



FACES DE UMA MESMA PAISAGEM: preservação e ressignificação das superquadras de Brasília

ALCANTARA GOMES, BEATRIZ (1)

Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan). Superintendência do Distrito Federal.

beatriz.gomes@iphan.gov.br

LIRA, FLAVIANA (2)

Universidade de Brasília. Departamento de Projeto, Expressão e Representação e do Programa de Pós-graduação da

Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. flaviana@unb.br

RESUMO

Partindo do estudo específico da superquadra, este trabalho explora desdobramentos de aspectos da configuração espacial moderna na paisagem contemporânea de Brasília. Desde a sua concepção, o Plano Piloto de Brasília é caracterizado por paisagens menos adensadas, marcadas por espacialidade mais livre e fluída. Tal configuração foi explorada e criticada desde os primórdios da cidade por sua filiação ao ideário urbano corbusiano. A superquadra, configuração urbana utilizada nos setores habitacionais do Plano Piloto, é desdobramento nacional da proposta moderna marcada por essa espacialidade dispersa. Sendo assim, busca-se aqui compreender em que medida tal configuração espacial importa à preservação do espírito moderno na paisagem da superquadra e como essa espacialidade, e seu consequente rebatimento no uso e ocupação do espaço, vem sendo ressignificada. Para isso, procura-se inicialmente delimitar conceitualmente a disposição espacial moderna para, em seguida, analisar, por meio de pesquisa histórica-documental, sua relevância na paisagem das superquadras e as ressignificações verificadas. Então, comparando-se fotografias da superquadra SQS 210 em momentos anterior e posterior a intervenções de ampliação de garagens, registra-se os efeitos práticos decorrentes da alteração na paisagem consolidada. Por fim, partindo do inesperado cenário da pandemia da Covid-19, explora-se brevemente possíveis ressignificações da espacialidade moderna das superquadras.

Palavras-chave: Superquadra, preservação, paisagem, espacialidade moderna, ressignificação.



O porquê do estudo e como ele se desenvolve

Apesar de possuir agenda própria e estar em constante mutação, a cidade contemporânea tem raízes em períodos anteriores que, com o decorrer do tempo, foram se acumulando em camadas históricas que hoje fazem parte da identidade desses espaços urbanos (SECCHI, 2006). Algumas dessas camadas podem mostrar-se tão representativas à identidade do sítio que passam a ser reconhecidas como elementos valorados importantes à significância da paisagem cultural urbana. Assim, a agenda da cidade passa a incorporar a preocupação com a salvaguarda de aspectos históricos que integram a paisagem contemporânea. Apesar de essenciais à integridade da paisagem urbana, os valores atribuídos à determinada camada histórica podem ser alterados a depender do contexto. Essa característica dinâmica possibilita a resignificação do bem ou da paisagem cultural (LIRA, 2020).

No caso dos espaços urbanos de raízes modernas soma-se um desafio à identificação das resignificações: a curta distância temporal que separa a cidade contemporânea do patrimônio urbano moderno dificulta, ainda mais, o reconhecimento dos valores e a identificação dos atributos (PRUDON, 2008). Ao passo que denuncia o obstáculo, a consciência de tal particularidade moderna aponta para a urgência da interpretação dessas paisagens como meio de se garantir a preservação de seus aspectos patrimoniais.

Com base nessas premissas, busca-se compreender neste trabalho em que medida a espacialidade livre e fluída importa à preservação do espírito moderno na paisagem da superquadra e como essa espacialidade vem sendo resignificada ao longo dos anos. O ponto de partida é a compreensão conceitual da proposta da disposição espacial urbana moderna. Para tal, recorre-se a teóricos com Bruno Zevi (2009) e Bernardo Secchi (2006), além da análise de trechos da versão da Carta de Atenas publicada por Le Corbusier. Em seguida é explorada a relevância do valor espacial moderno para a paisagem contemporânea das superquadras do Plano Piloto de Brasília.

Posteriormente, com a pesquisa histórica-documental, investiga-se como foram resignificadas as espacialidades modernas que marcam a paisagem da superquadra. Além da revisão de algumas críticas marcantes a Brasília, como as de Zevi (2006), Gorelik (2005) e Holston (1993), é feita a consulta a documentos primários que esclarecem como, desde a sua concepção, foi reconhecida e tratada a espacialidade da superquadra. Dentre os escritos consultados estão as versões de “Brasília Revisita” de Lucio Costa e as Portarias Iphan nº 314/1992 e nº 166/2016, marcos importantes da regulação do tombamento do Conjunto Urbanístico de Brasília (CUB).

Como forma de rebater tais reflexões a um objeto empírico, uma superquadra brasileira foi selecionada, a SQS 210. A escolha se deu em razão dos seguintes fatores: a sua inserção na Asa Sul, parcela da escala residencial onde melhor se observa a execução e manutenção das características modernas das



superquadras; a paisagem do local, marcada pela presença da escala bucólica consolidada e fluída; e a informação das intervenções posteriores que incidiram sobre a configuração espacial moderna do sítio. Assim, partindo da análise comparativa de fotografias da superquadra SQS 210 em momentos anterior e posterior a intervenções de ampliação de garagens, registra-se os efeitos práticos decorrentes da alteração na paisagem. Por fim, explora-se brevemente perspectivas para a espacialidade moderna das superquadras a partir de possíveis mudanças trazidas pela pandemia da Covid-19.

Da proposta espacial moderna à paisagem contemporânea de Brasília

Segundo Bernardo Secchi (2006), a primeira metade do século XX trouxe, com o movimento moderno, significativas transformações para o campo do urbanismo. Ele pondera que, desde o fim do século XIX, já vinham ocorrendo esforços de reconhecimento e autoafirmação do urbanismo enquanto uma ciência provida de objeto de estudo próprio e específico. Então, no período aproximado entre as décadas de 1920 e 1950, esses estudos emergentes culminaram no aprofundamento do urbanismo enquanto campo científico estruturado, provido de conceitos e linguagem bem delimitados. Para Secchi, esse fenômeno possibilitou o ápice do seu prestígio e, com isso, veio também a segurança na fundamentação e eficácia das bases teóricas do urbanismo moderno. Os planos e projetos urbanísticos que dele derivavam também eram reconhecidos como solução aos problemas da cidade. Com isso, o urbanismo foi institucionalizado e a ele foi atribuída a utópica missão de esgotar os problemas da cidade por meio de planos e projetos modernos.

Para além da observação da linguagem arquitetônica moderna tantas vezes reconhecida pelas formas puras e pela ausência de ornamentos, é imprescindível perceber as transformações trazidas pelo movimento moderno para a configuração da espacialidade urbana. A compreensão da arquitetura ou da cidade a partir da realidade vivida dos seus espaços constituídos, e não apenas da observação pragmática dos seus volumes é o que, segundo Bruno Zevi, torna possível o seu real significado enquanto elemento imbuído de espírito arquitetônico. O valor espacial dado à obra é, portanto, o que essencialmente a define, ainda que seja complementado por outros valores, a exemplo do decorativo, que também poderão ser considerados na sua interpretação. Nesse sentido, Zevi defende que o espaço moderno é configurado a partir “do estudo minucioso da arquitetura, não dentro do qual se pode inserir o elemento dinâmico, mas como consequência de uma reflexão social” (ZEVI, 2009, p.123).

Na sequência, Zevi defende que a espacialidade moderna parte da sobreposição da funcionalidade ao desejo estético, podendo ser dividida em duas correntes: a funcionalista e a orgânica. Enquanto a primeira, tendo em Le Corbusier o seu maior representante, entende anular o valor decorativo da sua espacialidade, restringindo seu enfoque aos valores espaciais e volumétricos; a segunda se mostra mais flexível e entende



o valor decorativo como importante ferramenta para a humanização da arquitetura puramente funcional e racional proposta pela primeira corrente (ZEVI, 2009).

As diretrizes para fazer e pensar a arquitetura e o urbanismo desenvolvidas e compiladas ao longo do IV CIAM (Congresso Internacional de Arquitetura Moderna) ocorrido em 1933, foram reafirmadas na versão da Carta de Atenas publicada, em 1941, por Le Corbusier. O arquiteto franco-suíço que foi, segundo Zevi (2009), o maior representante da corrente espacial funcionalista, foi também a personalidade que mais marcou o IV CIAM (FRAMPTON, 2008). O Congresso, que tinha por tema “A cidade funcional”, mostrou-se alinhado com as questões caras à vertente funcionalista do movimento moderno.

Assim, fundamentada em um ideário de bem-estar social e comprometida com a técnica, a Carta de Atenas encontrou sua forma urbana no zoneamento racional marcado pela amplidão dos espaços e pela arquitetura de formas puras. A segunda parte do documento, na qual se discute as “críticas e remédios” para as cidades de traçado tradicional do século XIX, traz reflexões e argumentos em prol da constituição de novos espaços urbanos menos adensados, mais livres e permeáveis, especialmente quando se trata de setores habitacionais:

A manutenção ou a criação de espaços livres são, portanto, uma necessidade e constituem uma questão de saúde pública para a espécie. Esse é um tema que constitui parte integrante dos postulados de urbanismo e ao qual os edis deveriam ser obrigados a dedicar toda a sua atenção. Justa proporção entre volumes edificados e espaços livres, eis a única fórmula que resolve o problema da habitação (CORBUSIER, 1993, p. 37)

O trecho citado evidencia ainda um outro aspecto dessa nova proposta urbana: a habitação como um dos pontos focais, onde os espaços livres e verdes deveriam ser ainda mais presentes, assegurando moradias salubres e integradas aos espaços verdes de lazer. Em suma, uma paisagem que pode remontar à ambiência bucólica, realidade diversa da que se observava até então na maior parte dos grandes centros urbanos. Assim, partindo de uma proposta social simpática à evolução tecnológica, os sítios modernos assumem uma nova disposição espacial formal que rechaça a configuração urbana da cidade compacta tradicional: “os volumes edificados serão intimamente amalgamados às superfícies verdes que os cercam [...] a textura do tecido urbano deverá mudar; as aglomerações tenderão a tornar-se cidades verdes.” (CORBUSIER, 1993, p. 39).

Aliado à ampliação do uso de espaços livre, a Carta de Atenas trouxe a segregação dos caminhos pedonais das vias automobilísticas e a setorização da cidade de acordo com as funções como premissas fundamentais à realização de um projeto urbano moderno vinculado à corrente espacial funcionalista. Tal corrente viria a ser criticada não apenas na Europa, mas também fora dela, em países como Índia e Brasil, onde os preceitos do movimento moderno foram postos em prática na segunda metade do século XX, quando os questionamentos acerca da adequabilidade da espacialidade funcionalista já eram recorrentemente



considerados ultrapassados (FRAMPTON, 2008). Ainda que correntes críticas, a exemplo de Yves Bruand e Adrián Gorelik, defendam que esses países tenham incorporado características próprias e autênticas ao seu modo de projetar os espaços é comum o entendimento de que eles mantiveram forte vínculo com o traçado moderno. É este o caso do Plano Piloto de Brasília, que antes mesmo da sua inauguração em 1960, já era objeto de críticas ferrenhas de diferentes agentes, dentre eles o próprio Bruno Zevi, que a considerava símbolo da crise que vivia o movimento moderno e a concepção espacial funcionalista (DAUFENBACH, 2019). A despeito das críticas negativas como a de Zevi, a parcela da cidade que derivou do projeto de Lucio Costa – o Plano Piloto – sobreviveu marcada por seu traçado moderno que permanece em destaque, ainda hoje, na paisagem urbana. Em parte, a preservação do traçado se deu em razão do tombamento inovador, porém precoce, do sítio urbano em 1990¹. Com base em quatro escalas urbanas, a monumental, a gregária, a residencial e a bucólica, preconizadas por Costa, o Plano Piloto foi tombado mais afeito ao plano teórico de espacialidade funcional idealizada e menos aos seus aspectos estéticos, formais e históricos efetivamente constituídos:

Tal pensamento, preso a um passado idealizado, centra-se na manutenção dos ideais e signos contidos na concepção da cidade. Assim, alheio à realidade urbana, busca obsessivamente preservar a representação simbólica embutida em seu projeto, mostrando-se impermeável à historicidade do espaço. (REIS, 2016, p. 116)

Portanto, interpretar a ressignificação da espacialidade moderna tombada inserida na paisagem contemporânea de Brasília mostra-se fundamental tanto à uma reflexão crítica dos motivos que fundamentaram inicialmente o tombamento da cidade; quanto ao debate das possibilidades de preservação do patrimônio urbano moderno, aqui representado pelas superquadras.

A contribuição das superquadras ao traçado moderno

Reconhecido enquanto um dos principais produtos dos ideais corbusianos, o projeto urbano de Lucio Costa para a capital brasileira nunca deixou de despertar o interesse. Na década de 1980, o Plano Piloto de Brasília recebeu uma de suas mais comentadas e controversas críticas quando James Holston publicou “A Cidade modernista: uma crítica de Brasília e sua utopia”. Outros críticos, como Adrián Gorelik (2005) e Frederico de Holanda (2002), mencionam o caráter retórico da crítica de Holston que interpreta Brasília se apoiando em situações imagéticas superficiais da cidade. Contudo, é proveitoso perceber como em um dos capítulos da

¹ O Conjunto Urbanístico de Brasília é protegido em três instâncias distintas: Governo do Distrito Federal, Governo Federal e UNESCO. A referência ao tombamento, em 1990, diz respeito à proteção ocorrida em nível federal em 14 de março de 1990. O tombamento na esfera distrital ocorreu alguns anos antes, em 14 de outubro de 1987. Em sequência veio a inscrição de Brasília na Lista do Patrimônio Mundial, em 7 de dezembro de 1987.



publicação de Holston é abordada de forma didática aspectos da transformação da espacialidade urbana das cidades modernas como Brasília. Ele explica tal aspecto contrapondo a configuração urbana da cidade pré-industrial, onde a rua delimita o espaço público e privado por meio das fachadas contínuas dos edifícios; à configuração da cidade moderna, que rompe com o sistema de espaços públicos estabelecidos pela rua-corredor, em uma tentativa de abolir as distinções existentes entre eles e os espaços privados.

Para Holston (1993), a rua-corredor – típica da paisagem das cidades pré-industriais adensadas – é entendida como um espaço livre que tem a sua imaterialidade moldada pelos contornos das fachadas dos edifícios dispostos de forma contínua na paisagem. No caso dessas cidades, o espaço livre de volumes, vazio (rua), assume o papel de uma forma que se destaca sobre um fundo construído, cheio (edifício), que permeia malha urbana.

Assim como outras cidades modernas, o Plano Piloto rompe com tal lógica, ao buscar espaços mais livres como uma resposta aos problemas identificados na cidade industrial. Dessa forma, acaba por inverter a malha urbana que passa a assumir a espacialidade moderna. Ao ser inaugurada no início da década de 1960 com a missão de sintetizar simbolicamente as transformações que vinham ocorrendo no cenário nacional, Brasília encontrará nessa nova disposição espacial o caminho para a “expressão cultural de uma vontade nacionalista produzida pelo Estado e assumida como própria pela sociedade” (GORELIK, 2005, p. 166).

Conforme mencionado anteriormente, Brasília foi inicialmente concebida com base no plano, de inspiração corbusiana, de Lucio Costa. Todavia, o traçado urbano buscou reinterpretar a proposta moderna com base em um contexto nacional incorporando conceitos próprios que superaram o urbanismo funcionalista corbusiano. O Plano Piloto é, portanto, parte de um movimento nacional que escolheu “a figuração modernista como um *estilo histórico* para compor com ele resoluções formais, tipológicas e funcionais dirigidas a uma vontade diferente da do modernismo clássico” (GORELIK, 2005, p.160).

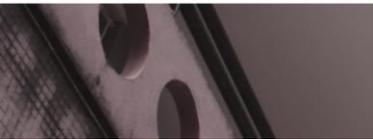


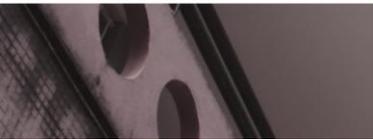
Figura 1. Escala residencial entremeada pela escala bucólica, superquadra SQS 308 em primeiro plano.

Fonte: Nelson Kon, 2020

O debate acerca da idealização das escalas que guiaram a configuração do traçado do Plano Piloto já teria, por si só, muito a esclarecer com relação à originalidade do conceito urbano da capital. Contudo, em decorrência da complexidade e extensão do tema, opta-se aqui por empenhar esforços nas duas escalas que se relacionam diretamente com a superquadra: a residencial e a bucólica.

Enquanto o nome dado à primeira escala ajuda a antecipar o seu propósito, o da segunda carrega certo mistério que reflete a dificuldade, ainda atual, de defini-la. Assim, confirma-se a impressão inicial de que a escala residencial possui um caráter setorial e se refere às parcelas da cidade destinadas predominantemente à habitação. Já a escala bucólica, não se refere tanto a setores, mas a um atributo intrínseco à cidade que, de forma transversal, permeia todas as outras três escalas. Associada principalmente a espaços naturais, a escala bucólica caracteriza os generosos espaços livres da paisagem do Plano Piloto. Ao descrever a cidade como “ao mesmo tempo derramada e concisa, bucólica e urbana, lírica e funcional” (BRASIL, 2014, p. 40), Lucio Costa expressa tanto a sua filiação moderna corbusiana quanto a sua superação por meio da ênfase no bucólico, no uso da abordagem paisagística como instrumento de projeto.

Além de ser a principal forma de organização urbana dos setores habitacionais do Plano Piloto, a superquadra é exemplo de sítio marcado pela espacialidade moderna própria e, portanto, símbolo da originalidade do



traçado da cidade. Criada a partir da inspiração nas unidades de vizinhança propostas por Clarence Perry, a superquadra pode ter o seu projeto descrito de forma superficial, como uma área quadrangular de aproximadamente 240 metros. O sistema viário em forma de árvore estabelece um acesso único ao interior de cada superquadra onde ficam dispostos, sobre dominante fundo verde generosamente arborizado, blocos residenciais de projeção majoritariamente retangular esbelta. Esses edifícios possuem de três a seis pavimentos e são quase sempre construídos sobre pilotis. Além de alguns equipamentos comunitários de proporção e gabarito reduzidos presentes no seu interior, cada superquadra conta com uma área comercial linear, de acesso viário independente, em uma de suas extremidades. O restante do solo, marcado pelo cenário arborizado, é livre e público.

Um conjunto de quatro superquadras formam uma área de vizinhança que deveria suprir as necessidades básicas daquele coletivo criando, em conjunto com a sua paisagem bucólica, um ambiente comunitário, “uma tentativa de ‘recuperação da vida urbana’ em polêmica com o funcionalismo estrito dos primeiros modelos CIAM” (GORELIK, 2005, p. 171). O resultado alcançado não foi exatamente o esperado. Afinal, a cidade, na prática, não foi, como se imagina, estritamente fiel ao projetado. Alguns críticos como Zevi (2012) e Holston (1993) questionaram a sensação de impessoalidade e anonimato causada nesses setores residenciais pela “maré dos superblocks” e pelas áreas verdes frias.



Figura 2. Superquadra SQS 108.

Fonte: Marcel Gautherot, 1960

No caso de Zevi, é possível inferir que a sua crítica estabelecida em 1960, a uma cidade ainda embrionária, dificilmente se aplica à cidade de décadas depois. A sua percepção da espacialidade da superquadra não



contava, por exemplo, com a fundamental consolidação da escala bucólica, o que dava à cidade aspecto muito mais árido. O mesmo não pode ser dito sobre a crítica de Holston escrita já em 1989. Dentre outros aspectos, ele queixou-se da estranheza que as enormes áreas verdes sem destinação específica causavam na população acostumada com cidades tradicionais. Sobre essa crítica, o próprio Holston expressa em seu texto situações que indicam outras interpretações desses espaços:

[...] adolescentes e crianças em geral consideram os espaços de recreio das superquadras muito acessíveis e agradáveis. A segurança e a facilidade de acesso desses espaços dão às crianças um senso de camaradagem e independência durante a infância que os próprios pais tendem a julgar como o lado mais positivo e desejável na vida das superquadras. (HOLSTON, 1993, p. 181)

Essa sensação de urbanidade provocada pela escala bucólica das superquadras expressa na citação tem sido reafirmada por estudos mais recentes como o de Holanda (2002) e Manuela Souza Ribeiro (2013), que demonstram a vivência própria dos espaços livres das superquadras. Os diferentes cenários expostos pelas críticas desde Zevi até Ribeiro indicam não apenas diferentes leituras da espacialidade da superquadra, mas uma transformação dessa paisagem ao longo dos anos que apontam para uma maior familiarização da população com o espaço moderno que é também reconhecido como patrimônio cultural tombado por ser parte do Conjunto Urbanístico de Brasília (CUB). A superquadra, enquanto parcela desse patrimônio, vem sendo ressignificada, e em dimensões muito sensíveis, como é o caso da sua escala bucólica de raízes modernas que ambienta a vida contemporânea.

A questão do tombamento e a preservação da espacialidade

Realizado menos de 40 anos após a inauguração da cidade, o tombamento de Brasília surgiu vinculado às expectativas projetuais de Lucio Costa. A constatação de tal filiação pode ser verificada a partir do fato que o texto “Brasília Revisitada 1985/87”², escrito em 1987 pelo próprio Lucio Costa, fundamentou o tombamento distrital ocorrido no mesmo ano. Em 1990, o texto é apresentado em um novo formato resumido³, como uma carta endereçada a Ítalo Campofiorito na ocasião do tombamento federal da cidade (COSTA, 2012). O uso dos textos como fundamentação ao tombamento demonstra como a imagem da cidade permanecia vinculada principalmente ao seu projetista. Os textos, que trataram de defender o tombamento

² COSTA, Lucio. Brasília revisitada 1985-87. In: DISTRITO FEDERAL. Decreto nº 10.829, de 14 de outubro de 1987. Regulamenta o artigo 38 da Lei 3751, de 13 de abril de 1960, no que se refere a preservação da concepção urbanística de Brasília. Diário Oficial do Distrito Federal, Brasília, 14.out.1987

³ COSTA, Lucio. Diretrizes para a Preservação da Integridade do Plano Piloto. Em: XAVIER, Alberto e KATINSKY, Julio (orgs). Brasília - antologia crítica. São Paulo: Cosac Naify, 2012. p. 292-293.



a partir da perspectiva exclusiva do urbanista, já não poderiam assumir, por sua origem, o lugar múltiplo desejável à avaliação dos critérios de preservação. Apesar de inquestionável o domínio do Lucio Costa sobre o projeto, o objeto candidato ao tombamento não era mais a **ideia** proposta por ele, e, sim, uma cidade **construída** complexa, composta por vários agentes.

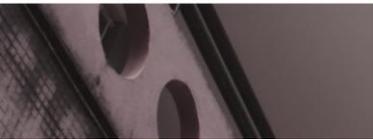
Outra complicação que envolve o tombamento de Brasília é o seu caráter precoce quando comparado ao de outros conjuntos urbanos. De forma inédita, o sítio foi reconhecido como patrimônio sem que a ele fosse atribuído o valor do acúmulo das camadas históricas (PERPÉTUO, 2017). Tal característica dificultou o reconhecimento dos atributos valorados do bem. Isso, em conjunto com a intenção de se resguardar a proposta urbana original que vinha sendo rapidamente alterada, levou ao inovador tombamento do Plano Piloto. As quatro escalas – monumental, gregária, residencial e bucólica – foram então utilizadas como base para a proposta de se resguardar o traçado urbano moderno. Com base nelas foi estabelecida também a primeira normativa federal que tratava de regular o bem, a Portaria Iphan nº 314/1992.

Retomando a questão do valor espacial associado à arquitetura, chama a atenção que as quatro escalas propostas por Costa possuam estreita relação com o valor espacial estabelecido Zevi (2009), pois tratam justamente da percepção e vivência dos espaços. O caráter amorfo da dimensão espacial já indica o quão complexo se torna um tombamento nela baseado. Além de parâmetros urbanos do traçado moderno, o tombamento por escalas tentou inicialmente assegurar as expectativas simbólicas depositadas no espaço urbano. Como resultado, a Portaria Iphan nº 314/1992 mostrou-se imprecisa e teve dificuldades em atender satisfatoriamente as necessidades da cidade real (CASTRO, 2017).

Olhando especificamente para a superquadra e sua escala bucólica, é possível constatar o relatado acima por meio da observação dos acontecimentos que orbitam o “enquadramento arborizado” previsto, desde 1957 no “Relatório do Plano Piloto de Brasília”, como característica essencial da superquadra. Tal atributo continuou a ser entendido por Lucio Costa como elemento essencial na composição urbana da superquadra até, pelo menos, 1990 quando ao delimitar os pontos da cidade que deveriam ser preservados em “Brasília Revisitada”, estabeleceu:

A manutenção do conceito de superquadra como espaço residencial aberto ao público, em contraposição ao de condomínio privativo fechado; da entrada única; do **enquadramento arborizado**; do gabarito uniforme de seis pavimentos sobre pilotis livres, com blocos soltos no chão. (COSTA, 2012, p. 293, grifo nosso)

Na realidade, imagens aéreas da grande maioria das superquadradas consolidadas revelam rapidamente que, na prática, a arborização de porte se estendeu do enquadramento delimitado para o interior da área quadrangular formando uma malha verde que permeia os blocos residenciais de forma bastante homogênea. Portanto, ao finalizar o documento explicando que os pontos estabelecidos tratavam de preservar aquilo que



“de válido sobreviveu”, o urbanista invocou a expectativa do seu projeto ignorando a realidade que pouco a pouco se impunha.

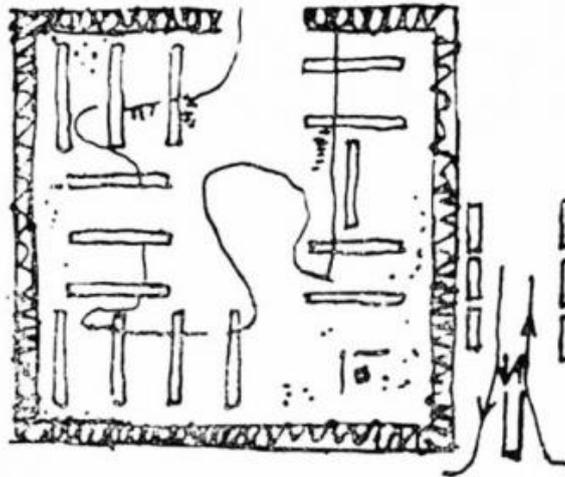


Figura 3. Croqui da superquadra com o enquadramento arborizado em evidência.

Fonte: Relatório do Plano Piloto de Brasília, 1957

A dificuldade de Lucio Costa em analisar a cidade que vinha se configurando talvez tenha a ver com seu olhar externo de quem projetou, mas pouco vivenciou os espaços da cidade. Nesse sentido, é interessante observar que “Brasília Revisitada” baseou-se em um estudo técnico desenvolvido em 1985 pelo Governo do Distrito Federal sob o nome de “Brasília-57/85 (do plano piloto ao Plano Piloto)”. Apesar de contar com olhares talvez mais familiarizados com a cidade concretizada, o estudo era coordenado pelo próprio Lucio Costa. Ao ler o documento torna-se evidente que ali também se destacava o plano piloto como o objetivo a ser alcançado, o que prejudicou a análise dos espaços constituídos. Ao consultar a parcela do documento que se refere ao enquadramento arborizado da superquadra, fica clara a vinculação ao projeto:

4.1. Completar a arborização sistemática das faixas verdes que delimitam as Superquadras com renques regulares de árvores de copa densa - sobretudo na Asa Norte, e sem deixar de plantar uma árvore em cada vértice do quadrado, à exceção dos cortados pela duplicação das "tesourinhas". (BRASIL, 1985, p.117)

E ainda:

A arborização das faixas de 20 metros de largura marcando o perímetro quadrado das Superquadras, embora sugerida já na memória descritiva do plano-piloto, só há relativamente pouco tempo começa a ser feita de maneira sistemática; durante anos e anos e solicitação do autor do plano neste sentido se renovava, esbarrando sempre numa negativa surda e tenaz, difícil de se entender. (BRASIL, 1985, p.101)

O último trecho se mostra particularmente interessante por colocar em evidência a tentativa expressa de Lucio Costa, de concluir parte do seu plano ainda não executado. No fim, os renques foram finalmente implantados, porém, como mencionado, não em conformidade com o que foi previsto pelo tombamento e



pela Portaria Iphan nº 314/1992⁴. O descompasso entre normativa regulatória patrimonial e cidade real foi somente atenuado com a publicação da Portaria Iphan nº 166/2016. Apesar de manter a fundamentação nas quatro escalas, passou a considerar outros aspectos e valores do CUB (CASTRO, 2017). Nela o valor histórico se fez presente pela primeira vez, o que indica a distância temporal que vem sendo alcançada e, com ela, uma maior clareza com relação aos atributos do bem. Do detalhamento técnico da nova portaria se destaca o seguinte trecho:

Como se vê, o que se denomina de Conjunto Urbanístico de Brasília é, na realidade, um organismo urbano amplo, disperso, rarefeito e heterogêneo em sua morfologia, temporalidade e valoração para a história do urbanismo mundial. Portanto, qualquer normativa para sua preservação deve considerar essa multiespacialidade e avançar na formulação de uma abordagem preservacionista própria, distinta da utilizada em centros históricos já estratificados pelo tempo (BRASIL, 2016a).

O trecho reflete a desmistificação da Brasília cristalizada no plano piloto de Lucio Costa e, aos poucos, toma-se consciência da constante resignificação à qual está sujeita a superquadra. Nesse sentido, a Portaria nº 166/2016 também inicia a desconstrução da ideia do cinturão verde bem delimitado e reconhece a paisagem de espírito moderno pelos atributos que ela de fato possui. Apesar do documento manter certa referência à “faixa verde circundante, disposta em todo o perímetro [da superquadra] e provida de densa arborização”, ela também passa a incorporar que “a implantação de garagens subterrâneas além dos limites da projeção não poderá suprimir árvores ou reduzir o percentual de áreas verdes da superquadra, devendo ocorrer preferencialmente sob áreas pavimentadas”

Novas perspectivas para a superquadra

O estudo dos processos de alteração dos espaços urbanos e a identificação das resignificações mostram-se essenciais à preservação das paisagens urbanas históricas e à perpetuação da vivência e funcionalidade desses espaços (SECCHI, 2006). Contudo, é preciso estar atento a práticas que acabam por descaracterizar de forma ilegítima – pois representam demandas particulares que não se traduzem em interesse público – a paisagem consolidada.

No caso da superquadra, observa-se algumas recentes intervenções que interferem nos espaços livres, fluídos e arborizados que, como visto, traduzem o espírito moderno da paisagem contemporânea da

4 A Portaria Iphan nº 314/1992 dispõe que: “Cada Superquadra, nas alas sul e norte, contará com um único acesso para transporte de automóvel e será cercada, em todo o seu perímetro, por faixa de 20,00m (vinte metros) de largura com densa arborização;”



superquadra⁵. Como exemplo, é possível analisar a expansão de garagens subterrâneas de blocos residenciais da superquadra SQS 210.

Analisando as fotografias aéreas de momentos anteriores e posteriores às intervenções, é possível constatar os “furos” que surgem na malha urbana homogênea decorrentes da supressão das árvores. O amplo descampado que passa a caracterizar o espaço contrasta com configuração usual dos espaços livres da superquadra. O resultado percebido em apenas um bloco não parece alarmante, mas o que ocorre caso a intervenção seja replicada em todos os blocos? Provavelmente a configuração de uma paisagem semelhante a uma das quadras do Noroeste.



Figura 4. Antes e depois das intervenções na superquadra SQS 210.

Fonte: Elaboração própria, a partir de imagens de satélites extraídas do Google Maps, 2021

O Noroeste, setor residencial mais recente de Brasília, possui algumas características que se assemelham às superquadras projetadas por Lucio Costa. São áreas aproximadamente quadrangulares com blocos residenciais retangulares de seis pavimentos sobre pilotis permeados por grandes áreas livres. Contudo, a ambiência desses espaços pouco se assemelha a das superquadras. Com a ausência da malha contínua de árvores de grande porte, a escala bucólica torna-se outra. Aliás, no caso do Noroeste, é possível compreender

5 Apesar de ser reconhecida a existência de superquadras que foram consolidadas de forma diversa – algumas mais recentes nem mesmo chegaram a implantar grandes quantidades de árvores –, trata-se aqui da paisagem típica da maior parte das superquadras consolidadas do Plano Piloto.



um pouco da crítica de Zevi (2012) à paisagem árida percebida na Brasília de 1960, a “maré dos superblocks”. Essa imagem mostra-se tão desvinculada da espacialidade das superquadras atuais que a recente Portaria nº 166/2016 veda a implantação e avanços de garagens quando demandam a supressão de árvores. Afinal, além de descaracterizar a paisagem, a intervenção torna-se irreversível uma vez que a camada de terra que resta sobre a laje das garagens não é adequada ao crescimento de árvores de grande porte.



Figura 4. Vista aérea da quadra SQNW 108, localizada no Noroeste.

Fonte: Elaboração própria, a partir de imagens de satélites extraídas do Google Maps, 2021

Se por um lado registrou-se esse tipo de intervenção indesejável à preservação e vivência da superquadra, por outro, observou-se que a ressignificação da espacialidade moderna desses sítios levou à configuração de uma paisagem histórica extremamente contemporânea. Como observou Gorelik, as superquadras permanecem ocupadas:

[...] Brasília não teve seu Pruitt Igoe, aquele conjunto de Arata Isozaki que foi dinamitado nos Estados Unidos pelos níveis de deterioração social e que tornou Jencks célebre, datando na explosão a partida de morte do modernismo. Ou seja, não houve em Brasília necessidade de dinamitar nenhuma superquadra porque elas se converteram em lugares de altíssima qualidade de vida com um grande sentido de pertencimento desenvolvido; (GORELIK, 2005, p. 173)

Diante da constatação do acolhimento contemporâneo do espírito urbano moderno da superquadra e do reconhecimento do papel da ressignificação na preservação desse patrimônio, resta fazer aqui uma breve reflexão sobre o futuro e novos desafios que se apresentam.

Com a recente pandemia da Covid-19, as expectativas prévias com relação às cidades devem ser reavaliadas. Nessa perspectiva, Nabil Banduki (2021), em texto publicado no jornal Folha de São Paulo, alerta sobre a possível “maior alteração na vida urbana desde a consolidação das grandes cidades modernas”. Ele explica



que epidemias sempre geraram grandes transformações nas cidades, o que provavelmente não será diferente agora. Então, em 22 pontos, Banduki especula os principais impactos na vida urbana após a Covid-19 e as demandas por maiores distanciamentos e espaços mais amplos.

São muitas as discussões que podem ser suscitadas a partir da leitura dos pontos, mas aqui interessam duas conjecturas centrais levantadas pelo autor. A primeira, entende que a habitação irá acumular funções e, ao se tornar o centro da vida familiar, profissional e social, demandará espaços maiores, mais qualificados, funcionais e silenciosos. A segunda possibilidade é a de que os espaços livres e abertos vinculados à habitação se tornarão importantes objetos de desejo. Ambos os prognósticos remetem inevitavelmente à configuração espacial da superquadra, o que permite supor que, caso esse cenário se confirme, muito provavelmente esse patrimônio moderno continuará a preservar o seu lugar na cidade.



Figura 6. Escala bucólica da superquadra e edifício da superquadra SQS 308.

Fonte: Nelson Kon, 2020

Com a expectativa das cidades retomarem alguns dos preceitos modernos, cabe concluir este estudo alertando que talvez seja o momento das superquadras e outros espaços do Plano Piloto serem colocados no centro das discussões acerca das possibilidades para as cidades do amanhã. Olhar para esse patrimônio cultural e compreender as suas particularidades urbanas significa hoje estar atento ao futuro tanto quanto ao passado.

Referências Bibliográficas

BONDUKI, Nabil. **Saiba quais serão os impactos da pandemia no futuro das cidades**. Caderno Ilustríssima. São Paulo, Folha de S.Paulo, 24 abr. 2021.

BRASIL. Companhia Imobiliária de Brasília (TERRACAP). **Brasília 57-85: do plano piloto ao Plano Piloto**. Brasília: TERRACAP, 1985.

_____. IPHAN. **Plano Piloto 50 anos: cartilha de preservação Brasília_ Reimpressão _ Brasília, DF, 2009. 103 p.**

_____. IPHAN. **Portaria nº 314, de 8 de outubro de 1992**. Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil, Brasília-DF, ano 130, n. 195, 9 out. 1992. Seção 1, p. 14302. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/legislacao/Portaria_n_314_de_8_de_outubro_de_1992.pdf>. Acesso em: 5 de maio 2021.

_____. IPHAN. **Conjunto Urbanístico de Brasília**. Complementação e detalhamento da Portaria Iphan nº 314/1992. Documento Técnico. Brasília, 2016a.

_____. IPHAN. **Portaria nº 166, de 11 de maio de 2016**. Estabelece a complementação e o detalhamento da Portaria nº 314/1992 e dá outras providências. Diário Oficial da União, Brasília-DF, ano 153, n. 91, 13 maio 2016. Seção 1, p. 31. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/legislacao/portaria_166_consolidada_2018_com_mapas.pdf>. Acesso em: 5 de maio 2021.

_____. IPHAN. **Brasília, cidade que inventei**: relatório do Plano Piloto de Brasília. Brasília: IPHAN, 2014.

BRUAND, Yves. **Arquitetura Contemporânea no Brasil**. Tradução Ana M. Goldberger. 5 ed. São Paulo: Perspectiva, 2012.

CASTRO, André Luiz de Souza. **Notas sobre as inovações da portaria nº 166/2016-Iphan para a preservação do conjunto urbanístico de Brasília**. Em: RIBEIRO, Sandra Bernardes e PERPÉTUO, Thiago (orgs). Patrimônio em transformação: atualidades e permanências na preservação de bens culturais em Brasília. 1ed. Brasília, DF: IPHAN, 2016, p. 136-154.

CORBUSIER, Le. **A carta de Atenas**. Tradução de Rebeca Scherer. 1 ed. São Paulo: HUCITEC, EDUSP, 1993.

COSTA, Lucio. **Brasília revisitada 1985-87**. In: DISTRITO FEDERAL. Decreto nº 10.829, de 14 de outubro de 1987. Regulamenta o artigo 38 da Lei 3751, de 13 de abril de 1960, no que se refere a preservação da concepção urbanística de Brasília. Diário Oficial do Distrito Federal, Brasília, 14.out.1987.

COSTA, Lucio. **Diretrizes para a Preservação da Integridade do Plano Piloto**. Em: XAVIER, Alberto e KATINSKY, Julio (orgs). Brasília - antologia crítica. São Paulo: Cosac Naify, 2012. p. 292-293.

DAUFENBACH, Karine. **O capítulo brasileiro**. Bruno Zevi e a narrativa por uma arquitetura orgânica. Arquitectos, São Paulo, ano 19, n. 228.00, Vitruvius, maio 2019 <<https://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitectos/19.228/7390>>.

FRAMPTON, Kenneth. **Storia dell'architettura moderna**. Tradução de Silvia Milesi. 4 ed. Bologna: Zanichelli editore S.p.A, 2008.



GORELIK, Adrián. **Brasília, o museu da vanguarda, 1950 e 1960**. São Paulo, 2005. Em: GORELIK, Adrian. Das vanguardas a Brasília: cultura urbana e arquitetura na América Latina. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2005.

GOROVITZ, Matheus. **Brasília, uma questão de escala**. São Paulo, Projeto, 1985.

HOLANDA, Frederico de. **O Espaço de exceção**. Brasília: Editora UnB, 2002.

HOLSTON, James. **Cidade modernista: uma crítica de Brasília e de sua utopia**. Tradução de Marcelo Coelho. 1 ed. São Paulo: Companhia das Letras, 1993.

LIRA, Flaviana Barreto. **Desafios contemporâneos da significância cultural, integridade e autenticidade do patrimônio cultural: teoria e prática**. OCULUM ENSAIOS, v. 17, p. 1, 2020.

PRUDON, Theodore H. M. **Preservation of Modern Architecture**. New Jersey: John Wiley and Sons Inc., 2008.

PERÉTUO, Thiago. **Revisitando o processo de tombamento de Brasília: uma contribuição historiográfica para novas interpretações do objeto protegido**. Em: RIBEIRO, Sandra Bernardes e PERPÉTUO, Thiago (orgs). Patrimônio em transformação: atualidades e permanências na preservação de bens culturais em Brasília. 1ed. Brasília, DF: IPHAN, 2016, p. 52-75.

REIS, Carlos Madson. **Conjunto Urbanístico de Brasília: da preservação e outros demônios**. Em: RIBEIRO, Sandra Bernardes e PERPÉTUO, Thiago (orgs). Patrimônio em transformação: atualidades e permanências na preservação de bens culturais em Brasília. 1ed. Brasília, DF: IPHAN, 2016, p. 114-135.

RIBEIRO, Manuela Souza. **Habitar, trabalhar, recrear e circular: possibilidades e limitações nas superquadras de Brasília**. 2013. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) — Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília, Brasília, 2013.

RIBEIRO, Sandra Bernardes; REIS, Carlos Madson; PINTO, Francisco Ricardo Costa (orgs.). **Superquadra de Brasília**. Preservando um lugar de viver. Brasília: Iphan, 2015.

SABOIA, Luciana; MEDEIROS, Ana Elisabete. **Brasília, discurso ou narrativa? Questões sobre a preservação e identidade cultural**. 9º seminário Docomomo Brasil. Brasília, 2011. Disponível em www.docomomo.org

SECCHI, Bernardo. **Primeira lição de urbanismo**. São Paulo: Perspectiva, 2006.

ZEVI, Bruno. **Saber Ver a Arquitetura**. Tradução: Maria Isabel Gaspar, Gaetan Martins de Oliveira. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2009.

ZEVI, Bruno. **Seis perguntas sobre a nova capital sul-americana**. Em: XAVIER, Alberto e KATINSKY, Julio (orgs). Brasília - antologia crítica. São Paulo: Cosac Naify, 2012. p.66-71.