

IV PROJETER 2009
PROJETO COMO INVESTIGAÇÃO: ENSINO, PESQUISA E PRÁTICA
FAU-UPM SÃO PAULO BRASIL
Outubro 2009

EIXO: INTERVENÇÃO

TITULO DO TRABALHO: "BELO E ORDENADO": PARA QUEM, CARA-PÁLIDA?

AUTOR: FREDERICO DE HOLANDA

QUALIFICAÇÃO: PROFESSOR ASSOCIADO, UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA

ENDEREÇO: COND. VIVENDAS COLORADO, MOD. J, CASA 1

73105907 BRASÍLIA DF

E-MAIL: fredholanda44@gmail.com

Resumo

Os alunos da disciplina Projeto de Urbanismo 2 (PU-2) na Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília, sob orientação do autor, têm trabalhado sobre áreas de centralidade urbana no Distrito Federal, Brasil. Uma delas é a Plataforma Rodoviária (PR), situada no cruzamento dos eixos Rodoviário e Monumental do Plano Piloto de Brasília, e seu entorno imediato. Na PR estão o terminal central das linhas de ônibus e a estação central do metrô. Por aqui passam diariamente dezenas de milhares de pessoas. O grande fluxo de pessoas atraiu camelôs. Isso foi considerado inadequado e a "solução" restringiu-se à sua remoção para um "camelódromo" (apelidado "shopping popular") a seis quilômetros de distância. Os alunos são instados a repensar a medida: identificam onde a ocupação do lugar é rarefeita (p.ex. as descontinuidades físicas) e onde ela é excessiva (p.ex. a grande quantidade de estacionamentos para carros); consideram padrões de uso do solo que impliquem a atração de maior número e variedade de pessoas; especulam como se poderia usufruir melhor as visuais da Esplanada dos Ministérios a partir da PR – o cartão postal de Brasília por excelência – e como a figura da própria Plataforma Rodoviária, já muito presente no imaginário popular, poderia ser fortalecida; pensam em artifícios para melhorar as condições bioclimáticas para a circulação de pedestres (hoje é uma área excessivamente mineralizada). Brasília está bem dotada de espaços cuja função primordial é *expressivo-simbólica*, não tanto de lugares públicos abertos para *funções práticas* – intensa apropriação informal no cotidiano das pessoas. Seria esta a principal vocação da Plataforma Rodoviária? A remoção dos camelôs vai na contramão desta vocação. No seu lugar deixou grandes vazios ou um mar de carros estacionados. A grande mídia e as classes médias celebraram a remoção como a "vitória da beleza e da ordem". Para quem, cara-pálida?...

Palavras-chave: urbanidade, Brasília, centro urbano

Eixo: intervenção

Abstract

Students taking the Urban Design Studio 2 (PU 2) course at University of Brasilia's School of Architecture & Urbanism, working under the author's supervision, have examined areas in the urban hub of the Federal District, Brazil. One is the Expressway Platform (EP), located at the crossover of the Brasilia Pilot Plan's two axes (the Road Axis and the Monumental Axis), and its immediate surroundings. The central bus line and metro termini are situated here. Thousands of people use this space daily. Intense pedestrian traffic has attracted informal commerce, a use deemed inadequate. The "solution" has been confined to removing street vendors to a "camelódromo" (dubbed a "popular shopping center") six kilometers away. Students are encouraged to rethink this course of action: they identify where occupation of the space is sparse (i.e. its physical discontinuities) and where it is too dense (e.g. the large amount of parking space for private cars); they consider land use patterns that could attract a greater variety of people; they speculate on how the views of the Ministries Esplanade from the Expressway Platform – Brasilia's postcard *par excellence* – might best be appreciated, and how the image of the EP itself, already strongly etched in people's minds, might be enhanced; and they envisage devices to improve bioclimatic conditions for the circulation of pedestrians (the area is currently over-mineralized). Brasilia is well served when it comes to spaces whose function is *expressive-symbolic*, but not so in terms of open public places designed for *practical ends* – i.e. intense informal incorporation into the local population's daily lives. Could this be the prime purpose of the Expressway Platform? Removal of informal commerce runs counter to such a purpose. The place now features huge empty spaces and a sea of parked cars. The mainstream press and the middle classes have hailed the street vendors' removal as the "triumph of beauty and order". Who for, pale-face?...

Keywords: urbanity, Brasilia, urban core

Resumen

Los alumnos de la disciplina Proyecto de Urbanismo 2 (PU-2) de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Brasilia, bajo la orientación del autor, han trabajado sobre áreas de fuerte centralidad urbana en el Distrito Federal. Una de ellas es la Plataforma Rodoviaria (PR), situada en el cruce de los ejes Rodoviario y Monumental del Plan Piloto de Brasilia, y su entorno inmediato. En la PR se encuentran el terminal central de las líneas de ómnibus y la estación central del Metro. Por aquí pasan diariamente decenas de miles de personas. El gran flujo de personas atrajo vendedores ambulantes. Eso fue considerado inadecuado y la "solución" se redujo a su total remoción hacia un "mercadillo" a seis kilómetros de distancia. Los alumnos son instados a repensar la medida: identifican donde la ocupación del lugar es enraizada (p.ej. las discontinuidades físicas) y donde es excesiva (p.ej. la gran cantidad de estacionamientos para coches); consideran padrones de uso del suelo que impliquen en atraer un mayor número y variedad de personas; especulan como se podría aprovechar mejor el visual de la Explanada de los Ministerios a partir de la PR – la tarjeta postal de Brasilia por excelencia – y como la figura de la propia Plataforma Rodoviaria, ya muy presente en el imaginario popular, podría fortalecerse; piensan en artificios para mejorar las condiciones bioclimáticas de la circulación de peatones (hoy un área excesivamente mineralizada). Brasilia está bien dotada de espacios cuya función primordial es *expresivo-simbólica*, no tanto de lugares públicos abiertos para *funciones prácticas* – intensa apropiación informal en el cotidiano de las personas. Sería ésta la principal vocación de la Plataforma Rodoviaria? La remoción de los vendedores ambulantes va en dirección contraria a esta vocación. En su lugar dejó grandes vacíos o un mar de automóviles estacionados. Los medios de comunicación y la clase media celebraron la remoción como la "victoria de la belleza y del orden". Para quién, cara pálida?...

Palabras-llave: urbanidad, Brasilia, centro urbano

Eje: intervención

Introdução

A disciplina *Projeto de Urbanismo 2*, da Faculdade de Arquitetura da Universidade de Brasília, tem por ementa:

Exercício de projeto de uma área urbana. Dimensionamento de um programa de necessidades e aplicação de técnicas e procedimentos urbanísticos considerando os aspectos funcionais, ambientais, imagéticos, econômicos, sociais, jurídico-legais e comportamentais.

Sob nossa supervisão,¹ os alunos têm realizado projetos para a área central de Brasília, em terrenos que permanecem até hoje vazios (como o *Setor de Autarquias Norte*)² ou em áreas consolidadas (como a Plataforma Rodoviária e seu entorno imediato). A experiência pedagógica discutida aqui trata do segundo caso, e relativa ao ano de 2008 e o primeiro semestre de 2009.

Projetar em Brasília, particularmente na escala da cidade (fazer “projetos urbanos”, segundo terminologia corrente), implica desafios peculiares para os arquitetos, mais ainda para os estudantes de arquitetura. Isto se acentua no tempo, à medida que mais estudantes nasceram e cresceram na cidade. 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, os estudantes têm mais facilidade para “desnaturalizar” a cidade natal – abrir as “caixas-pretas” do projetar. 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 eles 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).

A história de quase cinco décadas e a reflexão crítica que somente a realização do projeto facultou, permitem identificar qualidades e problemas na proposta original, e qualidades e problemas da metrópole de hoje;³ caracterizam uma “trajetória perversa”: muitas qualidades da proposta original deterioraram-se no tempo, muitos problemas contidos no “DNA” do projeto agravam-se.⁴

No que segue, abordo: 1) a proposta de Lucio Costa para a Plataforma Rodoviária e de seu entorno imediato; 2) o lugar hoje; 3) as propostas dos estudantes. Os aspectos

¹ Não é o “nós magestático”: tenho orientado turmas individualmente ou junto com colegas docentes (p.ex. Gabriela Tenorio e Viridiana Gomes) ou estagiários de pós-graduação (p.ex., Fernanda Duarte).

² Experiência apresentada no *Projetar 2005* e depois publicada em HOLANDA, 2007, “A praga do infinito e a ressurreição do lugar”.

³ HOLANDA, 2008, “Brasília - proposta, presente desejo”.

⁴ Argumento desenvolvido em HOLANDA, 2006, Brasília: ciudad moderna, ciudad eterna.

tos metodológicos da experiência foram discutidos noutra oportunidade.⁵ Eles serão retomados, contudo resumidamente, na indispensável medida da compreensão do exercício.

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*); tampouco outras expressões do vocabulário básico sobre a cidade (“unidade de vizinhança”, “asa norte”, “asa sul” etc.). Porém Lucio Costa as assumiu no tempo, para caracterizar as fisionomias morfológicas que distinguem partes da cidade. Discuto aqui um dos elementos mais fortes da escala “gregária”, a Plataforma Rodoviária e seu entorno imediato.

Na *Memória*, Lucio Costa observa que o elemento central da escala gregária é “uma grande plataforma liberta do tráfego que não se destine ao estacionamento ali, remanso onde se concentrou logicamente o centro de diversões da cidade, com os cinemas, os teatros, os restaurantes, etc.”.⁶ Em 1967, comenta que esta parte da cidade não está consolidada:

Essa terceira escala que corresponde ao centro social e de diversões, ou seja, ao coração da cidade, não existe. Localizada ao longo da extensa plataforma, no cruzamento dos eixos rodoviário e monumental, *compõe-se de dois enquadramentos edificadas de 250 por 100 metros* e cinco andares cada um destinados a escritórios para profissões liberais, representações comerciais, etc. com cafés e restaurantes no rés do chão ligados entre si por galerias e terraços em contato direto com a plataforma e com vista livre para a Esplanada dos Ministérios. (...) Esse foco urbano de congestão foi deliberadamente concebido para fazer contraponto aos espaços desafogados e serenos das superquadras residenciais ao longo do eixo rodoviário.⁷ [meus grifos]

Na *Memória*, ele se refere diferentemente às construções debruçadas sobre a Plataforma Rodoviária. No texto de 1957 e no seu *croquis* ilustrativo n. 11, não são “dois enquadramentos edificadas”, 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 (fig. 11)” (Figura 1).⁸ Houve uma significativa mudança morfológica entre o projeto original e o que foi executado e, aparentemente, sacramentado por Lucio Costa *a posteriori*.

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.

⁵ Holanda, 2007, *op. cit.*

⁶ Costa, 1995, *Registro de uma vivência*, p. 285.

⁷ Idem, p. 302.

⁸ Idem, p. 289.

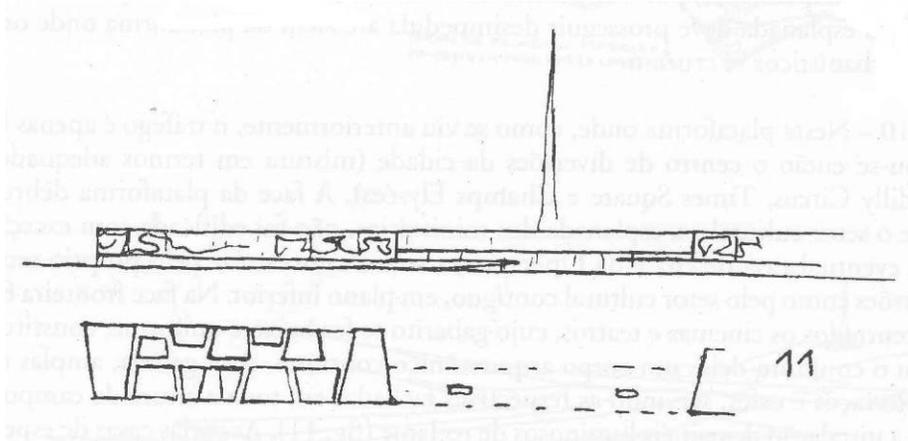


Figura 1. Proposta de Lucio Costa para edifício debruçado sobre a Plataforma Rodoviária, ao longo de toda a sua extensão. (Fonte: Costa, 1995)

A escala gregária do projeto de Brasília, que também se manifesta nos comércios vicinais,⁹ imiscui-se igualmente na proposta original para a Esplanada dos Ministérios: um edifício baixo, conectando os blocos ministeriais, claramente ilustrado nos croquis n. 8 e n. 10 da *Memória*, criaria uma fachada ativa, hoje inexistente, voltada para o gramado central (para ele, temos as empenas cegas dos blocos dos ministérios) (Figura 2). São exemplos da importância conferida por Lucio Costa à definição clara dos lugares pelos edifícios, na contramão da ortodoxia moderna do espaço infinito, atributo congruente com uma paisagem de edifícios isolados.¹⁰

Apesar de ser um “remanso” de tráfego local, Lucio Costa deixa claro o uso predominante do carro, mas concede duas “praças” para o pedestre:

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.¹¹ [meus grifos]

⁹ Os comércios locais não tinham a configuração atual, pois eram voltados para o interior das quadras e não para o espaço da rua de acesso que, pela proposta original, não tinha o caráter de rua urbana mas de via de serviço. Contudo, foi a “extroversão” da unidade de vizinhança que permitiu a *urbanidade* posterior. (Para o caráter peculiar do “bairro” pensado por Lucio Costa [esta é a palavra que ele usa na *Memória*], ver FERREIRA & GOROVITZ, 2007, *A invenção da Superquadra: o conceito de Unidade de Vizinhança em Brasília*).

¹⁰ A predominância do *lugar* ante o *espaço infinito* do urbanismo moderno manifesta-se, na obra de Lucio Costa, desde Monlevade, passando pelo projeto da Cidade Universitária do Rio de Janeiro (em contraste com a proposta de Le Corbusier, de *espaço infinito*), até a Esplanada dos Ministérios e a Praça dos Três Poderes (em contraste com a Chandigahr, de Le Corbusier, também de *espaço infinito*). Argumento mais desenvolvido em Holanda, 2006, *op. cit.*

¹¹ Costa, *op. cit.*, p. 290.

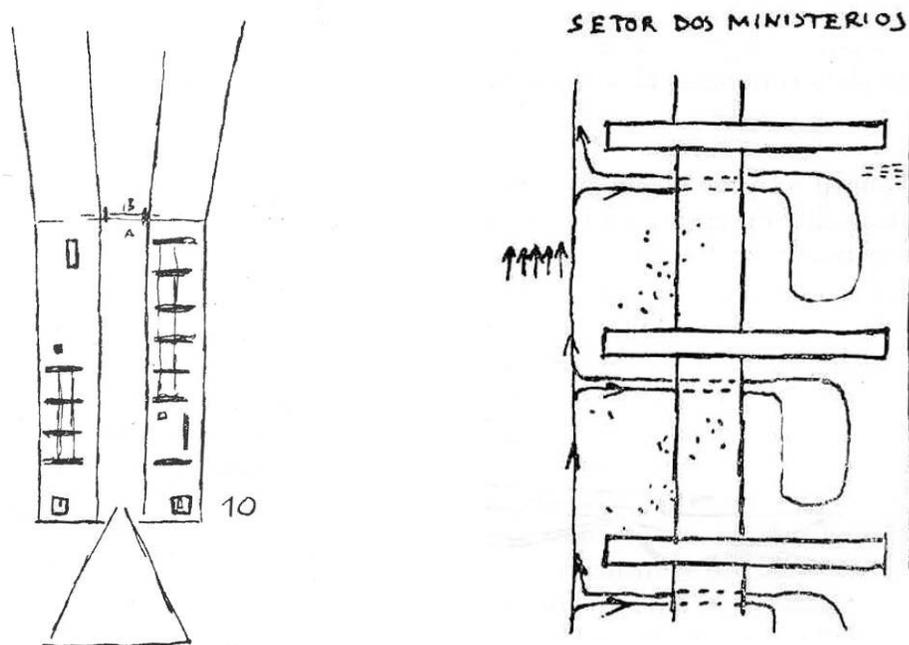


Figura 2. Croquis de Lucio Costa para a Esplanada dos Ministérios, mostrando edifício alongado conectando os blocos ministeriais, não executado. (Fonte: Costa, 1995)

O croquis n. 5 da *Memória* é sumário, mas sugere os estacionamentos de veículos e a localização das praças, com clara predominância para os carros, mesmo com as "praças" sugeridas (Figura 3).

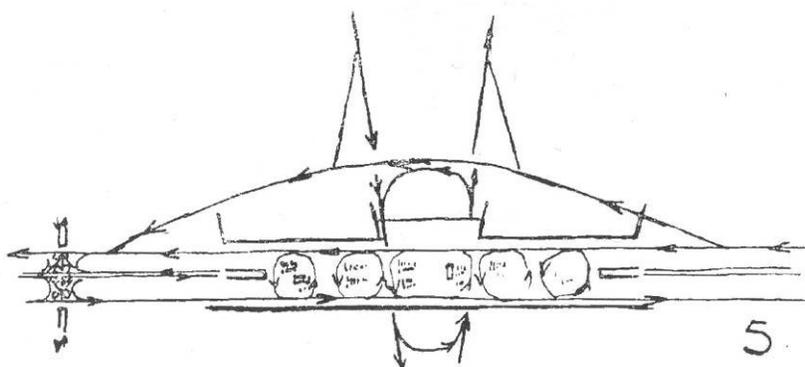


Figura 3. Plataforma Rodoviária, segundo croquis da *Memória*, mostrando os estacionamentos e a localização das "praças". (Fonte: Costa, 1995)

Entretanto, a proposta de *cidade rodoviária*, com a grande importância dada ao carro particular, incorporou, curiosamente, 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 ainda da Plataforma Rodoviária um pólo de grande urbanidade. Mas isto já é a situação atual, a seguir.

O lugar hoje

Carece oferecer uma breve descrição geral da Plataforma Rodoviária hoje. 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.¹² 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 um lugar cujos limites para análise, diagnóstico e eventual reproposição são convencionais, definidos em função das circunstâncias e dos objetivos a que nos propomos. Neste caso, o foco está ilustrado na Figura 4.



Figura 4. Foto aérea da área trabalhada pelos estudantes. (Fonte: Google Earth)

O lugar é um ponto nodal da cidade, cruzamento dos dois macroelementos estruturadores do Plano Piloto – o Eixo Rodoviário e o Eixo Monumental. 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

¹² O tema é controverso, cuja discussão extensa não cabe aqui. Ela está em Holanda, 2007, *Arquitetura sociológica*. Registre-se apenas que a definição de *arquitetura como lugar a partir de um certo olhar* define-se pelos *aspectos* (ver adiante) que constituem este olhar, diferentes dos aspectos que constituem o olhar, p.ex., do economista ou do geólogo sobre os lugares (pois estes também são objeto de suas respectivas disciplinas).

(a leste), e os conjuntos edificados 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. As "aspas" vão por conta de o seu apelido ("praça") não corresponder ao que se deve entender por *praça* = vazios urbanos configurados pelos cheios que os cercam. Decerto não é o caso. Essas porções de espaço são antes definidas *planimetricamente* pela natureza do piso, que *tridimensionalmente* por volumes que as configurem.¹³

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 prerequisites 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 Plataforma 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, bebendo. 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.¹⁴

Tal concentração de pessoas, e os amplos espaços, naturalmente atrairiam o comércio informal. Até o ano passado (2008), grande quantidade de camelôs ocupava parte das calçadas e dos estacionamentos (Figura 5). Em maio 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 (Figura 6). Um ano depois ele está 30% ocupado. Eis exemplos de pérolas do discurso apologético da medida, após a remoção:

Quem passar pela área central de Brasília hoje verá uma paisagem urbana diferente. Desde as primeiras horas de ontem, já não havia qualquer vestígio de barracas ou gritos de ambulantes oferecendo seus produtos.

Na plataforma superior da rodoviária, as pessoas não precisavam ficar se desviando umas das outras para caminhar. Até o ar estava mais limpo e menos opressivo, sem a presença de odores ou o vozerio incessante dos ambulantes

¹³ Para a discussão sobre "praças" e praças em Brasília, ver Tenorio, 2009, *Uma "praça" não é uma praça*.

¹⁴ Lucio Costa, entrevista ao Jornal do Brasil, novembro, 1984, reproduzida em COSTA, 1985, e depois, em versão ligeiramente modificada, em Costa, 1995, *op. cit.*, p. 311.

em busca de clientes. A saída dos vendedores desobstruiu as ruas e trouxe uma leveza inesperada ao centro de Brasília.

[O governador José Roberto] Arruda ficou satisfeito com o que viu no centro de Brasília: 'A idéia é manter a Rodoviária e a plataforma superior limpas daqui pra frente. Acho que muita gente nem sabia que o ambiente aqui podia ser tão bonito'.

A retirada dos feirantes da passarela e do estacionamento entre a Rodoviária e o Conjunto Nacional devolveu aos brasilienses um pedaço de Brasília que eles haviam engolido.¹⁵



Figura 5. Situação da Plataforma antes da remoção dos camelôs. (Fonte: Gabriela Tenorio.)

Que pressupostos estão por trás do diagnóstico implícito no discurso acima, que embasam 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?

Os alunos são colocados diante da controvérsia e instados a identificar os problemas a partir de um certo referencial teórico e de sua respectiva bibliografia. O referencial foi exposto noutra oportunidade¹⁶ e está em construção continuada no nosso grupo

¹⁵ *Correio Brasiliense*, vários dias entre maio e julho de 2008. Referências coletadas por Gabriela Tenorio e discutidas antes em Tenorio, 2008, "... e Brasília tem centro?".

¹⁶ Holanda, 2007.

de pesquisa – apresento a versão atual.¹⁷ As pesquisas do grupo concentram-se no desempenho da arquitetura como *variável independente*, como ela *afeta* as pessoas e o meio ambiente, uma vez construída. Isto é feito mediante o exame do lugar em função de vários *aspectos de desempenho*. Reproduzo a seguir a definição dos aspectos segundo documento distribuído neste semestre (1/2009) aos alunos, que o utilizaram como base para identificar os problemas do lugar.¹⁸



Figura 6. “Shopping popular”, para onde os camelôs foram removidos.

Aspectos funcionais

Satisfação das exigências práticas da vida cotidiana em termos de tipo e quantidade de espaços para as atividades, e seu inter-relacionamento.

Dimensionamento adequado para a circulação de pedestres, ciclistas, veículos particulares e transporte público – hierarquia apropriada, a depender da intensidade dos fluxos. Atenção para os portadores de necessidades especiais. Deve haver artifícios de proteção quando necessários, p.ex., entre vias de forte fluxo veicular e áreas de pedestres – elementos de mobiliário urbano, cercas vivas etc. – a separar uns dos outros.

¹⁷ Grupo *Dimensões morfológicas do processo de urbanização*, registrado no Diretório de Grupos de Pesquisa no Brasil (CNPq), que coordeno.

¹⁸ O estudo do desempenho da arquitetura mediante decomposição aspectual não é novo. A proposta está em Hiller & Leaman, 1976, “Architecture as a discipline”. Também, é da tradição investigativa de “avaliação pós-ocupação”, p.ex., em Ornstein, 1997, *Aviação Pós-Ocupação do Ambiente Construído*. Todavia, preferimos outra taxonomia, por acreditá-la mais abrangente e melhor condizente com as vertentes teóricas que contribuem para a consolidação da *arquitetura como disciplina* (mais em Holanda, 2007, *op. cit.*).

Apropriados espaços para estacionamento, de todos os modos. A paginação do piso deve expressar os diferentes usos – além de contribuir para o desempenho de outros aspectos, p.ex., os bioclimáticos e os expressivos de modo geral.

Aspectos bioclimáticos

Condições adequadas de iluminação, acústica, temperatura, umidade, velocidade do vento e qualidade do ar. As condições devem ser diurnas e noturnas – portanto não esquecer a iluminação artificial. Evitar ofuscamento de superfícies claras excessivamente expostas.

Criação de lugares protegidos quanto à insolação ou ventilação excessivas, para as pessoas paradas ou em movimento. Adequadas condições para dispersão de gases gerados pelos veículos.

Vegetação arbórea, arbustiva e forrações devem ser utilizadas. A vegetação deve ser variada para contemplar florações na maior parte do ano (ver ppoint do campus de Planaltina).

Água – em fontes, espelhos d’água, bacias de dissipação – é um elemento que contribui para um bom desempenho em muitos aspectos. Fontes são artificios particularmente enriquecedores – incidem em vários aspectos. Cuidar para que boas condições sejam dadas para sua apreciação.

Onde possível, utilizar elementos de infraestrutura verde (p.ex. ecocalhas, pisos permeáveis) e tetos verdes nas edificações (ou, alternativamente, coberturas com células fotovoltaicas).

Aspectos sociológicos

Configuração de cheios e vazios e suas relações que impliquem maneiras desejáveis de indivíduos e grupos (classes sociais, gênero, gerações etc.) localizar-se nos lugares e de se mover por eles, e conseqüentemente condições desejadas para encontros e esquivanças interpessoais, e para visibilidade do outro.

O tipo, quantidade e localização relativa das atividades que impliquem desejáveis padrões de utilização dos lugares, no espaço e no tempo. Quanto mais horas do dia e da noite, e dos dias da semana, forem alimentadas continuamente pelas atividades do lugar, melhor.

Evitar espaços para onde nada se abre, sem portas e janelas – os “olhos da rua”. Evitar descontinuidades. Criar fachadas contínuas que definam bem os lugares, que sejam estimulantes ao percurso, à visibilidade de pessoas, à definição clara dos lugares para a existência de fluxos densos de pedestres. Cuidar para que a localização de quiosques, por um lado, defina bem os lugares, por outro, não atrapalhe o fluxo de pedestres.

Cuidar para que o mobiliário urbano seja bem localizado – bancos devem estar voltados aos elementos estimulantes do lugar: pessoas em movimento, vistas privilegiadas; lixeiras, paradas de ônibus, elementos de iluminação pública etc., devem estar bem localizados. Via de regra, locais de estar não devem estar “perdidos” no centro de lugares, mas “apoiados” em bordas, **olhando** o centro.

Deve haver locais configurados para favorecer o lazer interativo: conversa (mesas, cadeiras e bancos fixos), jogos ao ar livre.

Aspectos econômicos

Custos de implementação, manutenção e uso dos lugares. Aproveitamento da infraestrutura existente, com identificação de ociosidade no espaço ou no tempo: longos trechos sem conexões a unidades servidas ou ociosidade resultante de desertificação do lugar em certos horários ou dias.

Aspectos afetivos

Relativos aos **afetos** – sensações, estados psicológicos, estados d'alma, emoções – provocados em nós pela configuração do lugar. As expressões adiante referem-se a aspectos **positivos** (que devem ser **procurados**), ou aspectos **negativos** (que devem ser **evitados**), ou aspectos **opcionais** (que são uma **escolha** do aluno, e que conferem o **caráter** buscado) do projeto. O texto reflexivo deve se referir aos **aspectos morfológicos** do seu projeto que correspondam aos afetos buscados na solução apresentada. Exemplos dos afetos: aconchegante, agorafóbico, arrogante, austero, banal, calmo, caótico, claustrofóbico, comum, confuso, desinteressante, despojado, difícil, dinâmico, diversificado, dramático, estático, estranho, excludente, exibicionista, extrovertido, formal, forte, frio, humilde, informal, inseguro, introspectivo, leve, pobre, protetor, redundante, restritivo, rico, seguro, severo, singelo, sóbrio, solene, surpreendente, tranquilo (**se lembrarem de outros, podem acrescentar!**)

Aspectos simbólicos

O lugar deve ser rico em elementos arquitetônicos que possam **representar** o lugar, ou remeter a outros elementos, maiores que o lugar, ou a elementos de natureza diversa – valores, idéias, história.

Aspectos topoceptivos¹⁹

O lugar deve ser *legível* visualmente, i. é, ter forte *identidade*. O lugar deve oferecer boas condições para a *orientabilidade*. Deve conter uma quantidade suficiente de estímulos que evitem a monotonia, repetição, redundância etc. Efeitos espaciais devem ser explorados para compor sequências espaciais estimulantes (ver apresentações ppoint).

Devem ser explorados elementos que permitam o diálogo adequado entre escalas – p.ex. artifícios que permitam que o espaço possa ser estimulante da escala macro à micro. A escala **monumental**, p.ex., não elimina a necessidade de existirem elementos que estimulem a percepção em escala menor (como no edifício que foi indicado, mas não construído, na Esplanada dos Ministérios). A **depende do caso**, um lugar de grandes dimensões pode ser justificado, mas

¹⁹ Neologismo criado por Maria Elaine Kohlsdorf, 1996.

sua boa percepção pode exigir elementos em escala menor – pode ser interessante dividi-lo em unidades de percepção menores.

Pontos de descanso – bancos etc. – devem explorar vistas privilegiadas.

Aspectos estéticos

O lugar deve ser *belo*, i. é, com características de um todo estruturado e qualidades de simplicidade/complexidade, igualdade/dominância, similaridade/diferença, que remetem a qualidades de clareza, harmonia e força expressiva, implicando uma estimulação autônoma dos sentidos para além de questões práticas. O lugar deve ser uma *obra de arte*, i. é, veicular uma *visão de mundo*, uma *filosofia* – lembrem das dimensões *apolínea* e *dionisíaca* da obra de arte (apresentação ppoint).²⁰

Com o documento por referência, os alunos realizam um diagnóstico da situação. Passo a resumir exemplos de problemas identificados, por aspecto, na Plataforma Rodoviária de Brasília e entorno imediato.²¹

Funcionalmente, há grande predominância de superfície dedicada ao carro. Da área total do *deck* superior da Plataforma (90.896m²), 65.019m² são destinados a faixas de rolamento e bolsões de estacionamento (71%, portanto); 16.264m² são destinados a pedestres; 8.123m² são jardins; 1.490m² são edificadas.²² Não há espaço para ciclovias e as faixas de pedestres são poucas, mal localizadas, com tratamento de piso inadequado (pintadas sobre o asfalto e não, como deveria ser, localizadas sobre piso diferenciado, que deixasse claro, nesses pontos, o domínio do pedestre). Há grandes vazios, nos quatro níveis da Plataforma, o espaço disponível encontra-se subutilizado.

Bioclimaticamente, os níveis de radiação solar são excessivos, não há sombreamento suficiente por vegetação ou proteção contra chuvas em grande parte do espaço, condição inadequada, principalmente considerando a quantidade de pedestres que passa pelo lugar. Espelhos d'água limitam-se às pequenas fontes existentes nas "praças", geralmente secas.

Quanto aos aspectos **sociológicos**, o lugar é palco da ocupação mais intensa e diversificada que temos no DF. Entretanto, não há condições adequadas como lugar de permanência – é antes um local de circulação. As grandes discontinuidades (p.ex. o vazio onde deveria ter sido construído o edifício previsto por Lucio Costa) implicam perda de urbanidade, pela ausência de fachadas ativas ao longo dos percursos mais importantes – eles se dão em meio ao nada. Não há função residencial, que seria responsável pela maior permanência de pessoas no lugar para além das horas comerciais ou dos dias úteis. Equipamentos culturais ou de lazer também contribuiriam para uma presença mais intensa de pessoas, a favorecer a visibilidade e o encontro com o outro.

²⁰ Holanda, 2009, *Critérios de avaliação de desempenho do lugar, segundo aspectos*. Ligeiramente adaptado para esta comunicação.

²¹ Seleciono o melhor dos trabalhos dos estudantes. Entretanto, complemento seu diagnóstico com observações próprias, para oferecer um quadro mais completo da realidade atual.

²² Tenorio, 2008, *op. cit.*

Economicamente, há uma grande ociosidade infraestrutural, na medida em que o lugar quase morre à noite e nos fins de semana e feriados. A manutenção da grande quantidade de espaços livres, minerais (no *deck*) ou vegetais (no térreo), sem um número condizente de atividades, sobreonera o poder público.

Quanto aos aspectos **afetivos**, o lugar é árido e favorece a sensação de agorafobia. Veicula uma solenidade, pela dimensão excessiva dos vazios, incompatível com o aconchego desejável de espaços mais típicos da centralidade urbana. Particularmente à noite, pelos percursos em meio ao nada, passa a sensação de insegurança, e é de fato inseguro, dada a ausência dos "olhos da rua", na feliz expressão de Jane Jacobs.

O lugar como um todo é fortemente **simbólico** – referência frequente em entrevistas sobre os principais ícones da cidade.²³ Para muitos, representa o centro de Brasília. Internamente, contudo, não sobressai uma imagem que o represente, além do *shopping centre* do Conjunto Nacional. Dada a importância que a Plataforma tem na vida dos brasilienses, a quantidade de pessoas que a freqüentam, e o intenso convívio no local, o lugar merece elementos configuracionais que permitam evocá-lo para além da função comercial que tem o entorno imediato.

Topoceptivamente, o mais importante é a situação de mirante para a Esplanada dos Ministérios: daí tem-se a vista do principal cartão postal da cidade. Portanto, é o entorno que qualifica a Plataforma Rodoviária topoceptivamente, mais do que seus próprios elementos morfológicos. Particularmente para o pedestre – que, se não é, deveria ser a principal referência para sua requalificação – os estímulos visuais são fracos, os lugares são maldefinidos, as "estações"²⁴ das sequências espaciais são separadas por grandes distâncias e os efeitos topológicos e perspectivos²⁵ que as definem são fracos. Enquanto motoristas, é impressionante a sequência de efeitos espaciais quando atravessamos o lugar no sentido norte-sul (e vice-versa), no trecho do Eixo Rodoviário no nível do subsolo, particularmente quanto ao jogo de luz e sombra e à variação em altura dos planos horizontais dos vários níveis do complexo edificado.

Esteticamente, ocorre algo semelhante aos aspectos topoceptivos: o lugar é antes qualificado pelo que está fora dele do que por seus elementos intrínsecos. São frágeis os elementos configuracionais a favorecerem o desejado contraste entre igualdade/semelhança, simplicidade/complexidade, nivelamento/dominância. Filosoficamente, o local é forte manifestação de uma intuição apolínea, na radical recriação do terreno, como de resto o faz Lucio Costa na Esplanada dos Ministérios, modelando o relevo mediante o terrapleno.

Diagnosticado o lugar mediante estes oito aspectos de desempenho, os alunos partem para o projeto: um estudo preliminar em duas semanas, que é avaliado e devolvido para que os alunos considerem as críticas do orientador, e um projeto básico, em quatro semanas. O pensamento *analítico* da fase de diagnóstico dá lugar ao pensamento *propositivo* da fase projetual. Os alunos são lembrados que tanto melhor será o projeto quanto mais seus atributos resolverem a maior quantidade de problemas. São lembrados também que a avaliação contemplará todos os aspectos de de-

²³ BRANCO, 2006, *Brasília: narrativas urbanas*.

²⁴ Uso termo de Kohlsdorf, 1996, *op. cit.*, para caracterizar os pontos de um percurso em que a configuração muda, estimulando nosso aparelho perceptivo, favorecendo uma boa orientabilidade.

²⁵ Alargamentos, estreitamentos, envoltimentos, situação de mirante etc. (Kohlsdorf, *idem*).

sempenho, mas isto não se dá pela média aritmeticamente do desempenho em cada aspecto, mas pela qualidade da contribuição globalmente considerada, irrespectivamente de alguns problemas pontuais (a Esplanada dos Ministérios em Brasília é dada como exemplo: com excepcional desempenho topoceptivo, simbólico e estético, tem mau desempenho sociológico – nem por isso deixa de entrar para a História como um dos lugares mais emblemáticos de todos os tempos). Vejamos alguns exemplos dos últimos semestres.

As propostas dos estudantes

Os projetos visam, essencialmente, trazer mais *urbanidade* para o lugar. Todos os aspectos de desempenho incidem nesta categoria. Exemplifiquemos alguns atributos que melhor contribuem: oferta de ampla gama de atividades, a favorecer todos os poderes aquisitivos, mormente as faixas mais populares, a grande maioria dos usuários do local; melhor definição de uso dos espaços livres; mais e melhores opções para outros modos de locomoção além do carro (pedestres, bicicletas, um veículo leve sobre trilhos); melhor conforto ambiental; melhor qualidade de mobiliário urbano; melhor definição dos espaços abertos por cheios e por fachadas ativas; eliminação de discontinuidades; mais e melhores efeitos visuais, a contribuir para a orientabilidade e identidade do lugar; fortalecimento simbólico do lugar por meio de atributos configuracionais únicos; eliminação de afetos negativos e fortalecimento do aconchego, informalidade, animação, bulício, típicos de uma área central; melhor aplicação das leis de composição plástica, visando a beleza.

Há aspectos comuns a todas as propostas: volta do comércio informal; preenchimento da lacuna entre os Setores de Diversões Norte e Sul; melhores conexões entre os vários níveis do complexo edificado, particularmente no sentido oeste, da Torre de TV; melhor definição das praças entre o Conjunto Nacional e o Teatro Nacional, e entre o Setor de Diversões Sul e o antigo Touring Clube, por volumes edificados e fachadas ativas; eliminação ou minimização de bolsões de estacionamento. Seguem comentários sobre algumas propostas e respectivos semestres.

Jonatas Amorim (1/2008) transfere todo o tráfego motorizado para a parte leste da Plataforma, considerando que, aqui, uma barreira maior de fluxo veicular interferiria menos no domínio do pedestre. Este lado fica livre da localização do comércio informal, privilegiando as vistas desimpedidas da Esplanada. a Esplanada dos Ministérios. O novo edifício central liga os dois lados do centro (norte e sul) e conecta-se por longa circulação com o talude gramado que leva à Torre de TV. Detalha módulos para o comércio informal, que podem agrupar-se em número e configurações variadas (Figuras 7, 8 e 9).

Daniel Dubugras (1/2008) também requalifica as referidas praças, detalhando o seu paisagismo. Também conecta os lados norte e sul do lugar porém ocupa mais intensamente o talude gramado a oeste. Cria coberturas amebóides que se candidatam a forte referência simbólica do lugar. É atento à necessidade de melhorar a acessibilidade pelo transporte público, com um VLT que, vindo do oeste do Eixo Monumental, sobe ao *deck* superior da Plataforma, para depois descer, a leste, na Esplanada (Figuras 10, 11 e 12).

Hans Lammers (1/2009) propõe um novo modo de circulação e acessibilidade aos ônibus, pelo qual o térreo da Plataforma fica liberado aos pedestres. Ocupa todo o semicírculo gramado a oeste por volumes construídos que configuram uma praça a

partir de onde se tem acesso à estação central do metrô. Sobre o *deck* superior propõe mega estrutura que, além de criar uma vasta sombra para as atividades locais no nível, conecta o *deck* ao talude a oeste e valoriza simbolicamente o lugar mediante geometria contrastante (Figuras 13, 14 e 15).



Figura 7. Proposta de Jonatas Amorim. Ao alto vê-se o edifício que preenche a lacuna entre as partes norte e sul dos Setores de Diversões. (Fonte: Jonatas Amorim)



Figura 8. Proposta de Jonatas Amorim. Tratamento da Praça entre o Conjunto Nacional e o Teatro Nacional. (Fonte: Jonatas Amorim)



Figura 9. Proposta de Jonatas Amorim. Novos edifício, estacionamento e ligação com o talude que leva à Torre de TV. (Fonte: Jonatas Amorim)

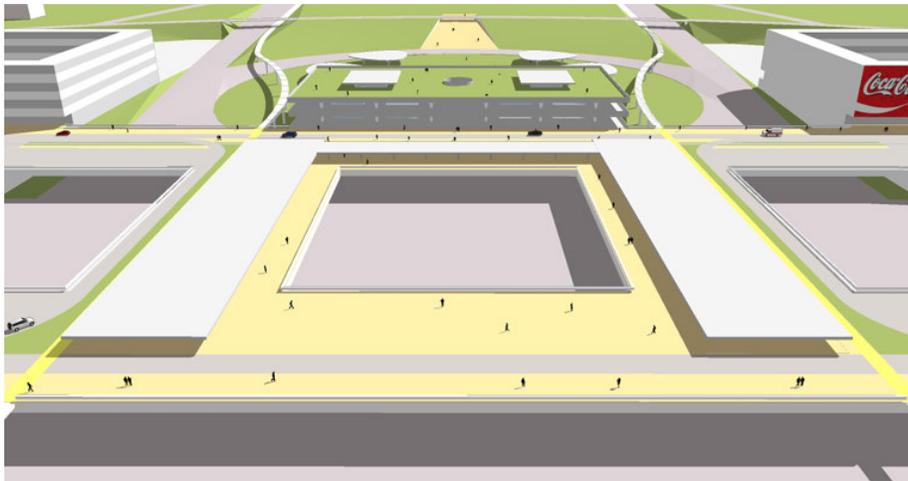


Figura 10. Proposta de Daniel Dubugras. A edificação no *deck* superior é duplicada. (Fonte: Daniel Dubugras)

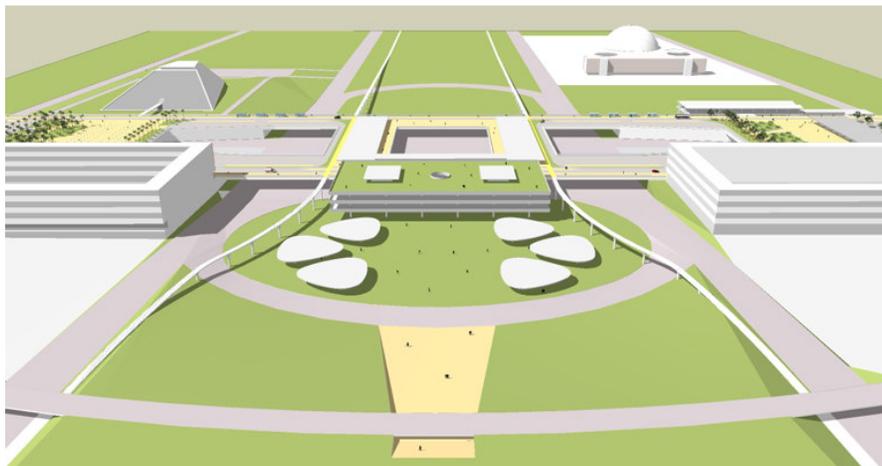


Figura 11. Proposta de Daniel Dubugras. O semicírculo a oeste é ocupado por uma extensão da área comercial e de serviços, sobre as coberturas amebóides. (Fonte: Daniel Dubugras)



Figura 12. Proposta de Daniel Dubugras. Tratamento da Praça entre o Conjunto Nacional e o Teatro Nacional. (Fonte: Daniel Dubugras)

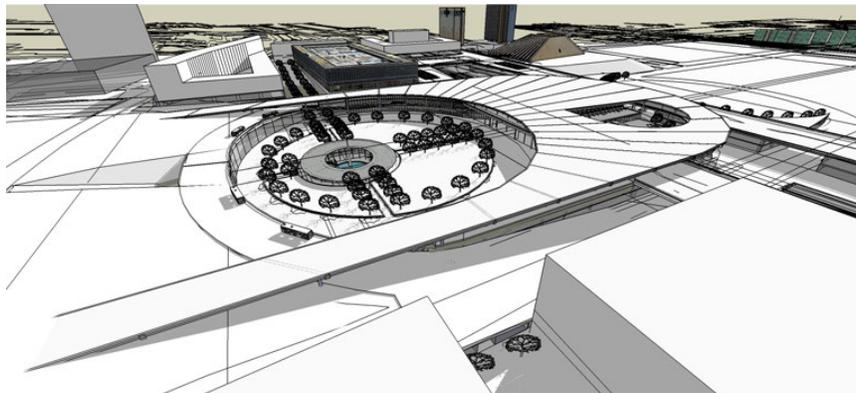


Figura 13. Proposta de Hans Lammers. A megaestrutura sobre a Plataforma atual, prolongando-se até o talude a oeste. (Fonte: Hans Lammers)

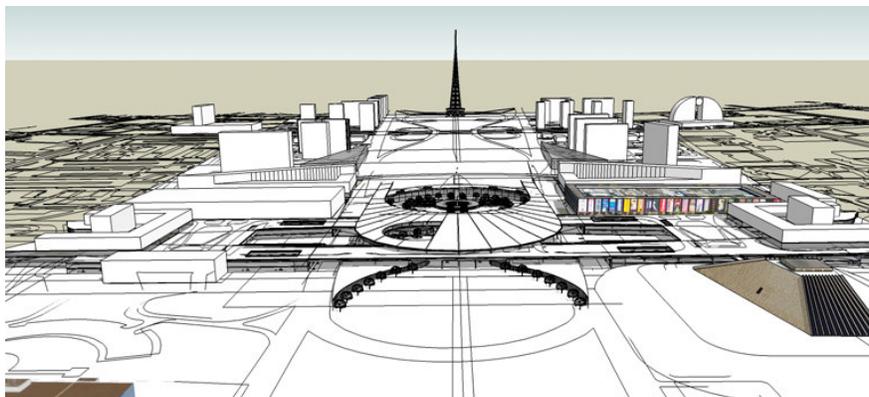


Figura 14. Proposta de Hans Lammers. Vista do novo edifício na direção oeste, com a Torre de TV ao fundo. (Fonte: Hans Lemmers)



Figura 15. Proposta de Hans Lammers. Nova praça semienterrada, onde está a entrada do metrô. (Fonte: Hans Lammers)

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. (Bom exemplo é o projeto recente de Oscar Niemeyer para a "Praça da Soberania", que felizmente, ao que tudo indica, ficará no papel.)²⁶

As propostas dos estudantes são exemplos de resgate do que mais encantou Lucio Costa na visita de 1984, como referido: "quem tomou conta [da Plataforma] foram esses brasileiros legítimos que construíram a cidade e estão instalados ali legitimamente. É o Brasil... E eu fiquei orgulhoso disso, fiquei satisfeito. (...) Foi uma Bastilha."²⁷ Um dia a situação perversa de hoje será revertida. Aliás, já está sendo: os camelôs estão voltando, 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" (Figura 16), 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 quantitativa superior. É factível ajustar isto, demonstram-no os alunos. A diversidade, que não têm abrigo no quadro atual, é a alma das ruas e das áreas centrais da cidade. Uma nova "Bastilha"...

²⁶ Mais uma "praça" (atentem para as aspas), desta feita para o gramado central da Esplanada dos Ministérios. O projeto provocou acirrado e amplo debate, que envolveu arquitetos (inclusive professores da Universidade de Brasília, entre eles o autor) e a população em geral da cidade. Ela manifestou-se maciçamente contra a construção por votação na internet, promovida pelo jornal *Correio Brasiliense*. O Governador desistiu da execução. O leitor tem acesso a muitos textos do debate na página do periódico eletrônico *Mínimo Denominador Comum* (<http://mdc.arq.br/>). Depois de recusada a primeira proposta, Niemeyer apresentou nova versão. O Governador reiterou que não construirá.

²⁷ Costa, 1995, *op. cit.*

A ORDEM, A ORGANIZAÇÃO E A BELEZA VENCERAM.

Shopping Popular da Rodoferroviária. Uma obra do GDF para dar mais dignidade e cidadania aos trabalhadores. Mais um bom exemplo de que o GDF não vai deixar acontecer aqui o que vem acontecendo nas outras grandes cidades brasileiras.



Com a ida dos camelôs da Rodoviária e do Setor Comercial Sul para o novo Shopping Popular da Rodoferroviária, o centro de Brasília está mais bonito e espaçoso. O mesmo aconteceu na Ceilândia, quando o GDF transferiu 1.800 camelôs para o Shopping Popular da Ceilândia. Resultado: uma cidade organizada, com mais qualidade de vida e melhor para todos.



Figura 16. Página do *Correio Brasiliense*, de 1 de junho de 2008, celebrando a remoção dos camelôs. (Fonte: *Correio Brasiliense*)

Bibliografia

- BRANCO, Maria Cecília C. C. *Brasília: narrativas urbanas*. Dissertação de Mestrado, Programa de Pós-Graduação em Sociologia, Universidade de Brasília. Brasília: s.n., 2006.
- COSTA, Lucio. "Brasília 57-85 (do plano-piloto ao Plano Piloto)". Brasília: Governo do Distrito Federal, Convênio SVO/DAU - Terracap/DITEC, 1985, p. 66.
- COSTA, Lucio. *Lucio Costa: registro de uma vivência*. São Paulo: Empresa das Artes, 1995.
- FERREIRA, Marcílio Mendes, GOROVITZ, Matheus. *A invenção da Superquadra: o conceito de Unidade de Vizinhança em Brasília*. Brasília: IPHAN, 2007.
- HILLIER, Bill, LEAMAN, Adrian. "Architecture as a discipline". *JAR* 5/1, March 1976, p. 28-32.
- HOLANDA, Frederico de. "A praga do infinito e a ressurreição do lugar". In: DUARTE, Cristiane R. *et alli*. *O lugar do projeto no ensino e na pesquisa em arquitetura e urbanismo*. Rio de Janeiro : Contra Capa Livraria, 2007, p. 241-254.
- HOLANDA, Frederico de. "A praga do infinito e a ressurreição do lugar". In: DUARTE, Cristiane R. *et alli*. *O lugar do projeto no ensino e na pesquisa em arquitetura e urbanismo*. Rio de Janeiro : Contra Capa Livraria, 2007, p. 241-254.
- 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.
- HOLANDA, Frederico de. "Brasília - proposta, presente desejo". In: X Seminário de história da cidade e do urbanismo – Anais (cd-ROM). Recife: Centro de estudos avançados de conservação integrada - CECI, 2008.
- HOLANDA, Frederico de. Brasília: ciudad moderna, ciudad eterna. In VILLAESCUSA, Eduard Rodríguez I, FIGUEIRA, Cibele Vieira. *Brasília 1956-2006 – de la fundación de una ciudad capital, al capital de la ciudad*. Barcelona: Editorial Milenio, 2006, p. 127-173.
- HOLANDA, Frederico de. *Critérios de avaliação de desempenho do lugar, segundo aspectos*. Brasília: s.n, 2009.
- KOHLSDORF, Maria E. *A Apreensão da Forma da Cidade*. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1996.
- ORNSTEIN, Sheila. *Avaliação Pós-Ocupação do Ambiente Construído*. São Paulo: Studio Nobel, 1997.
- TENORIO, Gabriela. "... e Brasília tem centro?". In: X Seminário de história da cidade e do urbanismo – Anais (cd-ROM). Recife: Centro de estudos avançados de conservação integrada - CECI, 2008.
- TENORIO, Gabriela. "Uma 'praça' não é uma praça". In: XIII ENANPUR – Encontro Nacional da ANPUR (Anais em CD-ROM). Florianópolis: ANPUR, 2009.

Listagem das Ilustrações

- Figura 1. Proposta de Lucio Costa para edifício debruçado sobre a Plataforma Rodoviária, ao longo de toda a sua extensão. (Fonte: Costa, 1995)
- Figura 2. Croquis de Lucio Costa para a Esplanada dos Ministérios, mostrando edifício alongado conectando os blocos ministeriais, não executado. (Fonte: Costa, 1995)
- Figura 3. Plataforma Rodoviária, segundo croquis da *Memória*, mostrando os estacionamentos e a localização das "praças". (Fonte: Costa, 1995)
- Figura 4. Foto aérea da área trabalhada pelos estudantes. (Fonte: Google Earth)
- Figura 5. Situação da Plataforma antes da remoção dos camelôs. (Fonte: Gabriela Tenorio.)
- Figura 6. "Shopping popular", para onde os camelôs foram removidos.
- Figura 7. Proposta de Jonatas Amorim. Ao alto vê-se o edifício que preenche a lacuna entre as partes norte e sul dos Setores de Diversões. (Fonte: Jonatas Amorim)
- Figura 8. Proposta de Jonatas Amorim. Tratamento da Praça entre o Conjunto Nacional e o Teatro Nacional. (Fonte: Jonatas Amorim)
- Figura 9. Proposta de Jonatas Amorim. Novos edifício, estacionamento e ligação com o talude que leva à Torre de TV. (Fonte: Jonatas Amorim)
- Figura 10. Proposta de Daniel Dubugras. A edificação no *deck* superior é duplicada. (Fonte: Daniel Dubugras)
- Figura 11. Proposta de Daniel Dubugras. O semicírculo a oeste é ocupado por uma extensão da área comercial e de serviços, sobre as coberturas amebóides. (Fonte: Daniel Dubugras)
- Figura 12. Proposta de Daniel Dubugras. Tratamento da Praça entre o Conjunto Nacional e o Teatro Nacional. (Fonte: Daniel Dubugras)
- Figura 13. Proposta de Hans Lammers. A megaestrutura sobre a Plataforma atual, prolongando-se até o talude a oeste. (Fonte: Hans Lammers)
- Figura 14. Proposta de Hans Lammers. Vista do novo edifício na direção oeste, com a Torre de TV ao fundo. (Fonte: Hans Lemmers)
- Figura 15. Proposta de Hans Lammers. Nova praça semienterrada, onde está a entrada do metrô. (Fonte: Hans Lammers)
- Figura 16. Página do *Correio Brasiliense*, de 1 de junho de 2008, celebrando a remoção dos camelôs. (Fonte: *Correio Brasiliense*)