



Modernidade Ultrajada

Lucia Maria Borges de Oliveira (lumab@senado.gov.br)

Senado Federal – Secretaria de Serviços Gerais – Subsecretaria de Engenharia

Maria Amélia de Mello Galvão (mabmello@uninet.com.br)

Programa Monumenta – MinC

Resumo

O patrimônio urbano e arquitetônico moderno, em Brasília, vem sendo sistematicamente aviltado, comprometendo sua proposta urbanística e a arquitetura dos conjuntos que se inserem na malha urbana e a caracterizam como desenho.

Examinam-se aqui os dois conjuntos habitacionais que caracterizam o desenho urbano inicial em Brasília: o Setor de Habitação Individual Geminada, situado ao longo da Avenida W3, e as Super Quadras, de habitação coletiva.

O foco da abordagem busca evidenciar as intervenções sofridas ao longo das décadas, desde a consolidação dos conjuntos até o momento atual, como se apresentam, e identificar as reivindicações e necessidades das alterações e o comprometimento dos órgãos fiscalizadores face a rejeição à proposta de modernidade caracterizada na construção de Brasília. Trata-se também de detectar o diálogo existente entre as modificações no código de obras, as intervenções e a falta de compromisso com a proposta inicial e com soluções que garantam a preservação pretendida, considerando os preceitos históricos.

Palavras-chave: Brasília; modernidade; preservação.

Abstract

The Brasilia's modern architectonic urban patrimony has being degraded systematically, compromising urbanistic proposal and the ensembles architecture, which is inserted and gives its characteristics to the urban design.

Two habitational ensembles examined give the Brasilia's original urban design characteristics: the Individual Geminated Habitational Sector, along the W3 Avenue, and the Super Squares, collective habitations.

The approach focus of this work aims to evidence the interventions made along the decades, since the ensembles consolidation until the present moment, as they look actually, and identify modifications claiming and necessities and the fiscalization offices toward proposal rejection of the modernity characterized in Brasilia's construction. Aims also to detect the dialog among the building code modifications, the interventions and the compromise lack with the initial proposal and the solutions, which can guarantee the preservation, considering the historical precept.

Keywords: Modern architecture; patrimony; urban patrimony degradation; urbanistic proposal; urban design; Brasilia's architecture.

Introdução

Preservar a identidade do Plano Piloto de Brasília significa preservar sua proposta urbanística e a arquitetura moderna dos anos 50 e 60, ali construída. No entanto, o patrimônio urbano e arquitetônico moderno, em Brasília, vem sendo sistematicamente aviltado, comprometendo sua proposta urbanística e a arquitetura dos conjuntos que se inserem na malha urbana e a caracterizam como desenho.

Entende-se que ajustes podem e devem ser feitos para o aprimoramento da cidade, que, com o passar do tempo, apresenta problemas e necessidades não contempladas anteriormente e exige de todos os que se interessam e têm compromisso pela sua preservação, a consciência e o bom senso que podem levar a soluções que os atendam sem descuidar de patrimônio tão precioso. Por este motivo urge registrar o que vem ocorrendo no Plano Piloto com o intuito de sensibilizar administradores e moradores.

A proposta que se pretende para o desenvolvimento deste trabalho é examinar os dois conjuntos habitacionais que caracterizam o desenho urbano inicial em Brasília: o Setor de Habitação Individual Geminado e as Super Quadras, de habitação coletiva, dando atenção às propostas urbanísticas, antiga e atual, e a arquitetura dos blocos de apartamentos, com suas alterações no térreo e fachadas, e das casas geminadas da Avenida W3.

Super Quadras

As alterações nas quadras de habitação coletiva de construção recente ganham espaço de maneira aparentemente sutil. No entanto, o adensamento populacional, a eliminação dos equipamentos urbanos anteriormente previstos – escolas, quadras de esporte, equipamentos culturais, a introdução do 7º pavimento, representam modificações profundas na proposta urbanística original das Super Quadras e na conformação das unidades de vizinhança.

Não há registro de alterações urbanísticas significativas nas chamadas quadras 400. Assim, para análise urbanística, tomamos como exemplo a SQN 309 (Super Quadra Norte), recentemente construída, que apresenta a disposição das projeções dos blocos de forma mista, sem a perpendicularidade característica da proposta mais antiga, que pode ser observada na SQS 308.

Nunca é demais lembrar as palavras de *Lucio Costa* no Relatório do Plano Piloto de Brasília:

“Quanto ao problema residencial, ocorreu a solução de criar-se uma seqüência contínua de grandes quadras dispostas, em ordem dupla ou singela, de ambos os lados da faixa rodoviária, e emolduradas por uma larga cinta densamente arborizada, árvores de porte, prevalecendo em cada quadra determinada espécie vegetal, com chão gramado e uma cortina suplementar intermitente de arbustos e folhagens, a fim de resguardar melhor, qualquer que seja a posição do observador, o conteúdo das quadras, visto sempre num segundo plano e como que amortecido na paisagem. (...) Dentro destas “super-quadras” os blocos residenciais podem dispor-se da maneira mais variada, obedecendo porém a dois princípios gerais: gabarito máximo uniforme, talvez seis pavimentos e pilotis, e separação do tráfego de veículos do trânsito de pedestres, mormente o acesso à escola primária e às comodidades existentes no interior de cada quadra.” (Costa, 1995, p. 291).

Assim, a proposta inicial para as Super Quadras de numeração 100, 200 e 300 previa onze blocos de seis pavimentos cada uma, com seis a oito apartamentos por andar, na sua maioria, dispostos de tal forma que as condições de insolação e de privacidade, bem como o acesso e a circulação de veículos e pedestres, estariam garantidos por meio de desenho perfeitamente compreensível para os usuários.

O partido adotado na construção da SQN 309 distribui os blocos de forma diferenciada tanto na sua ordenação interna quanto no tamanho das projeções, que vão desde pequenos blocos de apartamentos de luxo, duplex, aos blocos duplos, existentes também em quadras tradicionais. Os de tamanho considerado normal, cuja projeção corresponde geralmente a $12,50\text{m} \times 85\text{m}^1$, chegam a ter dezesseis apartamentos por pavimento. As projeções previstas para a quadra somam um total de dezesseis; os blocos construídos até o momento são quatorze. Tais dados apontam para uma densidade populacional superior à habitual das Super Quadras, mesmo que a ocupação do solo pelas construções seja mantida dentro da porcentagem máxima permitida, de 15% da área total das quadras.²

O desenho das suas vias internas contraria a idéia de uma larga faixa arborizada de proteção visual da quadra, contornando-a e estabelecendo o acesso a diversos blocos pela mesma via que se ramifica a partir de seu perímetro. A adoção desse sistema, em lugar de outro mais simples e orgânico de vias, prejudica não apenas o paisagismo sugerido, mas a própria circulação de veículos no seu interior, ao concentrá-los num mesmo trajeto para acesso aos blocos com maior quantidade de moradores.



Fig. 1 – SQN 309, em 2000.



Fig. 2 – Super Quadra, segundo Lucio Costa.

Deve-se atentar para o modo como vêm sendo construídas as novas quadras e no descompasso e negligência na efetivação da Unidade de Vizinhança que agregaria os equipamentos públicos necessários à população moradora, tais como escola pré-primária, escola de 1º grau, biblioteca e ou centro cultural, clube de vizinhança, posto de saúde e serviços de utilidade pública. Este desequilíbrio gera deslocamentos de veículos e pessoas em maior número, provocando o esvaziamento da vivência diária proposta.

Segundo a arquiteta *Maria Elisa Costa*, em texto de 1985,

“Estruturalmente, uma superquadra é um conjunto de edifícios residenciais sobre pilotis (que têm em Brasília, pela primeira vez, presença urbana contínua) ligados entre si pelo fato de terem acesso comum e de ocuparem uma área delimitada – no caso, um quadrado de 280 x 280 metros, a ser cercado dos quatro lados com renques de árvores de copa densa –, e com uma população de 2.500 a 3.000 pessoas. O chão é público – os moradores pertencem à quadra, mas a quadra não lhes pertence – e é esta a grande diferença entre superquadra e condomínio. Não há cercas, nem guardas, e, no entanto a liberdade de ir e vir não constrange nem inibe o morador de usufruir seu território, e a visibilidade contínua assegurada pelos pilotis contribui para a segurança”.(Costa, 1995, p. 326).

Este projeto coletivo, no entanto, vem sendo substituído não só pela apropriação privada dos espaços imediatos aos blocos, mas também pelo desprezo à idéia do edifício, de cada um dos blocos, como parte integrante de um espaço público único, histórico.

Para exemplificar a descaracterização dos edifícios de apartamentos nas Super Quadras, toma-se como exemplo as SQS 405 e 406, que possuem vários blocos originalmente iguais, repetição de um mesmo projeto, de autoria do arquiteto Paulo Magalhães. Estes prédios, especialmente, são exemplares de valor arquitetônico da década de 60, tanto pelas suas proporções volumétricas quanto pela proposta de fachada, que advém da disposição da planta do apartamento. As fachadas longitudinais se apresentam, de um lado, em esquadrias de ferro e vidro, moduladas em múltiplos, definidos pelas salas e quartos. Do outro lado, toda a superfície em combogó de concreto com vazios retangulares, homogeneizando e iluminando as áreas de serviço, cozinhas, lavanderias e banheiros. Os espaços internos conformam apartamentos de dois, três e quatro quartos, mantendo o mesmo equilíbrio espacial entre eles.

Não há um só bloco deste conjunto que tenha se mantido no original. Todos, sem exceção, alteraram os pilotis com acréscimos indesejáveis sob o balanço estrutural das empenas, comprometendo a volumetria. São acrescentados depósitos, salão de festas e moradia para zelador, com um resultado de solução doméstica, conflitante com o prédio.

As esquadrias destes espaços criados são ordinárias e sem identidade com a proposta do projeto. Cada bloco apresenta uma solução diferente, em madeira ou em chapa de ferro dobrada, com venezianas e arcadas.

A substituição dos revestimentos das fachadas, antes em pastilha cerâmica, pelo modismo da cerâmica 10 x 10cm, assentada com juntas excessivamente largas e conformando muitas vezes desenhos duvidosos, utilizando-se de cores variadas e composições desnecessárias, imprimindo caráter medíocre aos edifícios.

Muretas e cercas vivas explicitam a apropriação privada do espaço público, impedem passagens antes livres, para a circulação de pedestres entre os blocos, com irregularidades, inclusive graves, quando em algumas destas passagens são fixadas barreiras com tubos, formando chicanas.

Tais intervenções são normalmente decididas em reuniões de condomínio uma vez que a lei vigente abdica de qualquer tipo de controle desde que se mantenham dentro do limite máximo de ocupação dos pilotis – até 40% de sua área –, não necessitando alvará de construção. Os arquitetos não são solicitados a opinar e a fiscalização dos órgãos competentes é omissa.



Fig. 3 – SQS 406 Bloco C.



Fig. 4 – SQS 405 Bloco A.

SHIG – Avenida W3

O conjunto habitacional da W3, de casas geminadas, é identificado por blocos com desenho definido, implantados de maneira tal que os acessos de veículos, partindo da via secundária W4, permitem que a área verde comum, central, fique restrita aos pedestres e ao convívio social, com alpendres isolados ou não por combogós que protegem as salas voltadas para ela.

As alterações ali realizadas parecem refletir o desejo dos proprietários de personalizar sua habitação, extraindo-a da uniformidade do conjunto. Vão desde as esquadrias à volumetria das edificações. Jardins e passagens de pedestres foram apropriados pelos moradores. As áreas verdes, públicas, internas às quadras foram invadidas por grades, substituindo o resguardo da sua continuidade entre o espaço privado e o público. Apesar das exuberantes árvores, apresentam-se, hoje, como um espaço descuidado e alheio aos moradores.

A permissão de outros usos que não apenas o residencial também contribui para o aspecto degradado, pois multiplicam-se ali os serviços diversos, como salões de beleza expostos ao público, e em especial pousadas e pensões, que subdividem as habitações unifamiliares.

Neste contexto, sem poder apresentar ainda uma análise completa, é importante citar que esta situação decorre da ausência de planejamento e de um plano de preservação que privilegiem as áreas com perda de atratividade em detrimento à criação de outras.

As fileiras de casas – baixas em algumas quadras (HP3) e com dois andares em outras (HP5) – retas, enxutas, brancas; o espaço urbano absolutamente moderno e diferente do que constituía o repertório brasileiro naquele momento, transformaram-se numa coleção de estilos que reúne desde o "colonial" a um suposto pós-moderno, castelinhos e chalés, passando pelo inclassificável.

As intervenções mais óbvias referem-se à volumetria das edificações. Desfez-se a regularidade do conjunto com a construção de outros pavimentos. Os blocos de casas agora ondulam ao sabor do poder aquisitivo de cada proprietário. Perdeu-se a sua beleza e a sua raiz, seu vínculo evidente com a origem, com aquele projeto moderno e coletivo dos anos 1950-60. Descaracterizados os conjuntos, as residências são agora

unidades personalizadas segundo a ilusão e a possibilidade de cada um, reunidas no desenho urbano que se manteve apenas em linhas gerais, perdendo-se, no entanto, a proposta de uso coletivo do espaço urbano.

Houve, ademais, uma inversão. As vias de acesso de veículos, pelos fundos das casas, passaram a ser os seus acessos principais. Nas quadras perpendiculares à avenida W 3, vizinhos e visitantes que se utilizam dos estacionamentos existentes entre os blocos de casas, principalmente quando estas estão situadas nas extremidades dos blocos, fazem uso de sua entrada social. Nas quadras onde a distribuição de casas é paralela à avenida, como na SHIGS 704, não há estacionamentos entre blocos. Assim, de maneira geral, todos entram e saem pelos acessos que seriam de serviços, pelas garagens. As fachadas principais das casas estão agora voltadas apenas umas para as outras, tendo perdido sua função primeira. Os jardins frontais transformaram-se em algo próximo a um quintal ou simplesmente se perderam. Proliferam os casos em que os proprietários avançam as linhas de fachada até o limite do lote.

A continuidade existente entre os espaços públicos e privados, pela ausência de barreiras significativas quando de sua implantação, foi substituída por um correr de grades que os separam agora perfeitamente. Como consequência, perdeu-se em parte a amplitude antes existente: as áreas verdes públicas estreitaram-se; os jardins que ainda se mantêm amesquinham-se ou foram eliminados.

As passagens laterais para pedestres, entre os blocos de casas, foram também parcialmente apropriadas, transformando-se em estreitos e desagradáveis corredores.

Práticas comuns em outras cidades brasileiras foram se estabelecendo em aparente contradição com o desenho moderno da cidade, por ele camufladas. As mudanças na legislação que regulamente os usos no local permitiram, por exemplo, a multiplicação das pensões nas quadras mais próximas à zona central do Plano Piloto, subdividindo-se as habitações unifamiliares, fenômeno que ocorre na maioria das vezes nas áreas em degradação nos nossos grandes centros urbanos.

No caso das pousadas localizadas no interior das quadras, as garagens das casas, na maioria das vezes, foram adaptadas para receber os hóspedes, reforçando o seu acesso pelas vias de tráfego de veículos. Sintomaticamente, as placas que anunciam os seus nomes estão colocadas de forma a que sejam vistas desde estas mesmas vias. Já as que se localizam na própria W3 Sul constituem exceções: tanto os seus acessos principais como os seus anúncios se voltam para a avenida, fazendo uso, portanto, das salas de estar como recepção.

Ainda que os Setores Hoteleiros Norte e Sul tenham previsto também pequenos hotéis, estes parecem não ter sido construídos em número suficiente, ou não cumprem sua função de hospedagem mais barata e segura, ou familiar, uma vez que são muitas vezes preteridos pelas pensões e pousadas da W3 Sul. Mas não somente os que estão de passagem pela cidade as ocupam. Há também moradores fixos, que buscam fugir dos altos aluguéis dos apartamentos do Plano Piloto sem deixar de usufruir da infra-estrutura e dos equipamentos urbanos existentes e sem afastar-se dos principais locais de trabalho do Distrito Federal. Por outro lado, para o proprietário, o aluguel dos quartos representa também a possibilidade de manter-se dentro do Plano Piloto.

As subdivisões são as mais diversas, feitas em alvenaria ou com divisórias que isolam apenas visualmente os hóspedes. Alguns quartos, em geral para três ou mais pessoas – poucos são os quartos individuais ou para dois –, têm seu próprio banheiro; outros compartilham com os demais hóspedes o banheiro coletivo.

A densidade populacional nessas quadras, diferente da programada, não chega a interferir num espaço tão generoso se consideramos somente os pedestres, mas sim na questão do tráfego de veículos e no problema de estacionamento, que afeta já cronicamente toda a cidade.

Da mesma forma como ocorre nas Super Quadras, os proprietários de casas na avenida W3 tomam suas decisões sobre as reformas sem que a fiscalização os importune.

Um dos proprietários do único exemplar original encontrado – a casa construída em 1968 mantém inclusive a relação original com a área verde da quadra – define a atitude de sua vizinhança como manifestação do individualismo, que veio a substituir um projeto coletivo, e da falta de sensibilidade e vivência histórica de Brasília.

Parcialmente perdido como ilustrativo do período de construção de uma utopia, o Setor de Habitações Individuais Geminadas mantém alguma integridade apenas em poucos de seus trechos, nas fotos históricas e na lembrança dos que vivenciamos os começos de Brasília – no dizer de Clarice Lispector.



Fig. 5 – SHIGS 704, volume original.



Fig. 6 – SHIGS 704, casas reformadas.

A transformação nas suas funções e na sua arquitetura; a substituição da proposta moderna de uso das quadras da W3 Sul por práticas alternativas e tradicionais; a mudança na densidade populacional tanto ali como nas Super Quadras; tudo isso explicita a dinâmica do processo de ocupação daquele espaço projetado e coloca outra vez em pauta a possibilidade de um certo conflito entre o Plano Piloto idealizado por seus criadores e a *cidade paralela*, que o realiza e transgride.

No entanto, em lugar de uma confrontação entre a cidade projetada e outra "*bastarda*", há que se enxergar o espaço urbano de Brasília como uma totalização, ou, como disse o próprio *Lucio Costa*,

“O que ocorre em Brasília e fere nossa sensibilidade é essa coisa sem remédio, porque é **o próprio Brasil**. É a coexistência, lado a lado, da arquitetura e da anti-arquitetura, que se alastra; da inteligência e da anti-inteligência, que não para; é o apuro parede-meia com a vulgaridade, o desenvolvimento atolado no subdesenvolvimento; são as facilidades e o relativo bem estar de uma parte, e as dificuldades e o crônico mal estar da parte maior.” (Costa, 1995, p. 323).

Isto posto, escapa aos olhos de todos a acuidade que Brasília requer, com sua vocação de pólo central do governo brasileiro e, portanto, não ser guiada pela urbanização caótica dos modelos conhecidos. A preservação da sua modernidade deve ser persistente e cotidiana, justa ao seu título de Patrimônio da Humanidade. A memória tem que permanecer viva, para não ter que resgata-la daqui a cem anos e registrar nos anais da história e nas paredes de um museu.

Notas

¹ Uma projeção normal pode chegar a medir até 18m X 85m, considerando também as projeções aéreas, de varandas a um lado e outro do edifício.

² Diretoria de Preservação da Subsecretaria de Urbanismo e Preservação da Secretaria de Estado de Habitação e Desenvolvimento Urbano tem em andamento um estudo específico sobre a quadra em questão. Embora tal estudo não esteja concluído, parece possível dizer que ainda que se mantenha a porcentagem máxima permitida para ocupação por projeções para construção, sua densidade populacional certamente é ou será maior que a habitual, de aproximadamente 3.500 pessoas hoje em dia.

Referências Bibliográficas

COSTA, Lucio. Memória descritiva do Plano Piloto. In: Lucio Costa, Registro de uma vivência. São Paulo: Empresa das Artes, 1995. p. 283 – 295.

COSTA, Maria Elisa. Brasília 57 – 85, Do plano-piloto ao “Plano Piloto”. In: Lucio Costa, Registro de uma vivência. São Paulo: Empresa das Artes, 1995. p. 325 – 327.

COSTA, Lucio. Considerações Fundamentais. In: Lucio Costa, Registro de uma vivência. São Paulo: Empresa das Artes, 1995. p. 323.