

## Plano Piloto/Quadras 700: questões para refletir sobre Brasília

### *Brasília's 700 sector: tasks to think about the Pilot Plan*

Eduardo Pierrotti Rossetti<sup>1</sup>

#### Resumo

O artigo aborda questões relativas às condições atuais de conservação e da gestão urbana do Plano Piloto de Brasília, considerando as transformações urbanas que as cidades enfrentam. Para tanto, o artigo visa organizar uma abordagem sobre como o debate em relação à área tombada e seus desígnios vêm sendo conduzidos, com o objetivo de instaurar uma nova reflexão sobre a importância das Quadras 700. Trata-se de um território urbano imenso dentro do Plano Piloto que pode ser um campo de investigação e soluções, detendo uma latente contribuição com a qualidade futura da cidade, incluindo a implantação de arquitetura contemporânea para uso de habitação.

**Palavras-chave:** Brasília. Plano Piloto. Quadras 700. Habitação.

#### Abstract

This article explores several aspects about Brasília according with the contemporary urban conditions of its modern Pilot Plan and the transformations that a singular city like this must face. So it will be possible to define a new approach and investigate the processes of the historic urban fabric consolidation to firmly deal with new challenges. As consequence it also will be possible to discuss the importance of the housing projects and the importance of new architecture inserted in historic urban fabric of sector 700 because this important urban sector has never been well explored as a field for reflections about the inner-city regeneration.

**Keywords:** Brasília. Pilot Plan. Sector 700. Housing.

<sup>1</sup> Arquiteto graduado pela Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Pontifícia Universidade Católica de Campinas (1999), Mestre em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Federal da Bahia (2002), Doutor em Arquitetura e Urbanismo pela Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (2007). Pós-Doutorado junto à Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília (2008-2010). Arquiteto e Professor – Faculdade de arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília [rossettfau@unb.br](mailto:rossettfau@unb.br).

## 1 Introdução

Brasília tão singular, pensada em perspectiva tão utópica, torna-se necessário recobrar o sentido cotidiano inerente a uma cidade. Brasília permanece instigando o desafio de projetar. Os nexos de sua experiência podem ser oportunos para a reflexão sobre nossa contemporaneidade e sobre os destinos da própria cidade. Atualmente, pensar Brasília em termos de êxito ou fracasso apenas revela a falta de conhecimento sobre a dimensão que o funcionamento da cidade possui, do fluxo humano sobre seu território e da importância simbólica e regional que sua implantação conquistou.

Em âmbito mais “doméstico” há muito que se fazer para melhorar o nível do debate público sobre a preservação de Brasília, na própria cidade, superando o esquema reducionista, para muito além do mero “*pode*” ou “*não pode*”, que incide sobre quaisquer assuntos correlatos ao tombamento e à preservação para poder estruturar um debate legítimo sobre a condução dos desígnios futuros de uma cidade-capital.

Entre discursos de matrizes ideológicas sortidas, variando do tom apologético ao elogio vazio, a cidade precisa seguir vivendo o seu “normal”, ou seja, viver o seu cotidiano urbano a despeito do monumental e do midiático. O uso cotidiano do Plano Piloto de Brasília revela que a situação de descaso com o espaço público é patente, sendo premente reverter tal quadro. Somente com ações de intervenção de desenho urbano efetivo, atento com atenção à acessibilidade do cidadão, com passeios, bancos, iluminação, bicicletário, ciclovias, paisagismo, mobiliário urbano, etc., haverá o pleno uso do espaço público. Para a cidade-capital há muito o que projetar e planejar. Para cumprir ser desígnio máximo de ser a cidade-capital do Brasil, Brasília não pode mais ser uma cidade mal tratada e mal cuidada, tornando-se quase um arremedo de si própria.

## 2 Gostar, odiar e entender

Desenhada na linha do horizonte, sobre uma topografia suave, delimitada por um lago e com uma abóboda celeste potente, Brasília é artificial. Talvez seja preciso ainda muita maturidade — lembremo-nos de Ouro Preto —, pois Brasília está em construção. Se, por um lado, a formação de Brasília se faz por um amálgama humano que se cataliza com interesses e oportunidades

heterogêneas de atração de mão de obra e trabalhadores qualificados, com diversificadas ambições, por outro lado, a cidade é formada por uma população com as mais variadas origens, que tem orgulho de morar aqui, de ter seus filhos e de viver aqui. Os que odeiam a cidade são muitos, mas há um sentimento de gostar da cidade absolutamente difuso. A cidade tem seus heróis, seus personagens, seus músicos, seus poetas, seus jornalistas, seus artistas, seus fotógrafos, seus esportistas, suas religiões, seus folclores, suas estórias, seus arquitetos e urbanistas, além de seus políticos.<sup>2</sup>

Hoje parece ser possível gostar de Brasília sem o peso trágico dos herdeiros do esforço inaugural, sem se ancorar no “*passado esplendoroso*” de caráter civilizacional a que seu projeto pertence. O ar seco ainda é puro, há brisa e muito vento, o céu é lindíssimo, inebriante e a paisagem do cerrado, marcante. Cinéfilos, autoridades, assessores, ascensoristas e policiais podem se misturar numa plateia do Teatro Nacional para assistir um concerto; pode-se encontrar o embaixador da Itália numa pizzaria, ou um senador caminhando numa superquadra: coisas de Brasília. A cidade é um fato, existe, acontecem coisas extra-políticas e é preciso circular e querer ver o seu “normal”. A comemoração dos 50 anos foi uma oportunidade perdida, que deve servir de motivação para fecundar uma reflexão menos casuística, mais oportuna que oportunista.

Há ainda um fenômeno curioso sobre a cidade: Brasília precisa ser “*entendida*”! Desconheço a demanda de “*entender*” São Paulo, Veneza, Nova York, ou qualquer outra cidade, mas todos — arquitetos, urbanistas, historiadores, sociólogos, antropólogos, cineastas, fotógrafos, jornalistas, políticos — precisam “*entender*” Brasília. Quase como um atavismo, parece que está no DNA de Brasília ser “*entendida*”, especialmente, é elementar, por todos os críticos de arquitetura. Desde 1959, com o *Congresso Internacional Extraordinário dos Críticos de Arte*, quando “a cidade” era um babilônico canteiro de obras, as análises e abordagens já vaticinaram verdades, sacralizaram aspectos, imortalizaram mitos da cidade modernista com toda gama de mazelas que ela possui, desde sua gênese. Longe de qualquer bairrismo indago: até quando Brasília terá a sina de ser “*entendida*” por *experts* de to-

2 Recentemente a coleção “*Arte em Brasília: cinco décadas de cultura*” aborda as miríades da produção cultural e das manifestações de Brasília.

das as latitudes, que passam 2 ou 3 dias no Plano Piloto, querem “*entender*” tudo e ainda ditar regras sobre o que fazer ou não, para resolver aquilo que, pressupostamente, representa a falência múltipla do modernismo?

### 3 Planejar é preciso

O planejamento urbano do Distrito Federal tem impacto direto sobre o Plano Piloto de Brasília. Assim, para preservar o Plano Piloto, é preciso planejar o Distrito Federal. As correlações entre planejamento, preservação e centro histórico já foram, há muito tempo, problematizadas pela *Carta de Washington*. Brasília tem um potente valor patrimonial —nacional e internacional— justamente por seu “*conjunto urbanístico*”, portanto, não se deveria pensar a cidade com projetos arquitetônicos e urbanísticos pontuais, desarticulados, ou eleger intervenções sem considerar um planejamento urbano consistente em escala regional, afinal, trata-se da capital do país!<sup>3</sup>

É preciso encarar o presente para tratar/pensar a cidade, atentos para o que efetivamente se transforma ao invés de lamentar o que, pressupostamente, se perde.

Para tanto, entendo ainda que é preciso reconhecer o valor histórico e o valor simbólico da Portaria nº314/1992-IPHAN, mas também é preciso repensar e efetuar uma abordagem criteriosa sobre suas limitações e sobre seu alcance como instrumento efetivo de preservação do Plano Piloto de Brasília —ora articulada com a Portaria nº68/2012-IPHAN, recém editada, e que define o entorno da coisa tombada. Para além da ideia tombada, o resultado desse tombamento tem implicações práticas sobre a gestão do espaço urbano e sobre a preservação dos edifícios que não conseguem ser abarcadas pela Portaria, abrindo um flanco perigoso de flexibilidade e interpretação.

Hoje, é preciso investigar as tensões entre o idealário geral da cidade e o projeto urbano consolidado a fim de debater alternativas e possibilidades novas, desdobrando seu projeto adiante. Há um conjunto de enfrentamentos políticos e urbanísticos de maior envergadura

que demandam ações de efetiva transformação dos parâmetros e para isso será preciso superar práticas políticas obsoletas. Contudo, no horizonte de qualquer reflexão, o tombamento de Brasília tem que ser um fator *sine qua non* para pensar a cidade. O tombamento de Brasília não pode ser tomado como uma mera questão contra a qual, ou apesar da qual, ou a despeito da qual, se pretende planejar, projetar ou refletir.

Dentro dos desafios atuais, cabe pensar seus espaços urbanos, e não apenas os monumentos mas, sobretudo, no que existe e no que não existe de espaço urbano qualificado entre tais monumentos. O vazio difere do nada: entre os edifícios de caráter monumental e representativo da capital há falta de conexão, falta de correlação, de coesão, podendo reduzir Brasília num acúmulo de belos edifícios monumentais, o que não contribui para consolidar uma cidade-capital vivaz. À guisa de exemplo, considere-se o percurso entre a Plataforma da Rodoviária do Plano Piloto e a Catedral de Brasília em que é preciso vencer uma distancia razoável e “caminhável” (*walkable*), mas que se configura num verdadeiro martírio.

### 4 Circular também é preciso

A circulação é o grande desafio de Brasília. Trata-se mais do que apenas um problema de mobilidade urbana, mas sim de uma visão estratégica sobre a possibilidade de circular e fluir nos territórios da cidade para dela poder usufruir. O planejamento do transporte em escala regional tem impacto direto na área tombada, bem como com impacto sobre o tecido urbano do Plano Piloto. A *Carta de Washington* já apontou que deve haver um planejamento dos meios de transportes para equacionar os deslocamentos pelo território da área tombada e suas conexões com as áreas urbanas contíguas, sem comprometer a forma urbana do centro histórico. E não basta apenas implantar um sistema de levar e trazer gente para o Plano Piloto. É preciso trabalhar com redes de circulação por meio da integração de meios de transporte e percursos qualificados para os pedestres.

Diferentes modalidades de transporte de massa podem se adaptar para serem implantadas no arcabouço viário do Plano Piloto e criar um sistema civilizado de circulação, condigno de uma Capital. Além de ampliar a rede e o alcance da estrutura metroviária, as estações de metrô do Plano Piloto podem ser parte de uma infraestrutura de conexão entre as quadras 100 e 200. Efe-

3 Aqui, eu não abordarei a recente contratação que o Governo do Distrito Federal empreendeu junto de uma empresa estrangeira para elaboração um plano estratégico para do Distrito Federal, excluindo a área tombada. Faltam informações e tal assunto vale uma discussão própria. Tal reflexão deve trabalhar também com o PPCUB – Plano de Preservação do Conjunto Urbanístico de Brasília, cuja situação é incerta.

tuando-se um competente ajuste topográfico, as estações podem funcionar como passagens e articular passeios e ambientes de estar, incluindo serviços e atividades urbanas entre as superquadras. Sistema de transporte de massa eficiente e abrangente, articulado com a melhoria absoluta da segurança pública são os dois fatores que podem transformar o uso, a vivência e o funcionamento de uma cidade, como ocorreu com Nova Iorque.

## 5 A maldição da setorização

A setorização é outro aspecto da gênese do Plano Piloto que sempre é alvo de interpretações sobre o caráter modernista do DNA da cidade, sendo muitas vezes condenado *a priori* para as mais diversas mazelas. Ainda hoje, confunde-se a setorização do Plano Piloto de Brasília com a falta de um desenho urbano mais consequente para cada um dos setores urbanos. Um projeto de desenho urbano para os setores poderia assegurar acessos, prover infraestrutura e qualificar espaços, incrementando uma vida urbana animada ao possibilitar o funcionamento pleno de sua latente *escala gregária*. Os setores do Plano Piloto têm projetos e histórias a serem melhor investigados para poderem ser melhor criticados, uma vez que sua consolidação se deu em décadas e não apenas na fase heroica da nova capital.

Em termos de paisagem, a concepção dos setores centrais do Plano Piloto sempre deteve a expectativa de maior adensamento para construir um *skyline* do que é a cidade em seu caráter não monumental, configurando uma imagem para além da Esplanada e do Eixo Monumental. A concepção dos setores centrais anteviu no jogo volumétrico de seus edifícios, o contraponto adequado para a *escala monumental*. Portanto, a verticalidade dos setores centrais e a diversidade de arquiteturas não constituem, por si só, como um problema.

A preocupação com as soluções do desenho urbano dos Setores Centrais, bem como as normas edilícias devem qualificar a consolidação de espaços públicos de transição e permanência entre os edifícios, com usos semipúblicos, áreas de estar e ambiente citadinos. Nesse sentido, é imprescindível considerar a relação entre a forma urbana e suas arquiteturas, trabalhando com uma implantação cuidadosa, atenta ao desenho do pavimento térreo, recobrando que aqui que não há frente e fundo, pois as arquiteturas devem ser vistas de todos os lados.

Na inter-relação dos setores e na inter-relação dos

valores da *escala residencial*, da *escala gregária* e da *escala bucólica*, os territórios urbanos, definidos pelas Quadras 700 e Quadras 900 (Norte e Sul), também precisam ser objeto de ampla reflexão a fim de qualificarem e complementarem os usos da área tombada. As quadras 700, 900 e talvez também as quadras 600, são fundamentais para assegurar a percepção volumétrica das superquadras e dos Setores Centrais do Plano Piloto. Talvez o adensamento e a maior diversidade de usos do Plano Piloto possam ocorrer nessas áreas, mediante estudos e análises técnicas qualificadas, independentemente de eventos de grande escala, tais como Copa do Mundo ou Olimpíada. Além disso, torna-se premente identificar setores urbanos e/ou lotes com potencial transformação de usos para refletir e adiantar possibilidades de suas transformações, tais como o Setor de Indústrias Gráficas, Setor de Garagens Oficiais, Setor de Áreas Isoladas Norte, etc.

Ainda seria possível abordar muitas outras nuances das problemáticas urbanas de Brasília, tais como, por exemplo: a via W3, o uso do Lago Paranoá, o autódromo Nelson Piquet, a urbanização do Noroeste, as transformações junto a EPIA, a subutilização da Rodovia Rodo-Ferrovária, a dinâmica sócio-espacial do CONIC e do Conjunto Nacional, o novo Estádio Mané Garrincha, a expansão da administração federal, as demandas por embaixadas, o processo de ocupação e transformação urbana da Vila Planalto, a especulação imobiliária no Plano Piloto, todas as áreas verdes e espaços de parque, o grande potencial gregário, como o Complexo Cultural da FUNARTE.

## 6 As Quadras 700 – As considerações finais

As Quadras 700 são um dos trunfos de Brasília na transformação de seu funcionamento atual. Essas quadras se constituem como um vasto território urbano dentro da área tombada sem qualidade arquitetônica, com situações espaciais que são urbanisticamente questionáveis, pois a falta de qualidade é patente. Por meio de novos projetos para habitação e equipamentos coletivos, com parâmetros urbanísticos que incentivem a fusão de usos, a heterogeneidade de atividades e a variedade de extratos sociais, as quadras 700 se configuram como uma oportunidade de projetar a cidade nos limites da área tombada, crescendo por dentro, e não a quilômetros de distância, otimizando a infraestrutura já instalada.

Novas investigações sobre seus processos históri-

cos e novas abordagens sobre sua situação atual podem indicar novas alternativas para uma reflexão sobre todo o Plano Piloto, a partir de um espaço que pouco foi tratado com atenção para suas potencialidades. As transformações da W3, bem como os usos das Quadras 500 e 900 precisam ser articulados a estas abordagens, mas as Quadras 700 são o cerne de uma outra perspectiva para efetivamente pensar Brasília.

Para tanto, serão válidos os estudos sobre o adensamento das Quadras 700, com vistas a não comprometer o tecido histórico que as superquadras configuram. Adensamento significa gente: gente morando, circulando, estudando, comendo, usando e demandando serviços, utilizando os espaços de lazer, as praças, as quadras de esporte, a banca de jornal... numa animação urbana pulsante e tão instigante quanto àquela que Lucio Costa faz pensar em seu Relatório do Plano Piloto quando evoca a “mistura em termos adequados de Piccadilly Circus, Times Square e Champs Elysées”. Ou seja, transformações da situação urbana das Quadras 700 podem gerar transformações na dinâmica do Plano Piloto, com a latente da vitalidade dessa área urbana imensa que, regenerando-se por meio de arquitetura desenho urbano contemporâneos, pode engendrar uma nova referência de urbanidade não monumental, redefinindo o contraponto adequado ao tecido urbano histórico das superquadras.

A implantação de arquitetura contemporânea, conforme preconiza o *Memorando de Viena*, torna-se uma questão imprescindível para assegurar o grau e os valores históricos de uma cidade modernista, com arquiteturas modernas de caráter monumentais e representativas tão vigorosas. Exemplos de transformação urbana em que a habitação é o fator para reconstruir a cidade não faltam, sendo possível recobrar os projetos recentes do *Renova SP*; a regeneração que os equipamentos culturais articulados com habitação promoveram em Temple Bar, uma área de interesse histórico em Dublin; o projeto de recuperação do Chiado em Lisboa, sem precisar recorrer aos exemplos paradigmáticos de Barcelona ou à constante preocupação que a questão da habitação possui nas políticas públicas da Holanda e da Inglaterra.

Na perspectiva de avaliação das Quadras 700, os fatores referentes às questões demográficas também precisam ser contemplados, uma vez que há mudanças no perfil populacional no Distrito Federal, bem como mudanças nas estruturas familiares e nos arranjos sociais, o que implica em repensar o sentido da habitação e as

mudanças nas formas de morar. Assim, espaços urbanos com misturas de usos, que possam abrigar diferentes atividades econômicas e profissionais, assegurando a convivência e maior diversidade dos grupos sociais, atentando para evitar processos de elitização do espaço urbano — com unidades habitacionais que sejam economicamente acessíveis, com maior adensamento e bons projetos— podem efetivamente detonar uma regeneração urbana por dentro do Plano Piloto. Nessa perspectiva, as transformações da W3 (Norte e Sul) podem se configurar como algo mais consequente, recobrando sua importância histórica mas, sobretudo, elaborando possibilidades novas sobre seus significados na vida cotidiana da cidade.

O tombamento é um fato, e diante de tudo isso, no contexto de uma cidade tombada e com um patrimônio arquitetônico singular, é preciso equacionar a tensão entre o que efetivamente se transforma em detrimento do que supostamente se perde, com uma abordagem lúcida e crítica, tão vigorosa quanto o Plano que “pilotou” sua invenção. Parafrazeando Lucio Costa, cabe à inteligência retomar o comando e dar o tom para o “esforço conjunto” da orquestra do planejamento urbano, em que as quadras 700 podem ter uma função imprevisível, tornando-se parte de uma nova realidade urbana que constrói o presente com a intensidade utópica que no passado tantos vislumbraram apenas para seu futuro.

## Referências

- ARTE em Brasília: cinco décadas de cultura. Brasília: Instituto Terceiro Setor, 2012.
- AS CONSTRUÇÕES de Brasília. São Paulo: Instituto Moreira Salles, 2010.
- CATALDO, Beth; RAMOS, Graça (Org.). *Brasília aos 50 anos: que cidade é essa?*. Brasília: Tema Editorial, 2010.
- COSTA, Lucio. *Registro de uma vivência*. Rio de Janeiro: Empresa das Artes, 1995.
- EL-DAHDAH, Farès (Org.). *Lucio Costa: arquiteto*. Rio de Janeiro: Sholna, 2011.
- FERREIRA, Marcilio Mendes; GOROVITZ, Matheus. *A invenção da superquadra: o conceito de Unidade de Vizinhança em Brasília*. Brasília: IPHAN-DF, 2007.
- FICHER, Sylvia; SCHLEE, Andrey Rosenthal. *Guia de obras de Oscar Niemeyer: Brasília 50 anos*. Brasília: IAB-DF/Câmara dos Deputados, 2010.

FICHER, Sylvia. Anotações sobre o pós-modernismo. *Projeto*, n. 74, p. 35-42, abr. 1985.

IMRIE, Rob; LEES, Loretta; RACO, Mike (Org.). *Regenerating London: governance, sustainability and community in global city*. Londres: Routledge, 2010.

KEARS, Paul; RUIMI, Motti. *Redrawing Dublin*. Cork: Gandon Editions, 2010.

KIM, Lina; WESELY, Michel. *Arquivo Brasília*. São Paulo: Cosac Naify, 2010.

LEITÃO, Francisco (Org.). *Brasília 1960-2010: passado, presente e futuro*. Brasília: Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente (SEDUMA), 2009.

LISPECTOR, Clarice. Brasília. In: LISPECTOR, Clarice. *Para não esquecer*. Rio de Janeiro: Rocco, 1999. p. 40-44.

MACEDO, Danilo Matoso et al. (Org.). *Brasília: roteiro de arquitetura, caderno de notas*. Brasília: FAU-UnB, 2011.

PLANO Piloto 50 anos: cartilha de preservação: Brasília. Brasília: IPHAN-DF, 2007.

REVISTA MONOLITO #7: Habitação social em São Paulo. São Paulo: Editora Monolito, 2011

REVISTA ÓCULUM #7/8 : Habitat. Campinas: FAU-PU-C-Campinas, 1996

ROSSETTI, Eduardo Pierrotti. *Arquiteturas de Brasília*. Brasília: Instituto Terceiro Setor, 2012.

ROSSETTI, Eduardo Pierrotti. *Brasília, 1959: a cidade em obras e o Congresso Internacional Extraordinário dos Críticos de Arte*. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/10.111/34>>. Acesso em: 29 nov. 2013.

ROSSETTI, Eduardo Pierrotti. *Brasília-patrimônio: cidade e arquitetura moderna encarando o presente*. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/13.149/4547>>. Acesso em: 29 nov. 2013.

ROSSETTI, Eduardo Pierrotti. *Brasília-patrimônio: desdobrar desafios e encarar o presente*. Disponível em: <<http://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/14.159/4845>>. Acesso em: 29 nov. 2013.

SAGATINI, Maria Alessandra. *Contemporary housing*. Milão: Skira, 2008.

SHAPING the future: case studies in adaptation and reuse in historic urban environment. Dublin: The Stationary Office, 2012.

SIZA, Álvaro. *Uma questão de medida*. Casall de Cambra: Caleidoscópio, 2009.