



## Unidades de vizinhança: entre os fixos e os fluxos *Neighborhood Units: between the permanent and the flow*

Claudia Schirmbeck, Rogério Camara

*Brasília; unidades de vizinhança; espaço; padrão e fluxo*

*A partir da compreensão do espaço como sobreposição de relações, objetos e signos, objetiva-se analisar os usos e apropriações das unidades vizinhança de Brasília. Durante a execução projeto foram analisadas as quadras-modelo (107/108 e 307/308 sul e suas simétricas na asa norte) a fim de identificar as nuances das identidades das superquadras, observando-se as suas particularidades e estabelecendo-se uma parametrização de suas diferenças e semelhanças. As Unidades de Vizinhança foram projetadas de forma que as necessidades dos moradores pudessem ser supridas nas imediações de suas residências, procurando delimitar os modos de relações urbanas. Após 53 anos, procura-se manter o projeto original do plano piloto, em conflito com agenciamentos que não são pautados somente por um plano diretor. Os fluxos da cidade se transformaram, o Plano Piloto adquiriu caráter fluido, mais característico de centros urbanos com desenvolvimento espontâneo. Vive-se uma apropriação mais livre da cidade. O comércio itinerante inesperado, as mesas que ocupam a calçada, são manifestações da necessidade do homem de vivenciar Brasília além do estabelecido no plano original. O Plano Piloto é padronizado, enumerado, lógico, mas observando-o de perto, é fácil notar que cada superquadra não se trata de uma ‘unidade padrão’ e sim em uma unidade diversa. A cidade que gerava estranhamento para os primeiros habitantes, tão distante das características de configuração urbana do interior do país, rígida e monumental reformula continuamente sua dinâmica a partir dos usos ali operados.*

*Brasília; Neighborhood unities; space; pattern and flow.*

*Taking as a starting point the understanding of space as an overlap of relations, objects and signs, this paper aims to compare the changes in the way Brasília has been used and occupied through the years. During the realization of the project, the model-blocks (107/108 and 307/308 south and their symmetric counterparts in Asa Norte) were analyzed in order to identify the subtleties in identity of the superquadras, with notes being taken concerning their particularities and a parameterization of their differences and likenesses being established. The Neighborhood Units were designed in order to meet the dwellers' needs nearby their residences. The spontaneity of urban relations is limited by this configuration. After 53 years, Brasília keeps its structure as a project, but the way its inhabitants interact with space has changed. The flows within the city are no longer restricted to the superquadras, since they are under the direct influence of the configuration of markets, services and occupancy in satellite cities. Plano Piloto has acquired a fluid character, more often seen in urban centers with spontaneous growth. We are living a freer appropriation of Brasília. The unexpected itinerant trade and the tables on the sidewalks show man's need to get closer, to occupy Brasília and to live it beyond what has been set in its original project. Plano Piloto is patterned, enumerated, logical, but when we look closer, it is easy to notice the fact that each superquadra is not about some "standard unit", but is itself a unity of the different, something unique. We can conclude that Brasília is always moving, changing, as a way to resemble the many passersby who occupy it and the flows which go through changes due to external influences. The city, once so strange to its first inhabitants, so far away from the urban configuration found in the countryside, rigid and monumental, keeps reformulating its dynamics with the uses worked out therein.*

## 1 Introdução

Analisa-se no presente artigo os aspectos urbanísticos idealizados para as unidades de vizinhança do Plano Piloto de Brasília em confronto com os seus usos cotidianos. Brasília é fruto de um período de mudanças no pensamento arquitetônico brasileiro iniciado nos anos 30.

No Plano Piloto, o desenho se agrega à função, e esta associada à idealização de uma nova sociedade. Aqui, observa-se como se dá a apropriação da cidade pelo homem. O espaço urbano é o retrato de seus ocupantes, das escolhas traçadas por eles, uma sobreposição de vivências. A partir da compreensão do espaço como um conjunto de fixos e fluxos (Santos, 1978), objetiva-se compreender os usos das unidades-vizinhança em relação às expectativas do projeto.

O espelhamento das quadras ao longo do eixo monumental foi fonte para traçar critérios de confrontação entre os dois lados da cidade, e os diferentes fluxos realizados no espaço. Durante a pesquisa se procurou estabelecer critérios e padrões de comparação entre pontos específicos das Asas Sul e Norte como forma de ressaltar suas diferenças. Definiu-se uma estratégia de frequência e observação das quadras-modelo a fim de identificar cada nuance da identidade das quadras, apesar de projetualmente replicáveis, na tentativa de compreender as suas particularidades e diferenciação dos padrões fixos frente aos fluxos variáveis.

## 2 Metodologia

Como fundamentação teórica, aprofundou-se nos conceitos de espaço/ lugar, meios natural/técnico/técnico-científico-informacional, rede, tecnosfera/psicosfera, objeto, sistema, horizontalidade/verticalidade (M. Santos), público/ privado (P. Virilio), interface, relações públicas/privadas e individualização do espaço (A. S. Silva e J. Frith). Conceitos como a deriva e psicogeografia estabelecidos pelo movimento Internacional Situacionista também contribuíram para o estudo, que foi direcionado às relações estabelecidas no espaço urbano.

A linguagem dos padrões proposta por Christopher Alexander a partir da teoria sistêmica foi usada posteriormente para identificar os padrões aplicáveis no Plano Piloto, e a partir deles, escolher os fixos dos registros de eventos cotidianos. Um mesmo intervalo de tempo para diversos pontos com o objetivo de compreender a natureza do espaço urbano.

Além dos fatores geográficos e físicos, procurou-se diferenciar o material do imaterial, baseando esses conceitos de Paul Virilio de uma cidade superexposta, onde as paredes não limitam as relações, e sim, fazem parte delas. Procurou-se entender Brasília como interface entre o homem e as relações intersubjetivas e as apropriações do espaço urbano, como reflexo das mudanças dos fluxos ao longo dos anos.

## 3 Resultados

Christopher Alexander em sua publicação 'City is not a tree' cita o Plano Piloto como exemplo de cidade-árvore, devido à rigidez de relações que impõe. Afirma que cidades planejadas possuem um ingrediente essencial perdido: 'a pátina da vida', as sobreposições de relações e histórias. Com a imersão no espaço urbano, procurou-se registrar se essa estrutura se mantém ou não, e em que aspectos foi modificada.

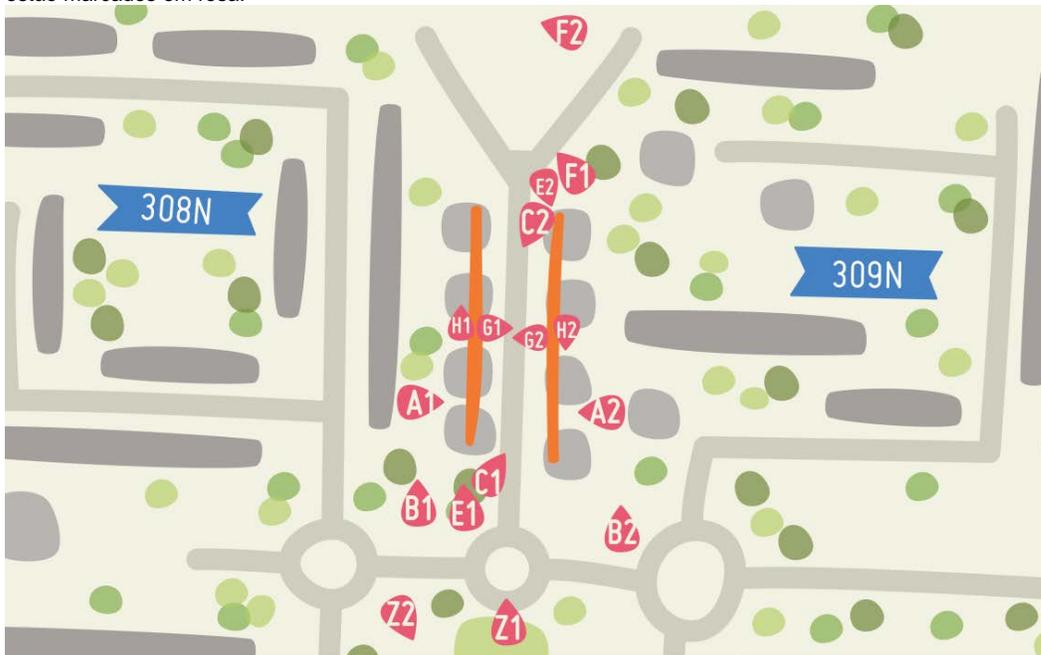
### A escolha dos pontos de análise

A partir do estudo feito por Alexander em 'Uma linguagem de Padrões' se definiu como observar os principais pontos de circulação na cidade. A partir das suas descrições de arquitetura planejada, identificaram-se os padrões existentes em Brasília, com o objetivo de fixar uma câmera nos mesmos e registrar os eventos — os vetores de acontecimentos — cotidianos.

O Plano Piloto possui uma estrutura particular diretamente influenciada pelo racionalismo europeu e por Le Corbusier e possibilita uma análise diferenciada das demais cidades, ela é dividida em superquadras, unidades que se repetem e que se espelham simetricamente. Por mais que essa padronização exista, uma quadra diferencia-se das outras. Para se compreender as diferenças, estabeleceu-se um 'recorte' da análise, estipulando-se os objetos de estudo e procurou-se distingui-los por comparação. Como objeto de estudo definiu-se a unidade de vizinhança de Brasília 107/108 e 307/308 sul e a simétrica a ela na asa norte — 107/108 e 307/308 norte. As Unidades de Vizinhança foram escolhidas, pois são um modelo de bairro idealizado que prioriza o contato social entre os habitantes da localidade, sem a necessidade de relações com serviços e grupos externos.

Essa convergência de utilidades possibilitava a observação de relações de diferentes naturezas, como moradia, comércio, serviços e fluxo em um mesmo espaço. Passou-se a analisar como se dava a organização das vias com o auxílio do Google Maps para prever a circulação de pessoas nos lugares com o objetivo de escolher os pontos de filmagem.

Figura 1: Mapas das Unidades de Vizinhança gerados na pesquisa. Os pontos onde a câmera foi fixada para registro estão marcados em rosa.



### Conceitos teóricos e suas aplicações

Para entender as coordenadas físicas, as definições geográficas e os conceitos metafóricos (que agregam sentido às ações dentro da sociedade) da ocupação da cidade, aprofundou-se nas diferenças entre espaço e lugar. Sendo que o primeiro é definido como 'a síntese, sempre provisória, entre o conteúdo social e as formas espaciais' (Santos, 2006, p. 71) e o segundo será tratado como os objetos físicos de um determinado meio, a matéria dissociada das relações subjetivas.

Procurou-se compreender o conceito de objeto e como este está relacionado ao espaço. Segundo Milton Santos (2006) objeto é 'aquilo que o homem utiliza em sua vida cotidiana, ultrapassa o quadro doméstico e, aparecendo como utensílio, também constitui um símbolo, um signo'. Esses signos inseridos no cotidiano são pivôs para as relações, que por sua vez formam uma rede, ou seja, um sistema de ações criado pelos seres humanos e que permeia e conecta os fluxos da cidade.

Discute-se como a alteração da tecnosfera — objetos técnicos, modificações feitas pelo homem — das superquadras, através das nossas apropriações. A ocupação informal mudou a psicofera — relação psicológica com o meio — das pessoas e alterou a significação do espaço ao longo dos anos.

### **A nova morfologia das superquadras**

O projeto Plano Piloto se apresenta como funcional, mas enfrenta críticas. A imponência do concreto assusta e seus espaços vazios fazem jus à frequente afirmação: 'em Brasília, tudo é longe'. Para atestar essa dificuldade basta se colocar como transeunte entre as Asas Sul e Norte, o projeto privilegia uma circulação dependente do uso de carros.

As Unidades de Vizinhança foram projetadas de forma que as necessidades dos moradores pudessem ser supridas nas imediações de suas residências, mas as apropriações das quadras modelo — 107/108 e 307/308 sul — foram alteradas ao longo do tempo.

O filósofo Marshall Berman em sua entrevista à Folha de São Paulo afirmou que 'a única saída digna para o futuro da cidade era que o povo se apossasse dela, ocupando com vida seus imensos espaços vazios e sombrios'. Durante as filmagens e mapeamento das quadras, foi justamente essa ocupação espontânea e irregular que se notou.

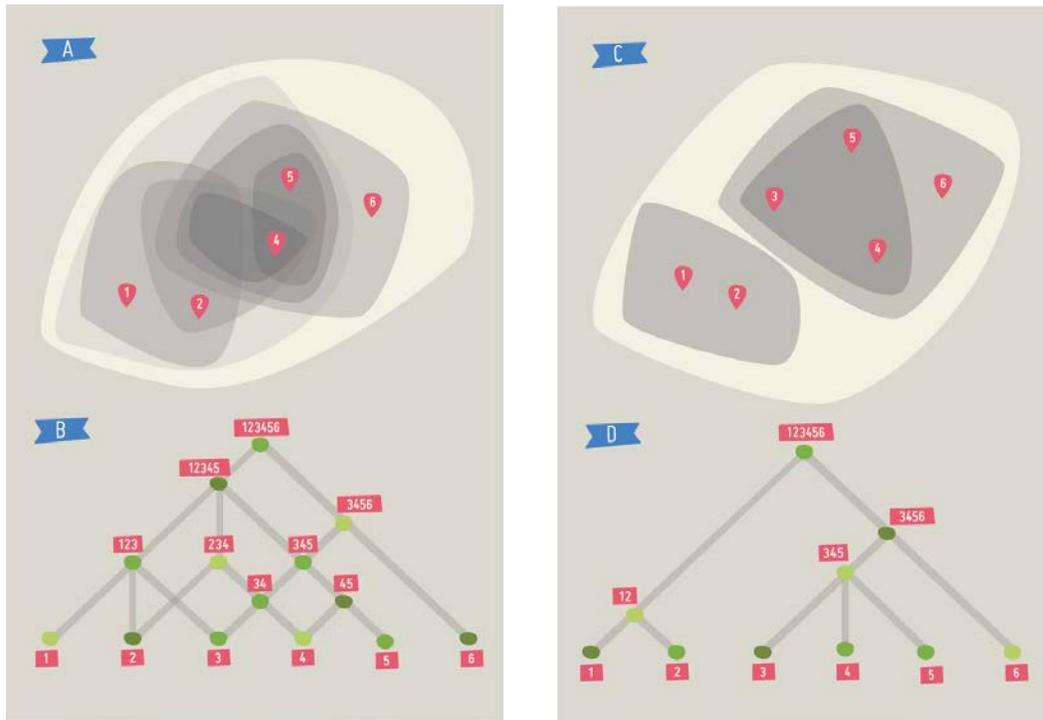
O comércio na maioria das quadras ainda é variado, mas há uma tendência de aglomeração de lojas específicas, como por exemplo, a rua das Farmácias na 102 sul. Os comerciantes optam por se concentrar em uma só área e apelar para a livre concorrência, ao invés de distribuírem-se ao longo da Asa Sul e atenderem às demandas locais.

Apesar das mudanças de relações de comércio, nota-se no dia-a-dia uma identificação dos indivíduos assíduos com os lugares. Algumas vendas possuem ares interioranos, ocupam as calçadas com bancadas de frutas frescas e vendem fiado para alguns moradores. Os velhinhos transitam de chinelo e bermuda pelas calçadas e passagens, como se a rua fosse extensão das varandas dos apartamentos.

Pelo fato de cada comercial oferecer serviços diversificados, as demandas são diferentes e as pessoas que circulam por ali também. A maioria, os 'transeuntes' obedecem literalmente ao significado desta palavra: aquele que passa, que não é permanente; transitório. O maior fluxo de movimento vem de fora das quadras, para acessar algum serviço oferecido nas mesmas ou somente como percurso para outro destino.

Muitas passagens são completamente ocupadas por mesas de bares ou lanchonetes, em algumas é impossível transitar sem sentir-se no interior do estabelecimento, sendo abordado pelo garçom que oferece o cardápio. Cada comércio tem um ar, uma personalidade, quando se transpõem pelas calçadas geram um encontro de atmosferas que formam uma 'fragrância' única do lugar.

Figura 2: (esquerda): estrutura semi-lattice ocorrida em uma cidade espontânea. Figura 3: (direita): estrutura de árvore ocorrida em uma cidade planejada, como Brasília.



Nas ruas de pedestres, que ficam atrás do comércio, se dá a principal relação dos transeuntes com as quadras, pelas passagens entre as lojas, eles podem vivenciar um pouco dos acontecimentos dos bolsões de atividade, mesmo que longe deles. É uma possibilidade de estar presente no cotidiano da quadra transitoriamente, já que a transitoriedade faz parte também deste mesmo cotidiano.

Nas proximidades das ruas de pedestres se localizam pequenos quiosques de serviços, como chaveiro, sapateiro, bancas de revistas e calígrafos. Eles estão posicionados estrategicamente onde há o fluxo de pessoas, pois suprem demandas emergenciais. É comum notar aglomerações em torno destes, homens que estavam passando e quiseram acompanhar um pouco do jogo na televisão do chaveiro ou pararam para dar uma olhada no jornal largado sobre a bancada.

Os semáforos possuem um lugar fixo e correspondente em todas as comerciais, diferentemente dos pequenos comércios, localizam-se sempre a mesma altura e obedecem a um padrão. Mas são permeados por fluxos e apropriações tão distintos que acabam se diferenciando.

Há quiosques fixos sempre perto dos pontos de ônibus da W3 e a relação das quadras com essa via de tráfego intenso se dá por algum comércio. Nos pontos de ônibus do eixo há, geralmente, ambulantes evidentemente beneficia-se da aglomeração de pessoas que esperam os ônibus. E a relação das quadras com a via se dá por meio das tesourinhas. Esse padrão é o mesmo nas Asas Sul e Norte.

São observadas também muitas relações de competição e usos informais de rotas. Transeuntes que atravessam o eixo por cima, ao invés de usar as passagens subterrâneas, por exemplo. Esses eventos se dão devido ao pouco espaço regular que Brasília permite ao pedestre, o jeito que encontram para circular com maior liberdade, é fazendo caminhos 'irregulares'.

Quanto às diferenças encontradas entre as Asas Sul e Norte, tem-se que as superquadras sul possuem um fluxo intenso de veículos e pessoas advindas de outras localidades. Esse fato é devido à proximidade com um grande número de cidades satélites de alta densidade demográfica.

Já na Asa Norte, há uma movimentação menos intensa, uma disputa por espaço não tão acirrada. O único meio de transporte público disponível é o ônibus. No eixão norte, a frequência destes é baixa, em relação ao eixão sul.

'Ocupar' é a nova palavra de (des)ordem do Plano Piloto. Uma superquadra se trata de um conjunto, definido por Christopher Alexander em 'A cidade não é uma árvore' como 'uma coleção de elementos que, por alguma razão, pensamos em como pertencentes juntos [...] a vida da cidade física e seu suporte físico [...] são coleções de elementos materiais, como as pessoas, folhas de grama, automóveis, moléculas, casas, jardins, tubulações de água, as moléculas de água em si, etc'. Ao decorrer dos anos, esses 'conjuntos' antes isolados pela rigidez do projeto, passaram a se interceder e preencher com vida os vãos que os separavam.

#### 4 Conclusão

Pode-se concluir que Brasília é um espaço em constante processo de construção, pois é desconstruída a todo o momento. Está sempre em movimento, transição, como forma de se assemelhar aos tantos transeuntes que se apropriam dela, mesmo que por um período curto de tempo.

Cada pessoa que passa por uma superquadra carrega informações de sentido e direção, como um vetor. Esses vetores de acontecimento circulam e alteram suas propriedades ao do intervalo de tempo e do espaço e são os responsáveis por manter conectada e viva toda a rede urbana.

Brasília ainda é uma cidade com aparência da estrutura original de seu projeto, mas as novas apropriações do espaço mostram a formação de nichos, vidas, de relações de comensalismo entre o espaço urbano e seus ocupantes. O imaginário da população que ocupa e altera as relações dá um caráter espontâneo ao Plano Piloto

#### Referências

- ALEXANDER, Christopher. 2013. *Uma Linguagem de Padrões*. Porto Alegre: Bookman.
- ALEXANDER, Christopher. *A city is not a tree*. Disponível em <http://www.rudi.net/pages/8755> - acesso 14/6/2013.
- JACQUES, P. B. 2003. *Apologia da Deriva: Escritos Situacionistas Sobre a Cidade / Internacional Situacionista*. Rio de Janeiro: Casa da Palavra.
- SANTOS, M. 2006. *A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo.
- SILVA, A. S.. 2012. *Mobile Interfaces in Public Spaces: Locational Privacy, Control, and Urban Sociability*/por Adriana deSouza e Silva & Jordan Frith. Nova York: Editora Taylor & Francis.
- VIRILIO, Paul.1993. *O Espaço Crítico*. São Paulo: Editora 34.

#### Sobre os autores

Claudia Schirmbeck, UnB, Brasil [csp.monsters@gmail.com](mailto:csp.monsters@gmail.com)

Rogério Camara, UnB, Brasil rogeriojcamara@gmail.com