

Brasilia est peut-être la
seule ville où une voie
express soit l'artère prin-
cipale de la zone résiden-
tielle: c'est l'expression
parfait de l'ère de l'auto.”

Bacon, 1967

ARTIGOS

RESUMO

Erguida em tempo recorde de três anos, Brasília foi planejada em relação à necessidade de o Brasil conquistar fisicamente, culturalmente e economicamente seu próprio território. A capital brasileira é, sem dúvida, o exemplo mais claro dos ideais de 'modernização' implacavelmente perseguido pelos países latino-americanos durante a primeira parte do século 20.

Esta cidade utópica, porém, foi construída para ser mais do que simplesmente o símbolo da chamada "era moderna". Em vez disso, Brasília realizou um dos principais objetivos do planejamento moderno: a redefinição da função urbana de tráfego, mudando completamente a relação tradicional entre pedestres, veículos e a rua. Este ensaio pretende analisar e demonstrar algumas das principais características do layout de Brasília e seus efeitos sobre o comportamento dos pedestres.

INTRODUÇÃO

Na paisagem urbana de Brasília, a cidade central, ou Plano Piloto, é composta por dois núcleos residenciais distintos, defi-

nidos como asas sul e norte. Cada asa é dividida em nove faixas, de números 100 a 900. O número da faixa indica a sua posição ao leste ou ao oeste da estrada axial. As faixas de 100 a 400 contêm as superquadras, que constituem o coração da área residencial, onde habitam cerca de setenta por cento da população do plano-piloto. Existem duas faixas de superquadras de cada lado da principal via arterial que cruza esta área, o Eixo Rodoviário, popularmente conhecido como "eixão".

O modelo que Lucio Costa desenvolveu para as quadras claramente incorporou idéias modernistas fundamentais de autonomia e organização comunitária. Cada quadra foi projetada como uma unidade autônoma, livre de trânsito, cercada por um cinturão de árvores e contendo instalações desportivas e de lazer para o uso social dos moradores.

Ao comparar as quadras de Brasília com o tradicional arranjo de bairro das cidades brasileiras, um componente importante deste ideal residencial emerge, que é a relação entre moradores e a rua. A descoberta de que Brasília é uma cidade sem esquinas produz uma sensação de desorientação naqueles que a experimentam pela primeira vez. O fato de que a maioria das vias não possuem cruzamentos "tradicionais", juntamente com o uso de um sistema único de endereçamento, contribuiu para a criação de um comportamento urbano totalmente novo, o que significou que tanto os pedestres e motoristas tiveram que aprender a negociar sua locomoção urbana de uma maneira completamente diferente. Num sentido mais amplo, os novos padrões de circulação estabelecidos em Brasília mostraram que o cidadão motorizado teve, finalmente, a sua influência e seu poder reconhecido

28



Fig 1 - Croquis representando a ocupação de uma superquadra (Lucio Costa, Relatório do Plano-Piloto, 1990).

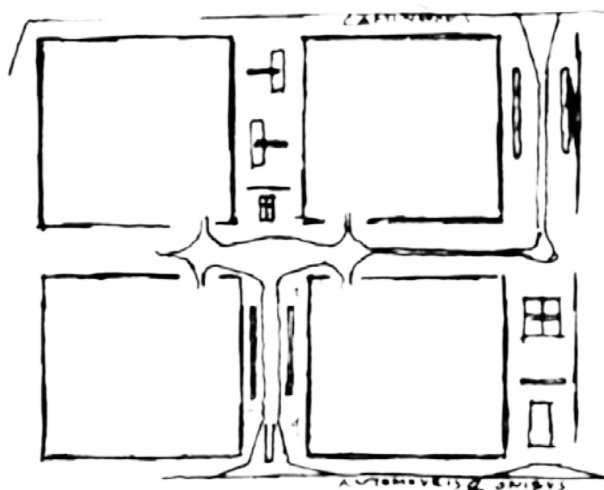


Fig 2 - Croquis representando a Unidade de Vizinhança (Lucio Costa, Relatório do Plano-Piloto, 1990).

13

em um contexto urbano mais amplo.

Embora o desenho do Plano Piloto tenha incorporado o princípio da separação de tráfego motorizado e de pedestres, por meio do uso de princípios da engenharia rodoviária aplicada à técnica de planejamento urbano, Lúcio Costa deixou claro que tal sistema não deveria ser levado a extremos, afirmando que:

"...não se deve esquecer que o automóvel, hoje, deixou de ser um inimigo mortal do homem, domesticou-se, já faz, por assim dizer-se, parte da família. Ele só se 'deshumaniza', readquirindo vis-a-vis do pedestre feição ameaçadora e hostil quando incorporado à massa nômima do tráfego. Há então que separá-los, mas sem perder de vista que em determinadas condições e para comodidade recíproca, a coexistência se impõe."

(Costa, 1957)

Na cidade tradicional brasileira - caso do Rio, São Paulo e Belo Horizonte - o pe-

destre normalmente caminha até o canto da rua, aguarda o sinal e, com variável grau de segurança, se aventura para o outro lado. Em Brasília, onde balões e tesourinhas substituíram a esquina e onde praticamente não existem cruzamentos para ordenar o direito de passagem entre pedestres e veículos, o rito de passagem de rua é claramente mais complexo e, de fato, mais perigoso. O resultado é um desequilíbrio de força que tenderia a reduzir ou mesmo eliminar a figura do pedestre.

Projetado para ser, essencialmente, uma via expressa, ligando as partes sul e norte da cidade, em um trajeto **non-stop**, o eixão é o reflexo mais claro do plano para uma cidade do automóvel. Também aqui se encontra uma das principais desvantagens do plano: apesar de Lucio Costa ter cuidadosamente projetado o interior das superquadras para obter o máximo de se-



Fig 3 - Croquis representando uma perspectiva do conjunto da superquadras (Lucio Costa, Relatório do Plano-Piloto, 1990).

Fig 4 - Eixo rodoviário (Foto Augusto Areal, 1996)



gurança para pedestres, é praticamente impossível para o pedestre atravessar a cidade no sentido leste-oeste sem arriscar a vida. Como veículos, os pedestres sempre exigirão medidas adequadas para garantir a sua mobilidade, segurança e prazer. Ao analisar a configuração da asa sul e com a disponibilidade de rotas, a segurança dos pedestres é claramente a preocupação mais importante.

Como principal solução para evitar que os pedestres cruzassem a perigosa via expressa, o plano de Costa forneceu passagens subterrâneas “estrategicamente localizadas” no canto de cada superquadra. Esta solução logo provou ser ineficaz em seus objetivos. Apesar de relativamente confortáveis, estas passagens não oferecem nenhuma outra característica atraente que possa chamar a atenção do pedestre habitual. A falta de segurança também é uma preocupação importante para a maioria dos usuários. Durante a noite, como no caso da maioria das passagens subterrâneas urbanas, estas se tornam locais escuros e perigosos, frequentemente usados como “banheiros alternativos” por mendigos e moradores de rua.

Reconhecendo o fracasso desta característica particular do plano original, a comissão municipal de trânsito introduziu, anos atrás, um pacote de medidas de segurança que visava aumentar a capacidade do motorista de prevenção de acidentes, adicionando sistemas de iluminação de rua mais potente e utilizando a conscientização com campanhas informativas.



Fig 5 - Passarela subterrânea. (<https://biciclotheka.wordpress.com/tag/brasilgia/>).



Fig 6 - Passarela subterrânea durante a noite. (<http://andabrasilia.blogspot.com/2013/03/passarela-subterranea-ou-beco-enterrado.html>)

Apesar de todas estas medidas revelarem-se úteis na redução do número de acidentes fatais, o problema ainda continua, especialmente nas superquadras localizadas mais perto do centro da cidade, onde o tráfego é particularmente intenso. A maioria das pessoas, no entanto, prefere a arriscar suas vidas no confronto com o tráfego de veículos do que usar passagens ainda sujas e inseguras.

Um novo elemento introduzido na estrutura urbana de Brasília, o sistema de transporte metrô, trouxe certa comodidade, com estações estrategicamente localizadas ao longo do eixo da asa sul. Sem dúvida, acrescentou-se outra dimensão para a situação. O metrô tem sido visto como uma solução potencial para o problema do movimento de pedestres ao longo do eixo da asa sul, e, portanto, algo interessante para as mentes dos arquitetos e urbanistas, que vêm propondo diferentes formas de interligar as passagens de pedestres existentes com as novas estações de metrô.

OBSERVAÇÕES FINAIS

Projeto utópico de Lucio Costa para Brasília foi um dos assuntos mais discutidos no mundo da arquitetura, desde a sua implementação no início da década. Apesar do fato de que ele tem sido constantemente interpretado como uma solução beaux-arts por alguns críticos e observadores, o desenho de Brasília é de fato um conceito interessante para o desenvolvimento urbano linear. A idéia de Costa para o superbloco residencial livre de trânsito do

tipo parque, que fornece cerca de vinte e cinco metros quadrados de área verde por habitante, vem sendo cada vez mais reconhecido como um ambiente salubre e agradável, que propicia excelente qualidade de vida a seus moradores.

No entanto, apesar de todas estas qualidades, uma dos aspectos em que o plano apresentou falhas foi no tratamento dado ao eixo rodoviário e à sua relação com as áreas residenciais que a rodeiam. A solução de passagens subterrâneas mostrou-se inadequada e insuficiente, por si só, afetando tanto os pedestres quanto os motoristas em sua liberdade de movimento.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Costa, Lucio. Relatório do Plano Piloto de Brasília. Brasília, 1990.

Ludwig, Armin K. Brasília's First Decade: A Study of its Urban Morphology and Urban Support Systems, 1980.

Holston, James. The Modernist City: An Anthropological Critique of Brasília. Chicago, 1989.

Holanda, Frederico. Brasília: A inversão das prioridades urbanísticas. ANPUR - VI, Brasília, 1995.

“Nossa Senhora do Cerrado
Protetora dos pedestres
Que atravessam o eixão
Às seis horas da tarde
Fazei com que eu chegue são e salvo
Na casa da Noélia
Fazei com que eu chegue são e salvo
Na casa da Noélia”

Legão Urbana - Travessia do Eixão