

SÍNDROME DE BRASÍLIA - INEXISTÊNCIA DE ESCALA HUMANA NO DESENHO URBANO E SUAS CONSEQUÊNCIAS PARA A CIDADE

GABRIELE DEVANTIER NEUENFELDT¹;
ADRIANA ARAUJO PORTELLA²

¹Universidade Federal de Pelotas – gabriele.devantier@hotmail.com

²Universidade Federal de Pelotas – adrianaportella@yahoo.com.br

1. INTRODUÇÃO

O presente trabalho propõe uma reflexão acerca do desenho urbano da cidade de Brasília e como esse influencia na percepção de segurança na cidade. As grandes escalas utilizadas no traçado do Plano Piloto de Brasília, onde o destaque se dá nas superquadras, nas vias superdimensionadas e, obviamente, na arquitetura monumental de Oscar Niemeyer, proporcionam um contraponto quando se toma o lugar do pedestre.

O projeto para a cidade de Brasília seguiu os princípios modernistas da Cidade-Jardim, de Le Corbusier e, de acordo com JACOBS; JANE (2007) garantiu, assim, que os pedestres estariam fora das ruas e dentro dos parques. Visto que a cidade deve, de acordo com GEHL; JAN (2013), proporcionar que a vida urbana seja o eixo do desenho urbano, com diretrizes que valorizem a caminhada, Brasília surge como uma negação a esses princípios, tornando-se uma cidade não-caminhável e, em consequência disso, totalmente insegura.

Torna-se objeto de estudo, então, a relação do pedestre e do ciclista com as dimensões não-humanas da cidade de Brasília, discutindo-se acerca de ideais e alternativas para um bom desenho urbano, pensado e projetado para o uso sustentável.

2. METODOLOGIA

A partir de conteúdos apresentados durante a disciplina de Teorias do Urbanismo (FAUrb/UFPEL), foram desenvolvidas discussões em sala de aula acerca da cidade de Brasília e da problemática que apresenta quanto ao desenho urbano da cidade.

Assim, com base na revisão bibliográfica dos livros Cidade para Pessoas, GEHL; JAN (2013), e Morte e Vida de Grandes Cidades, JACOBS; JANE (2007), tornou-se possível analisar os princípios que dificultam a caminhabilidade em Brasília e apresentar possibilidades e alternativas para o planejamento de um desenho urbano sustentável.

3. RESULTADOS E DISCUSSÃO

O URBANISMO MODERNO E A MORFOLOGIA URBANA DE BRASÍLIA

Com o desenvolvimento do modernismo no Brasil na década de 60, a capital Brasília, localizada no Distrito Federal, trouxe as primeiras ideias de capital situada no centro do país. Com plano urbanístico de Lúcio Costa e renomados prédios de Oscar Niemeyer, Brasília teve sua construção iniciada com a eleição de Juscelino Kubitschek em 1956 e cumpriu com um calendário apertado,

seguindo a máxima “50 anos em 5” – tema de desenvolvimento do governo em questão, sendo concluída em 21 de abril de 1960.

O Plano Piloto de Brasília, diferente dos planos criados posteriormente para as cidades existentes no Brasil, foi pensado desde que teve início o projeto. Com desenho urbano desenvolvido por dois eixos monumentais em forma de cruz, as áreas distintas foram distribuídas de acordo com suas funções e uso: residencial, administrativo, comercial, industrial, recreativo, cultural.

Na arquitetura, Niemeyer, como discípulo fiel da estética modernista de Le Corbusier, buscou formas leves, claras, simples, nobres e belas, que seguissem muitos dos princípios *corbusianos*, apesar de ousarem em suas curvas, sem levar em consideração apenas o funcionalismo. O resultado apareceu através de edifícios monumentais, grandes espaços públicos abertos e nenhuma escala humana.

A SÍNDROME DE BRASÍLIA E A ESCALA HUMANA NA CIDADE

Segundo GEHL; JAN (2013), Brasília “é fantástica quando vista de um avião: é uma grande água e sua cabeça é o Congresso; que belo! Além disso, se você está em um helicóptero, pode ver os edifícios governamentais projetados por Niemeyer, pode ver as superquadras.” O autor utiliza em seu livro o termo “Síndrome de Brasília”, que exemplifica a falência do movimento moderno propriamente dito, visto que o mesmo pôs de lado a preocupação com as pessoas para priorizar os enormes edifícios individuais, dando adeus à escala humana.

A visão funcionalista da cidade, proclamada pela Carta de Atenas no CIAM IV em 1933, passou a orientar boa parte dos planejadores urbanos, que se juntaram aos planejadores de tráfego, para propor o que se denominou de urbanismo rodoviarista. A negação da rua como se conhecia até então: a proposição de grandes avenidas que se assemelham a autoestradas, prédios altos dispersos em vastos espaços verdes vazios, a separação das funções urbanas (moradia, trabalho, lazer e circulação) e a setorização são os principais elementos desse urbanismo que rejeitou a cidade tradicional.

Assim como Brasília, algumas localidades atuais seguiram o mesmo tipo de desenho urbano. China, Dubai e algumas cidades da Europa apresentam um acelerado crescimento, onde a arquitetura prioriza edifícios em torres, grandes áreas urbanas onde a escala humana foi ignorada e todos os esforços se concentraram na macroescala e em grandes construções.

Para entender esse conceito, é necessário definir o que é a escala humana dentro da cidade. Sendo os humanos seres andantes, os sentidos são organizados para que se caminhe a uma média de 5 quilômetros por hora. Nas cidades antigas, o desenho urbano era configurado para o ser humano sentir-se confortável, com espaços que não eram demasiadamente grandes e amplos, priorizando a comodidade.

O planejamento urbano envolve três níveis de escala: a grande escala, correspondente ao projeto concebido desde uma perspectiva aérea macro; a média escala correspondente ao projeto de bairros ou áreas determinadas da cidade, ainda com a perspectiva aérea, embora em baixa altitude; e a pequena escala, que é “a cidade experimentada pelas pessoas que a utilizam ao nível dos olhos” GEHL; JAN (2013).

Com a expansão do modernismo e o surgimento do automóvel, o homem não era mais a medida para o desenvolvimento da cidade, passando de arquitetura caminhável a 5 quilômetros por hora a uma cidade inteira desenvolvida para ser vista em 60 quilômetros por hora. Isso implicou em ruas

largas, altos edifícios, superquadras. As ruas e praças foram substituídas pelos shopping centers como locais de encontro e o uso do automóvel desestimulou o hábito de caminhar, favorecendo o desenvolvimento cada vez mais vertical da cidade. A cidade passou a ser planejada de cima para baixo: primeiro os edifícios, depois os espaços livres e por último as pessoas.

Como consequência desse tipo de desenho urbano, pode-se observar o fenômeno chamado de *urban sprawl*, ou dispersão urbana, que favorece cada vez mais o uso do transporte individual e que torna ineficiente o transporte coletivo, assim como os serviços básicos de água, esgoto e energia. Assim, o modernismo que propunha cidades verdes acabou favorecendo o contrário: cidades insustentáveis, como Brasília.

Além disso, o desenho urbano desenvolvido para o automóvel também aumenta a sensação de insegurança para os pedestres e ciclistas, visto que os espaços públicos são pouco trabalhados e pouco atrativos e, portanto, perde-se densidade humana e consequentemente a vigilância natural, que é essencial para uma cidade caminhável. No caso de Brasília, a grande escala dos espaços e dos prédios públicos e o espaço “ocioso” entre os edifícios garante distâncias intransitáveis para o pedestre, tornando o espaço cada vez menos denso e mais perigoso.

De acordo com GEHL; JAN (2013), o limite para que a vigilância natural funcione, ou seja, para que se consiga reconhecer um rosto ou ouvir um pedido de ajuda, é de aproximadamente 20 metros. Assim, espaços públicos que ultrapassam esse limite acabam tornando-se perigosos e deixam de “pertencer à cidade”, assim como edifícios com mais de 5 andares, ambos os casos dominantes na cidade de Brasília.

A CIDADE CAMINHÁVEL

Para que a realidade do planejamento em escala não-humana possa ser alterada, é necessário que o mesmo seja feito para os pedestres e ciclistas, e não para o automóvel. Assim, torna-se prioridade que se pare de fazer uma arquitetura barata para a gasolina, proporcionando espaços que façam parte da trajetória diária das pessoas e que possam ser acessados a pé, ou seja, fomentar a densidade ao invés da dispersão. Priorizar as vias de mão dupla, com duas faixas de carros, faixa de bicicletas e árvores é preferível às ruas de mão única, onde a capacidade de tráfego é maior, mas a caminhabilidade não existe.

Além disso, segundo GEHL; JAN (2013) é necessário que a vida urbana seja o eixo do desenho urbano, com diretrizes que valorizem a caminhada – como as calçadas mais largas –, o tempo no espaço público e a saída dos refúgios privados, gerenciando os espaços através da prioridade vida-espço-edificação.

Ainda, opções de conforto como espaços para caminhar, ausência de obstáculos, superfícies bem tratadas, acessibilidade para todos, fachadas interessantes, locais para permanecer em pé ou sentar-se, oportunidades para ver – distâncias razoáveis para observação, linhas de visão desobstruídas, vistas interessantes, iluminação – além de oportunidades para ouvir e conversar, brincar e praticar atividades físicas, devem estar disponíveis durante o dia e a noite, inverno e verão, para que os locais nunca estejam ociosos e vazios.

Mais, lugares que causam sensações de prazer, a partir da utilização da escala humana em edifícios, de oportunidades que possibilitem aproveitar os aspectos positivos do clima e que causem experiências sensoriais positivas através de ótimas vistas, vegetação, água e materiais, também ajudam a transformar a cidade em um local mais convidativo e sustentável.

Pode-se destacar, ainda, a necessidade de projetar o pavimento térreo de forma que esse, juntamente com as calçadas, sejam uma experiência positiva para o pedestre na rua. O maior número possível de aberturas na fachada promove sensação de segurança e vigilância, trazendo gente ao lugar, enquanto as fachadas passivas ou cegas tornam o lugar inativo, vazio.

“As cidades monótonas, inertes, contêm, na verdade, as sementes de sua própria destruição e um pouco mais. Mas as cidades vivas, diversificadas e intensas contêm as sementes de sua própria regeneração, com energia de sobra para os problemas e as necessidades de fora delas.” JACOBS, JANE (2007)

4. CONCLUSÕES

Ao longo dos anos o tráfego dos automóveis aumentou consideravelmente, levando engenheiros de tráfego a descobrirem novas formas de aumentar o fluxo dos automóveis, aumentando o número de rodovias, alargando as vias, elaborando passarelas para que o pedestre não atrapalhe o bom funcionamento do trânsito, tornando-o mais fluido e rápido. Isso implicou na piora considerável das condições para as pessoas se locomoverem. O desenvolvimento da cidade para o automóvel tornou a mesma vazia, monótona, ociosa. E, ao mesmo tempo, rápida ao olhar, como se passasse num borrão.

Por muitos anos, o desenho urbano da “síndrome de Brasília” foi exemplo de bom urbanismo. A contemporaneidade traz à tona questões de sustentabilidade, de cidade caminhável, de acessibilidade para todos, de preocupação com o ser humano e com as atividades que trazem bem-estar para o mesmo. Assim, torna-se tão importante que, no mundo caótico de hoje, se pare um momento e reordene-se as prioridades, buscando o desenvolvimento de uma cidade voltada para a dimensão humana e o aproveitamento dos benefícios por ela proporcionada.

5. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

COSTA, Lúcio. **Relatório do Plano Piloto de Brasília**. Governo do Distrito Federal. DEPHA. Brasília. 1991.

GEHL, J. **Cidades para Pessoas**. São Paulo: Perspectiva, 2013.

JACOBS, J. **Morte e Vida de Grandes Cidades**. São Paulo: Martins Fontes, 2007.

JATOBÁ, S. U. A síndrome de Brasília. Reflexões acerca de um rótulo questionável. **Resenhas Online**, São Paulo, ano 13, n. 146.02, Vitruvius, 2014

VALENCIA, N. **Jan Gehl: "Do chão, onde vivem as pessoas, Brasília é uma merda"**. Archdaily, 5 jul. 2017. Acessado em 19 ago. 2019. Online. Disponível em: <<https://www.archdaily.com.br/br/875009/jan-gehl-do-chao-onde-vivem-as-pessoas-brasil-e-uma-merda>>