

SQN-109, BRASÍLIA: PERMANÊNCIA E INOVAÇÃO*

109 NORTH SUPERBLOCK, BRASÍLIA: STABILITY AND CHANGE

FREDERICO DE HOLANDA**
VICENTE BARCELOS***

RESUMO

Este texto discute o projeto da SQN-109 no Plano Piloto de Brasília, atualmente em implantação. O desafio foi inovar tendo de obedecer a todas as severas limitações da legislação. Procurou-se: a) estabelecer claras relações da quadra com o seu entorno, valorizando elementos como a entrada para os veículos, o ponto de ônibus, e as ligações com o comércio local e o clube; b) aumentar a legibilidade interna da quadra; c) criar um sistema viário em "laço" e não em "árvore"; d) localizar os equipamentos coletivos ao longo do eixo de entrada da quadra, mais acessíveis aos não-moradores – que, de fato, os usam; e) priorizar os pedestres, por meio de calçadas contínuas, descontinuando assim as faixas de rolamento asfaltadas para veículos; f) utilizar a vegetação e a iluminação como elementos que reforcem a identidade do lugar.

Palavras-chave: Brasília; Superquadra; Desenho urbano; Projeto paisagístico.

ABSTRACT

This text discusses the design of the 109 North Superblock, in the Pilot Plan, Brasília, now being implemented. The challenge was to innovate, having to obey the severe restrictions of present legislation. The attempt was to: a) establish clear relations of the superblock with the surroundings, giving due importance to the entrance of vehicles, the bus stop, the connections with the local shopping and the club; b) enhance the internal legibility of the superblock; c) create a "lattice" and not a "tree-like" street system; d) locate the public facilities along the entrance axis, thus making them more accessible to non-locals, who in fact intensely use them; e) give preference to pedestrians by means of continuous sidewalks, and making traffic lanes discontinuous; f) use vegetation and public lighting as elements which reinforce the identity of the place.

Keywords: Brasília; Superblock; Urban design; Landscape design.

* Nova versão (março de 2002), significativamente revista e ampliada, de comunicação apresentada no "2º Encontro interdisciplinar sobre o estudo da paisagem", realizado pela FAAC Unesp Bauru e pela Sociedade Brasileira de Arborização Urbana, de 13 a 17 de maio de 1996, Bauru, SP, mas nunca publicada. Os autores agradecem a elaboração das perspectivas a Eliel Américo Santana da Silva, e a dos croquis a George Alex da Guia.

** Arquiteto, PhD., Professor da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília.

*** Arquiteto, Doutor, Professor da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília.

Os estudos iniciais para os projetos das superquadras norte 109, 110, 309 e 310, situadas na Asa Norte do Plano Piloto de Brasília, foram elaborados a partir de contato estabelecido entre a então Secretaria de Viação e Obras do Governo do Distrito Federal, e a Universidade de Brasília, em 1985. Naquele momento, a Universidade de Brasília e a Caixa Econômica Federal eram co-proprietárias das projeções daquelas quadras, todas até então desocupadas. Havia um projeto registrado em cartório, mas a então SVO-GDF verificou a inviabilidade de executar o sistema viário como previsto, e procurou a Universidade de Brasília para discutir o problema. A UnB propôs então realizar um novo projeto para o conjunto das quatro superquadras, a ser elaborado por professores do então Instituto de Arquitetura e Urbanismo, hoje Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. Dada a co-propriedade destas superquadras com a CEF, foi acertado que o novo projeto seria a esta submetido, e posteriormente então enviado à SVO-GDF. O novo projeto para as quatro superquadras foi realizado pelos professores Benamy Turkienicz, Eurico Salviati, Frederico de Holanda e Nícia Borman, aprovado pela CEF, e registrado em cartório.

No segundo semestre de 1994, incorporadores encaminharam para aprovação, por parte do GDF, projetos dos primeiros edifícios a serem construídos em projeções da SQN-109. Nesta ocasião, a Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da UnB, por intermédio de seus professores Frederico de Holanda e Vicente Barcellos, realizou, como atividade de extensão vinculada ao Ceplan-Centro de Planejamento de Arquitetura e Urbanismo, o projeto de paisagismo desta superquadra. Sua realização contou com a participação das bolsistas de extensão Anamaria Martins e Ivana Campelo, durante o prazo de 90 dias de vigência do projeto (dezembro de 1994 a fevereiro de 1995).

ANTECEDENTES

A realização do projeto para a SQN-109 partiu de uma análise das superquadras implantadas no Plano Piloto de Brasília. Procurou-se construir sobre a experiência passada, evitando-se os problemas que, do ponto de vista dos autores, verificaram-se ao longo do tempo. Estes problemas são discutidos nesta seção, como se segue. Nas próximas seções, veremos como o nosso projeto procura evitá-los.¹

AS RELAÇÕES COM O ENTORNO

Este aspecto pode ser considerado em duas escalas: a) a relação com o entorno mais amplo, ou seja, o conjunto de superquadras das duas asas – norte e sul – do Plano Piloto e b) a relação com o entorno imediato, ou seja, o comércio local, as superquadras vizinhas, a área prevista para o clube de vizinhança etc.

No primeiro caso, não havia possibilidade de inovações mais significativas, dadas as limitações impostas pela legislação. Do ponto de vista *funcional*,² por exemplo, não era possível (ainda que se quisesse) rever o esquema de acesso veicular único ao interior da superquadra. Do ponto de vista *topoceptivo*, ou seja, relativo àqueles aspectos que dizem respeito à *orientabilidade* e *identidade* do lugar,³ verifica-se, ao longo das asas residenciais, que não há o tratamento paisagístico, preconizado por Lúcio Costa desde a elaboração do projeto do Plano Piloto, que permitiria uma melhor caracterização/individualização de cada superquadra, ao mesmo tempo em que conferiria, ao conjunto, uma determinada unidade. Como ele afirmou:

... ocorreu a solução de criar-se uma seqüência contínua de grandes quadras (...) emolduradas por uma larga cinta densamente arborizada, árvores de porte, prevalecendo em cada quadra determinada espécie vegetal (...) Disposição que apresenta a dupla vantagem de garantir a ordenação urbanística mesmo quando varie a densidade, categoria, padrão ou qualidade arquitetônica dos edifícios (...) (Costa, 1995, p. 291-292)

Pelo contrário, verifica-se quase sempre uma mistura desordenada de espécies ao longo das duas asas. No nosso caso, propusemos espécies arbóreas que conferissem a cada um dos lados da superquadra uma unidade e identidade pró-

¹ Não será aqui realizada uma discussão abrangente da Unidade de Vizinhança, a qual não foi objeto deste projeto. Para tal, ver Gorovitz (1995, p. 294-302), assim como Holanda, no prelo, particularmente o Cap. 7.

² Estamos aqui utilizando a *taxonomia aspectual* utilizada no âmbito da pesquisa "Dimensões morfológicas do processo de urbanização", pela qual os aspectos de desempenho do espaço arquitetônico são classificados em *funcionais*, *co-presenciais*, *bio-climáticos*, *econômicos*, *topoceptivos*, *emocionais* e *simbólicos*. Discussão mais detalhada está em Holanda, no prelo.

³ Teoria mais abrangente, relativa a este aspecto, encontra-se em Kohlsdorf (1996).

pria. A localização destas espécies levou também em conta, como veremos, aspectos *bio-climáticos*.

No segundo caso, ou seja, quanto às relações com o entorno imediato, são vários os problemas que foram identificados, como se segue.

A implantação dos blocos residenciais quase nunca leva em conta as relações com os edifícios do entorno, como os blocos do comércio local, ou com equipamentos, como as paradas de ônibus. A distribuição dos edifícios parece objetivar mais um *grafismo* agradável de se ver em planta, do que um sistema de espaços abertos através dos quais se dê a ligação entre os vários destinos internos, e entre estes e os externos. Funcionalmente, isso finda por impor percursos mais longos e indiretos para os pedestres, assim como, topoceptivamente, tais percursos são desprovidos de uma diferenciação que nos permita bem orientarmos para os vários destinos (Fig. 1).



Fig. 1 – Exemplo comum de relações precárias de uma superquadra existente com o entorno: caminhos bloqueados para o comércio local e para a parada de ônibus

Por outro lado, a implantação dos blocos residenciais não cria “vestíbulos” para a quadra, espaços que se diferenciem e se percebam como “*halls* de entrada”,

tanto para veículos (marcando o acesso único à quadra), como para pedestres (marcando a localização da parada de transportes coletivos). Nas quadras atuais, *não há* uma relação entre essas *funções de circulação* e uma *configuração espacial* que as assinala. Neste projeto, veremos como se lança mão, tanto de dimensões diferenciadas dos espaços abertos nestes pontos, como se utilizam espécies arbóreas próprias para acentuar essa marcação.

DIFERENCIAÇÃO ESPACIAL INTERNA

Nas quadras existentes, em geral não existe uma diferenciação espacial, pela qual se percebem espaços principais e secundários, mais ou menos acessíveis, maiores ou menores, mais sombreados ou mais ensolarados, mais ou menos equipados etc. Essa diferenciação tem importantes implicações *topoceptivas* (pois facilita a orientabilidade), assim como *co-presenciais* (pois está relacionada à ocorrência diferenciada de presença/ausência das pessoas no espaço público) e *funcionais* (pois considera a complementaridade enriquecedora de certos equipamentos e espaços abertos com características peculiares). A permeabilidade banalizada, tida como um grande valor da solução da superquadra, e pela qual, utilizando-se os pilotis dos blocos, poder-se-ia caminhar em todas as direções (o que, na prática, não é tão verdade assim), vai de encontro a configurações historicamente tidas como de alta qualidade espacial, pela qual alguns lugares se destacam, seja pelos seus aspectos físicos, seja por aspectos de animação e uso dos lugares. Se isto é verdade para a escala maior da cidade, também o é para a escala menor do bairro, ou de parte de um bairro, como é o caso de uma superquadra.

Há duas exceções a assinalar. Em primeiro lugar, pode haver uma diferenciação espacial entre “centro” e “periferia” da quadra, particularmente em projetos mais recentes (Fig. 2). Nestes casos, os edifícios residenciais concentram-se próximos aos limites da superquadra, liberando o miolo para espaços abertos maiores e para equipamentos (como os escolares). Não há, entretanto, uma boa articulação entre espaços “periféricos” e “centrais”. Além disto, estes últimos apresentam-se, via de regra, excessivamente grandes, pouco utilizados, e muito mal conservados.

Em segundo lugar, há uma diferenciação entre “espaços de serviço” (Fig. 3), destinados à circulação e estacionamento de veículos motorizados, por um lado, e “espaços sociais” (Fig. 4), destinados à circulação e permanência de pessoas. Temos aqui a recorrência da clássica – e radical – separação entre veículos e pedestres preconizada pelo Movimento Moderno. Por um lado, verifica-se a extrema aridez dos primeiros – que, ainda assim, e dependendo das necessidades específicas de determinados jogos (como superfícies duras), são intensamente utilizados por crianças e jovens. Para maximizar a separação veículos/pedestres, foi adotada uma estrutura “em árvore” do sistema viário, pela qual não se criam anéis

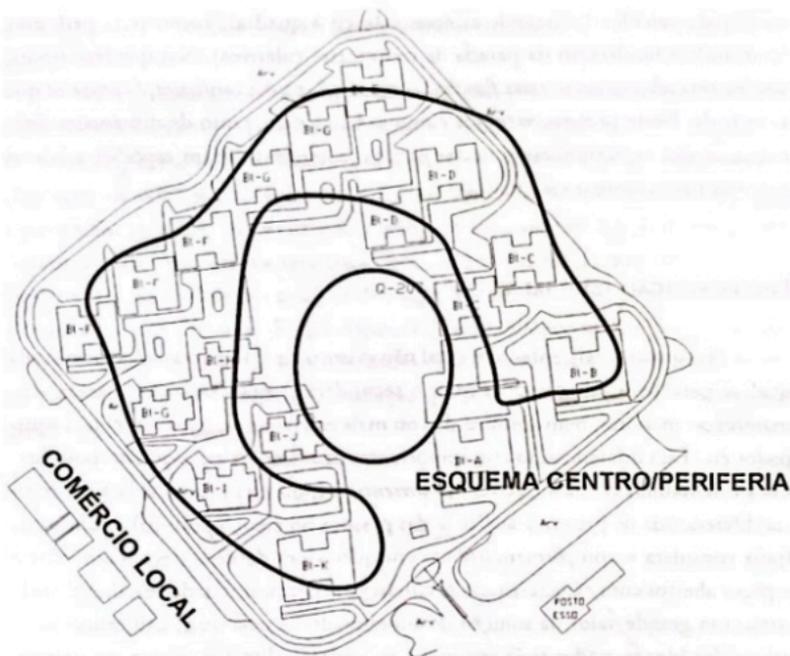


Fig. 2 – Esquema “centro/periferia” de uma superquadra existente



Fig. 3. Espaços “de serviço”. Exemplos das superquadras 206 Norte (a) e 307 Norte (b).



Fig. 4. Espaços “sociais”. Exemplos da superquadra 308 Norte.

de circulação, o que implica que todas as vias têm caixas generosas que possam absorver circulação nos dois sentidos, e o que obriga percursos mais longos, por exemplo, aos veículos de coleta de lixo, que passam, necessariamente, ao menos duas vezes, pelo mesmo trecho viário. Também, é mais difícil, neste esquema, encontrar um endereço desconhecido. Por outro lado, verifica-se a pouca utilização dos segundos (os "espaços sociais"), onde se concentra a ocorrência de forrações vegetais e de espécies arbustivas e arbóreas, e que são muito mais *vistos* do que *usados*. O nosso projeto apresenta uma diversidade bem marcada entre os vários tipos de espaços abertos, assim como elimina a dicotomia "espaços de serviço/ espaços sociais", criando-se anéis viários, tanto quanto possível, e minimizando os percursos necessários para cobrir toda a quadra.

LOCALIZAÇÃO DOS EQUIPAMENTOS

As quadras iniciais contavam, além dos edifícios residenciais, com apenas o jardim de infância, a escola-classe, playgrounds e quadras poliesportivas. Agora, inclui-se no programa funcional, necessariamente, previsão de espaços para administração da quadra, banca de jornais e revistas, ponto de táxi. A lógica da unidade de vizinhança, pela qual supostamente existiria uma relação bi-unívoca entre determinados equipamentos e determinadas áreas urbanas, levou a localização das escolas, via de regra, para os pontos mais "profundos" da quadra – isto é, mais inacessíveis por parte dos veículos externos que demandam o seu interior – por acreditar-se que os usuários destes equipamentos seriam os moradores do entorno imediato e, portanto, não se utilizariam de veículos para acessar estes equipamentos. Aqui, como alhures, isto não se verificou, o que gerou uma interferência veicular imprevista, e extremamente desconfortável para os moradores, no interior das superquadras, por ocasião da chegada e saída das crianças das escolas. Para os próprios motoristas, também, o desempenho do sistema viário é insatisfatório, pois ele não foi projetado para assimilar tais fluxos.

Não foi considerada, nas quadras existentes, a complementaridade entre os vários equipamentos, no sentido de se gerarem ambientes que usufruam dos efeitos específicos das várias atividades, fazendo com que elas se alimentem mutuamente. Por exemplo, não há proximidade de espaços freqüentados por várias faixas etárias (crianças, adolescentes, idosos) que permitam uma visibilidade mútua e co-presença mais efetiva entre estas faixas, o que beneficiaria a socialização. A relação entre caixas de areia, quadras poliesportivas, barras para exercícios de musculação, áreas de lazer contemplativo, as próprias escolas etc., é mais freqüentemente aleatória do que intencionalmente definida. Perde-se a oportunidade de utilizar essa localização relativa entre equipamentos, para contribuir para a diferenciação espacial da quadra, acima comentada. Veremos como, no nosso projeto,

estas localizações implicam uma variação entre lugares de maior condensação de animação, e lugares mais tranquilos.

A CIRCULAÇÃO DE VEÍCULOS E DE PEDESTRES

Apesar do discurso, pelo qual toda a prioridade, dentro da quadra, seria dada aos pedestres, não é exatamente isto que se verifica na experiência existente. Particularmente após a generalização das garagens subterrâneas, a proliferação de rampas (duas para cada bloco) rompe a continuidade dos passeios de pedestres, e o tratamento asfáltico do piso tem prioridade sobre o tratamento cimentado (ou de outros materiais) das calçadas – estas é que são freqüentemente interrompidas, e não aquele. São muito raros os casos em que se unem garagens de blocos distintos, minimizando o impacto das rampas no espaço público aberto. Veremos como, no nosso projeto, as calçadas é que são contínuas, e o asfalto é descontínuo em todos os pontos onde o percurso de pedestres se mostra importante, no sentido de manter-se uma malha abrangente e clara para os pedestres em toda a área.

As seções que se seguem passam a comentar os vários atributos do nosso projeto, e como ele procura resolver os problemas acima comentados.

O PROJETO PARA A SQN-109

As relações com o entorno

O partido tem por elementos principais dois eixos retilíneos que se cruzam perpendicularmente, e que funcionam como fortes âncoras com os elementos fundamentais do entorno: comércio local ao norte, parada de ônibus a leste, clube de vizinhança ao sul (previsto), entrada de veículos a oeste (Figs. 5 e 6). O eixo sul-norte – a *promenade* – vaza completamente a quadra e penetra exatamente no meio de dois blocos do comércio local (SCLN-109) (Figs. 7 e 8). Estes blocos comerciais, juntamente com os edifícios residenciais no interior da quadra, estão implantados de maneira a formar um cone visual que se estreita progressivamente no sentido norte, estabelecendo uma continuidade com elementos externos que somente por acaso ocorre em superquadras existentes. Por outro lado, tal estreitamento contribui para a percepção diferenciada dos dois sentidos da *promenade* – sul-norte/norte-sul. (Mais sobre estes eixos em seções posteriores.)

O eixo leste-oeste, tendo por uma das extremidades o local da parada de ônibus, favorece um percurso mais natural dos pedestres que passam *através* da quadra, ao longo dos seus equipamentos mais importantes. Isto insere um elemento de *urbanidade* interessante, por meio da visibilidade mútua e co-presença

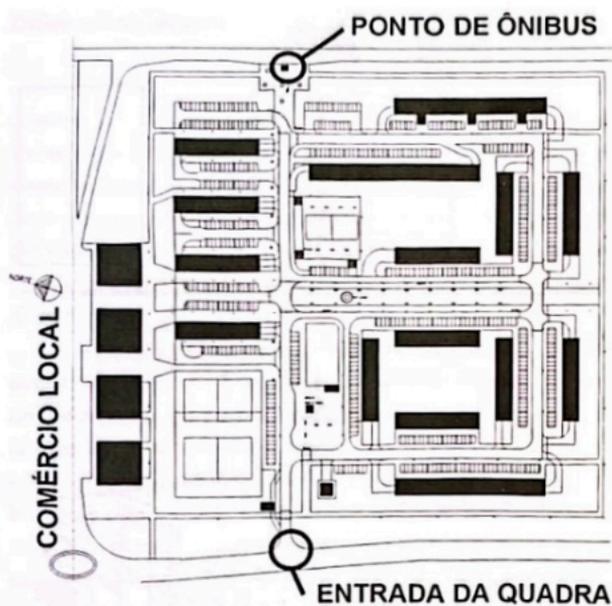


Fig. 5. Planta baixa da SQN-109 (a posição dos blocos do comércio local foi dada).

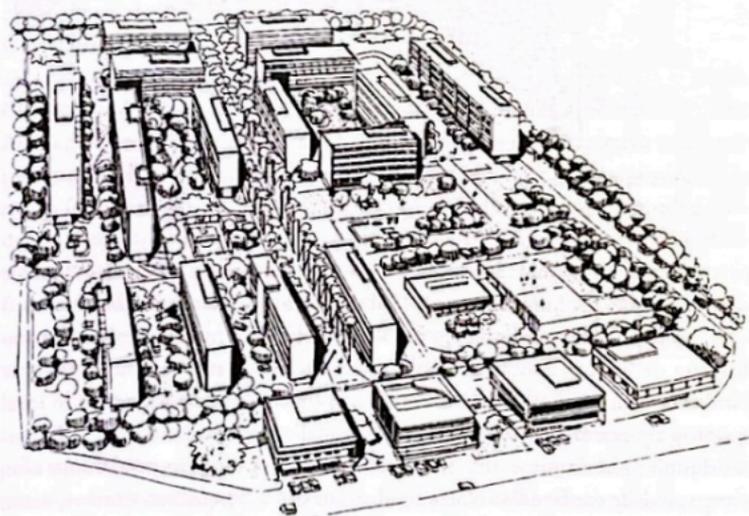


Fig. 6. Perspectiva "a vôo de pássaro" do projeto (vista a partir do norte).

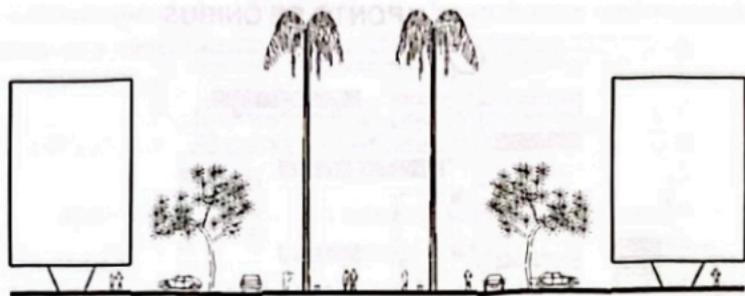


Fig. 7. Corte esquemático na promenade.

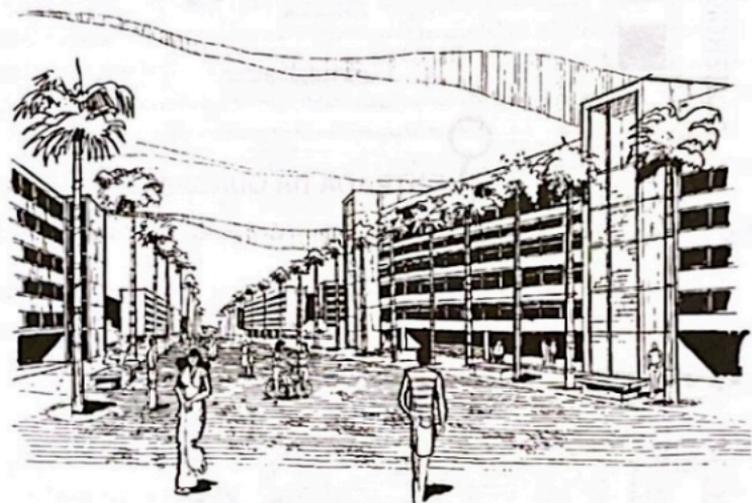


Fig. 8. Vista da promenade.

proporcionada entre moradores e estranhos. (Outros espaços da quadra são mais reclusos, e serão predominantemente utilizados pelos moradores, como veremos.)

O relevo é caracterizado por um suave declive no sentido sudoeste/nordeste (cerca de 5%). A solução de implantação dos blocos residenciais negou uma obediência mais rigorosa às curvas de nível, assim como ao posicionamento ideal quanto a aspectos bio-climáticos (pelos quais a melhor orientação da maior dimensão dos blocos seria no sentido noroeste/sudeste) e optou pelo paralelismo e/ou ortogonalidade em face dos blocos residenciais das superquadras vizinhas, assim como daqueles do comércio local. Privilegiou-se, assim, maior unidade perceptiva com o entorno.

Diferenciação espacial

Uma boa legibilidade interna da quadra depende de diferenciação, tanto quanto aos cheios, isto é, os edifícios, quanto aos vazios, isto é, os espaços livres de uso coletivo. Com relação aos espaços livres, o tratamento paisagístico (entendido aqui como constituído pela vegetação, tratamento de pisos e distribuição do mobiliário urbano) soma-se aos atributos morfológicos definidos a partir da implantação das edificações no projeto urbanístico (tamanho, forma e localização relativa dos vazios), no sentido da constituição e caracterização dos espaços que se queria diferenciados.

Na SQN-109 temos, com algumas nuances, cinco tipos de espaços: 1) espaço axial oeste-leste; 2) espaço axial norte-sul; 3) espaços axiais secundários, definidos ao longo das ruas de circulação mais local; 4) espaços reclusos entre as edificações e 5) cordão verde da quadra. Por intermédio dos atributos das edificações e da vegetação, procuramos definir todos estes tipos o mais claramente possível, buscando caracterizá-los como “salas” ou “corredores” urbanos.

Os espaços axiais oeste-leste e norte-sul cruzam-se perpendicularmente e vazam completamente a quadra. Eles deverão polarizar a utilização do espaço público, e foram pensados em função de elementos do entorno que são geradores de movimento. Como antes observado, muito freqüentemente as soluções adotadas ignoram, por exemplo, os fluxos de pedestres gerados a partir dos pontos de ônibus. Não se trata, no caso, de simples permeabilidade, que poderia ser garantida pelos pilotis. Trata-se de valorizar esses espaços de circulação, fazendo com que eles sejam claramente legíveis, tanto de fora para dentro da quadra, como de pontos diversos do interior da própria quadra.

O espaço axial oeste-leste tem por extremidades, a oeste, a entrada de veículos da quadra a partir da via W-1, e a leste o ponto de ônibus, no Eixinho Oeste. Ao longo deste eixo estão localizados os equipamentos de uso coletivo (jardim de infância, escola-classe, parque de vizinhança) e o mobiliário urbano mais significativo (abrigo de táxi, banca de jornais e revistas, administração da quadra, quadra poli-esportiva, abrigo de passageiros de ônibus), contribuindo para o fortalecimento do sentido de *lugar*. Observe-se que, pela localização das escolas próximas à entrada da quadra, garante-se sua fácil acessibilidade por parte da clientela que vem do exterior, evitando-se o intenso tráfego gerado por estes equipamentos nas partes mais internas da quadra.

O espaço axial norte-sul – a *promenade* (Fig. 7 e 8) – liga o comércio local à área prevista para o clube de vizinhança. Por sua localização central na quadra e pelo tratamento paisagístico, o espaço deverá ser bastante utilizado pelos pedestres, seja como caminho para o comércio local, seja para fins de simples lazer, mais contemplativo que ativo. Ele é marcado diferenciadamente por um renque de palmeiras reais (*Roystonea oleraceae*) e pelo piso em pedra portuguesa. Bancos serão

localizados para o descanso e para a socialização. Com uma escultura situada próxima ao cruzamento deste eixo com aquele no sentido oeste-leste, pretendemos criar um marco visual que contribuirá para a identidade e orientabilidade do lugar.

Os espaços axiais secundários (Fig. 9), definidos ao longo das ruas de circulação mais local, são claramente constituídos pelas edificações e contêm tanto as faixas de rolamento para veículos como as calçadas para pedestres. Com essa superposição, evitamos a aridez que resulta de espaços ocupados exclusivamente por veículos, estacionados ou em movimento, para os quais dão os fundos dos edifícios. Neste projeto, os “fundos” voltam-se para os espaços mais reclusos, tanto no que diz respeito aos veículos quanto aos pedestres. Incorporaram-se assim lições importantes da história desta e de outras cidades, pelas quais a circulação de veículos funciona como importante magneto para a presença da população, particularmente os mais jovens. As dimensões destes lugares permitem a incorporação de calçadas e faixas de amenização entre as edificações, além das faixas de rolamento e dos estacionamentos intensamente arborizados. As calçadas não serão interrompidas pelo acesso às garagens: os veículos as cruzam num nível mais elevado que o das vias, onde o asfalto é interrompido em benefício do cimentado da calçada, deixando clara a prioridade dos pedestres nestes lugares. Esta solução, eliminando a dicotomia “via para circular” e “via para acesso a vagas”, reduz também significativamente a superfície viária. Por outro lado, rompe-se a continuidade entre as faixas de rolamento e as vagas de estacionamento em superfície (entre estes dois elementos estão as calçadas). A redução do asfalto a uma superfície mínima (6,00 metros de largura, mais do que suficiente para duas mãos de tráfego), entalada entre as calçadas, assim como a utilização de *blokrets* vazados nas vagas de estacionamento de superfície, contribuem para uma paisagem mais amena ao longo destes eixos, assim como para maior absorção, pelo solo, das águas pluviais.

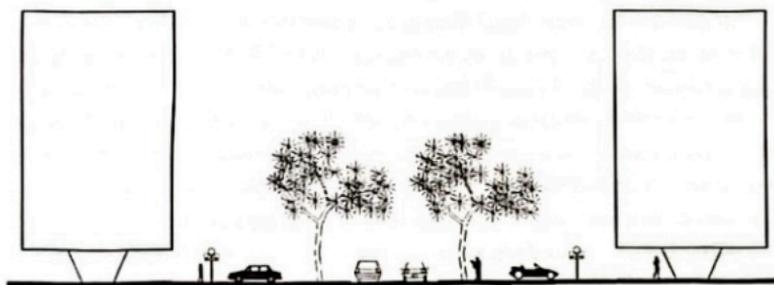


Fig. 9. Corte esquemático nas ruas secundárias.

Os espaços reclusos situam-se entre as edificações, onde não haverá vias claras de circulação para pedestres, muito menos para veículos. Estes espaços funcionarão como espécie de “quintais” semi-privados para os edifícios do seu entorno.

no imediato (na medida em que são relativamente reclusos mas seu acesso é livre de barreiras), e poderão abrigar árvores frutíferas dispostas de maneira a não impedir práticas esportivas informais e brincadeiras, particularmente de crianças menores. Dependendo do interesse dos moradores, poderão aqui também ser desenvolvidas hortas comunitárias. Pensamos na criação destes espaços *intencionalmente* mais reclusos, no sentido de naturalmente se induzir uma maior condensação de pessoas – paradas ou em movimento – nos espaços mais importantes da quadra, o que contribui para uma diferenciação entre espaços mais “bucólicos” e mais “urbanos”, mesmo nesta reduzida escala local.

O cordão verde é formado por árvores que envolvem a quadra e sombreiam as calçadas periféricas. A exemplo dos espaços mais reclusos acima comentados, sua posição segregada em relação aos grandes eixos polarizadores, implicará naturalmente uma menor utilização. Noutras quadras, a utilização destas calçadas periféricas é forçada pela inexistência de eixos de circulação que liguem mais naturalmente magnetos entre si (como o eixo oeste-leste, que liga a parada de ônibus à entrada de veículos da quadra, e alimenta os principais equipamentos internos). Neste projeto, a legibilidade e acessibilidade dos eixos que ligam aqueles magnetos entre si potencializarão sua utilização, em detrimento dos espaços mais segregados.

Localização dos equipamentos

Já observamos alguns aspectos relativos à localização dos equipamentos no interior da quadra. Esta localização foi utilizada como estratégia de diferenciação espacial (ver anteriormente). Vale frisar ainda que os seus *efeitos* no espaço público foram considerados no sentido de que se fortalecessem mutuamente: a proximidade (implicando tanto acessibilidade física como visibilidade recíproca) entre equipamentos utilizados por várias faixas etárias enriquece a socialização, assim como potencializa a utilização do espaço ao longo do tempo, uma vez que os horários adotados pelos vários tipos de usuários são variados. Esta concentração define o eixo leste-oeste como o espaço onde se condensa a *urbanidade* da quadra – aqui entendida como mútua acessibilidade e visibilidade entre categorias distintas de pessoas.⁴

Essa proximidade entre equipamentos reduziu, também, na medida em que as restrições legais o permitiram, a quantidade de *espaços mortos*⁵ da quadra. Note-se, particularmente, que os lotes das duas escolas são contíguos, o que reduz a grande parcela de espaços abertos definidos por muros ou cercas fechadas.

⁴ Como colocado por muitos estudiosos da questão do *espaço público* e de sua utilização. Ver Sennett (1988).

⁵ Espaços públicos abertos residuais, ou fracamente definidos, ou “cegos”, denominação que varia de autor para autor, mas que descreve o mesmo fenômeno, típico do urbanismo da modernidade.

A circulação de veículos e de pedestres

Além do que já foi comentado, vale ressaltar que, ao contrário dos sistemas “em árvore” das quadras existentes, criaram-se *anéis* de circulação que minimizam o percurso interno entre os vários pontos (ainda há “becos sem saída”, onde outras considerações se fizeram prioritárias, como as de caráter topoceptivo ou co-presencial). Ao contrário do *discurso* – e não da realidade – pelo qual o pedestre tem prioridade dentro da quadra, neste projeto, efetivamente, é possível caminhar pela quadra inteira sem se pisar no asfalto dos veículos. Note-se particularmente a continuidade da *promenade* central, que corta, na forma de “quebra-molas alongados”, em dois pontos, o eixo norte-sul. Bloqueadores de concreto são indicados nestes pontos, para deixar claros os limites entre os domínios dos pedestres e dos veículos.

Vegetação

A vegetação procura contribuir para um bom desempenho funcional, bioclimático e topoceptivo da quadra (Fig. 10). A distribuição, localização e escolha das espécies arbóreas, procura reforçar a constituição dos espaços definidos pelas edificações e emprestar características próprias às diferentes partes ou lugares da quadra. No sentido de reforçar a constituição dos espaços definidos pelos blocos dispostos ao longo do sistema viário, as árvores seguem o esquema ortogonal, evitando-se lançamentos de caráter “naturalista” ou aleatório. Do mesmo modo, na escolha das árvores procurou-se emprestar características próprias a cada uma das partes da quadra.

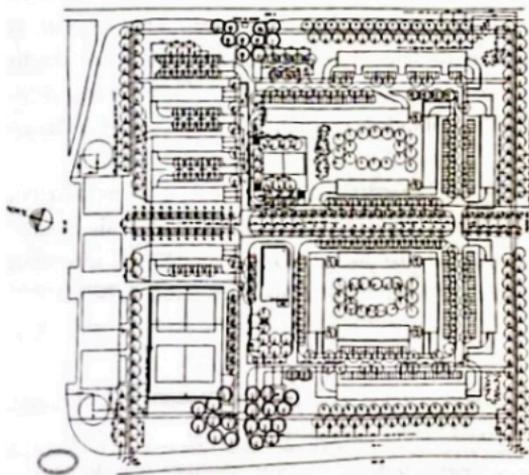


Fig. 10. Qualificação dos vários tipos de espaços pela vegetação arbustiva e arbórea.

Os estacionamentos serão sombreados com *Ceasalpinea peltophoroides* (sibipirunas), que também emoldurarão a quadra de esportes, a banca de revistas e o prédio da administração local. Na quadra de esporte, a arborização será complementada por *Tibouchina candoleana* (quaresmeiras), assinalando este ponto focal pela sua floração. O cordão arborizado a norte e a sul contará com *Eucalyptus sp.* (eucaliptos), constituindo uma moldura lateral que diferenciará a quadra do comércio local, de um lado, e do espaço previsto para o clube de vizinhança, de outro. A leste, o cordão arborizado será composto por *Jacaranda mimosaeifolia* (jacarandá mimoso), e a oeste por *Pachira aquatica* (mungubas), estas últimas formando um renque que proporcionará uma proteção maior quanto à insolação. Dois grupos de *Delonix regia* (flamboyants) marcarão respectivamente as duas extremidades do espaço axial oeste-leste: entrada da quadra e o ponto de ônibus no Eixinho Oeste. Um renque de *Roystonea oleracea* (palmeira real) marcará o espaço axial norte-sul (*promenade*), enquanto um renque de *Suietenia macrophylla* (mogno) marcará o outro eixo, que lhe é perpendicular. Cercas vivas de *Ligustrum ovalifolium* (alfeneiros), com apenas 0.70 m de altura, para não bloquear eixos visuais importantes, facilitarão a supervisão de crianças no playground, contribuirão para a segurança nas proximidades das entradas para os subsolos, e definirão a área para as futuras escolas, que poderá ser utilizada, a curto prazo, como local para implantação de mais duas quadras polivalentes, cuja demanda é efetivamente verificada em muitas quadras do Plano Piloto. Em alguns pontos, conjuntos de *Hibiscus SP.* (papoulas) contribuirão para uma melhor definição dos lugares e criarão marcos visuais por meio de seu colorido diferenciado. Nos espaços mais reclusos da quadra, situados entre as edificações, onde não haverá vias de circulação de veículos, árvores frutíferas serão dispostas, como já foi dito, de modo a não impedir práticas esportivas informais ou brincadeiras, como num quintal. Neste locais, assim como nos canteiros próximos aos demais blocos da quadra, prevê-se a contribuição dos moradores plantando e cuidando da vegetação, como é a prática na cidade. Por este motivo, junto aos blocos, excluídos os estacionamentos, foram especificadas apenas árvores e definidas as áreas de plantio, sem especificar outros tipos vegetais.

Pisos

Teremos seis tipos de pisos, de acordo com as áreas assinaladas em planta: 1) piso vegetal em grama; 2) *blokrets*, nas faixas de rolamento dos veículos; 3) blocos vazados de concreto, com grama nas suas partes vazadas, nas vagas para estacionamento; 4) concreto simples resistente à passagem de veículos, nas baias de estacionamento da banca de revistas e do ponto de táxi, e nos quebra-molas; 5) pedra portuguesa; 6) cimentado simples, nas demais áreas de circulação dos pedestres. Os blocos vazados nas vagas de estacionamento não só contribuem para

sua mais fácil identificação, como ajudam na absorção das águas pluviais. A pedra portuguesa marca o espaço diferenciando da *promenade*. O cimentado simples das calçadas permite a circulação de carrinhos de bebês ou de supermercados, por exemplo, sem as trepidações incômodas provocadas por placas rejuntadas.

Mobiliário urbano

A iluminação pública deverá se distinguir da iluminação encontrada fora da quadra, seja pelo porte, seja pelo desenho. O posteamento deverá ser todo de mesma altura (cinco metros). O iluminamento deverá variar em função do tipo de lugar. Assim, teremos mais intensidade nos dois espaços axiais que se cruzam, menos intensidade nos demais espaços definidos pelos edifícios e utilizados por veículos e pedestres, e menos ainda nos espaços periféricos e naqueles, entre os blocos, onde não haverá circulação de veículos. O próprio espaçamento contribuirá para essa diferenciação.

Além do posteamento da iluminação pública, o mobiliário urbano será constituído por bancos, pontos de coleta de lixo, caixa de correio, cabina telefônica, brinquedos do playground e barras de exercício. A localização desses elementos, como indicada em plantas específicas, contribuirá para o fortalecimento do desempenho de cada lugar da quadra onde se situam.

CONCLUSÕES

O projeto da SQN-109 encontra-se em implantação desde 1995. Hoje (2002), ainda temos poucos elementos que permitam fazer uma análise de desempenho a partir não apenas da realidade projetada. Existe um edifício pronto, três em fase de acabamento, e alguns outros cuja construção deve ser iniciada em breve. Portanto, não há ainda condições de se observar o uso concreto dos espaços, e confrontá-los com aqueles hipotetizados pelo projeto, assim como o desempenho em outras dimensões.

Os apartamentos dos edifícios construídos ou em fase de acabamento variam em tamanho e/ou configuração. Não parece haver tendência à homogeneidade, o que é positivo, embora, dada a legislação vigente, isto não possa ter sido controlado pelo projeto. Tentou-se, sim, evitar o surgimento de apartamentos "não-vazados",⁶ por meio da largura reduzida das projeções residenciais (todas de 10 metros de largura, nesta quadra). Foi inútil, pois a legislação em voga permite artifícios pelos quais, mesmo nestas reduzidas dimensões, possa se projetar aparta-

⁶ Em Brasília, a expressão serve para denominar apartamentos que se abrem exclusivamente para um dos lados do edifício, não permitindo assim ventilação cruzada.

mentos voltados exclusivamente para um dos lados da projeção. É sabido que o desempenho bio-climático desta solução deixa enormemente a desejar, mesmo nas condições climáticas privilegiadas de Brasília.

É pena que o notório estrito controle que os órgãos de planejamento físico e fiscalização exercem em Brasília sobre o espaço da cidade não inclua aspectos de desempenho como este. Por outro lado, normas rígidas dificultam bastante a implementação de soluções inovadoras, como a do sistema viário proposto neste projeto, que corre atualmente sérios riscos de não vir a ser implementado em sua versão original. Ao fim e ao cabo, a realização deste projeto revela que, mesmo nas condições muito limitadas que balizam a atividade de projetar em Brasília, ainda é possível inovar – se para o bem ou para o mal, somente o tempo e/ou avaliações posteriores poderão dizê-lo.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

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

GOROVITZ, Matheus. Brasília: sobre a unidade de vizinhança. In: HOLANDA, Frederico de; KOHLSORF, Maria E. (Ed.). SEMINÁRIO SOBRE DESENHO URBANO NO BRASIL, 4. Anais... Brasília: Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, 1995. p. 294-302.

HOLANDA, Frederico. *O espaço de exceção*. Brasília: Editora Universidade de Brasília. No prelo.

KOHLSDORF, Maria E. *A apreensão da forma da cidade*. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1996.

SENNETT, Richard. *O declínio do homem público: as tiranias da intimidade*. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.

Endereço para correspondência

Frederico de Holanda <fredhol@unb.br>
 Cond. Vivendas Colorado 1, Mod. J, Casa 1
 Grande Colorado
 Brasília – DF
 CEP 73070-015
 Telefone: (0xx61) 485 9824
 Fax: (0xx61) 485 9641
 Celular: (0xx61) 9988 1724

Vicente Barcellos <vbarcellos@brturbo.com>
 SQS-104, Bloco G, Ap. 504
 Brasília – DF
 CEP 70343-070
 Telefone: (0xx61) 223 0453