidos pelos ambulantes na Plataforma Rodoviária e arredores. Agosto de 2010.

Conclusão

Brasília é rica em espaços públicos de natureza expressivo-simbólica, mas faltam espaços públicos bem qualificados para a vida cotidiana das pessoas. A escala gregária de Lucio Costa continua manca. Novas propostas relacionam-se a espaços de natureza cívico-administrativa, não de natureza informal para a vida rotineira.

A situação perversa de hoje está sendo informalmente revertida, pelas “indisciplinas” do “homem comum” de Michel de Certeau (Certeau, 2000). Os camelôs voltaram em grande medida, pois já se deram conta da engambelação que foi o tal “*shopping popular*”. A não ser com muita repressão pelas forças da “ordem, organização e beleza”, tomarão de novo conta do lugar que deveria ser seu também – legitimamente, como frisou Lucio Costa. A situação anterior à remoção de 2008 não era perfeita, os quiosques e a configuração do lugar decerto podiam ser aperfeiçoados mediante uma diversidade de atividades qualitativa e quantitativamente superior. Seria factível ajustar isto. A diversidade, que não tem abrigo no quadro atual, é a alma das ruas e das áreas centrais da cidade. Uma nova “Bastilha”...

Bibliografia

COSTA, Lucio. "Brasília 57-85 (do plano-piloto ao Plano Piloto)". Brasília: Governo do Distrito Federal, Convênio SVO/DAU - Terracap/DITEC, 1985.

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

HOLANDA, Frederico de. "Arquitetura sociológica". *Revista brasileira de estudos urbanos e regionais*, vol. 9, n.1, p. 115-129. Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional, 2007.

CERTEAU, Michel de. *A invenção do cotidiano – vol. 1*. Petrópolis: Vozes, 2000.