

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SÃO CARLOS
CENTRO DE CIÊNCIAS EXATAS E DE TECNOLOGIA
DEPARTAMENTO DE ENGENHARIA CIVIL

**ANÁLISE DO POTENCIAL E DAS LIMITAÇÕES DE
CONSTITUIÇÃO DE UNIDADES DE VIZINHANÇA: O CASO DE
BRASÍLIA (DF)**

Lucas Brunheroto Ribeiro

Trabalho de Conclusão de Curso
apresentado ao Departamento de
Engenharia Civil da Universidade
Federal de São Carlos como parte
dos requisitos para a conclusão da
graduação em Engenharia Civil

Orientadora: Profa. Dra. Sandra
Regina Mota Silva

São Carlos
2024

DEDICATÓRIA

Dedico esta monografia a todos aqueles que atuam no âmbito das cidades, incluindo profissionais e agentes públicos, que se empenham na construção e transformação dos ambientes urbanos com o propósito de proporcionar uma qualidade de vida ao longo da vida urbana para toda a população.

AGRADECIMENTOS

Primeiramente à Deus, pois sem a dádiva da vida e o discernimento jamais poderia chegar até aqui.

Aos meus pais, Maria Teresa e João Paulo (em memória), pelo apoio incondicional em todos os sentidos e à minha avó, Alaide, pela ajuda e oração diária.

À minha orientadora, Profa. Dra. Sandra Regina Mota Silva, por todo suporte, sabedoria, dedicação e inspiração como pessoa e profissional.

Aos meus amigos e colegas que fiz ao longo desses anos na Universidade e em São Carlos, pelos momentos de conversas e divertimento no qual me ajudaram a lidar com os desafios diários da vida.

“A gente tem que sonhar, senão as coisas não acontecem”

Oscar Niemeyer

“O planejamento urbano não é apenas sobre criar uma cidade bonita, mas sobre tornar a vida urbana mais eficiente, justa e significativa”

Jane Jacobs

RESUMO

Diante dos indicadores de crescimento urbano as condições necessárias para obtenção de melhor qualidade de vida, são objeto de interesse da teoria e da prática urbanística, seja para reflexões acadêmicas, como para gestões públicas. Tendo em vista tal relevância, várias experiências urbanísticas têm sido desenvolvidas ao longo dos anos buscando discutir o bem-estar da vida urbana e, dentre as diferentes correntes propositivas, a ideia-conceito de Unidade Vizinhaça (UV), que será abordada nessa monografia. Portanto, o objetivo principal desse trabalho foi estudar o potencial e as limitações de constituição das UVs e como estudo de caso, esse trabalho investigou um setor urbano da cidade de Brasília - Distrito Federal, no caso, a Asa Norte. Tal escolha foi feita em virtude de algumas características dos setores habitacionais de Brasília, configurados nas Asas Norte e Sul, que apresentam potencial para assimilação de requisitos dessa ideia-conceito. As condições urbanísticas selecionadas como critérios de análise, foram a morfologia, o uso do solo e a mobilidade urbana das Superquadras. As análises realizadas indicaram que as Superquadras possuem diversos potenciais para constituírem a Unidade de Vizinhaça (UV), apesar de apresentar aspectos que precisam ser mais bem qualificados.

Palavras-chave: crescimento urbano; qualidade de vida; experiências urbanísticas; Unidade de Vizinhaça; Brasília.

ABSTRACT

Given the indicators of urban growth, the conditions needed to achieve a better quality of life are the subject of interest in urban planning theory and practice, both for academic reflection and for public administrations. In view of this relevance, various urban planning experiments have been developed over the years to discuss the well-being of urban life and, among the different propositional currents, the idea-concept of Neighborhood Unity (UV), which will be addressed in this monograph. Therefore, the main objective of this work was to study the potential and limitations of the constitution of Neighborhood Units. As a case study, this work investigated an urban sector of the city of Brasília - Federal District, in this case, Asa Norte. This choice was made because of some of the characteristics of Brasília's housing sectors, configured in the North and South Wings, which have the potential to assimilate the requirements of this idea-concept. The urban conditions selected as criteria for analysis were the morphology, land use and urban mobility of the Superblocks. The analyses carried out indicated that the Superblocks have a lot of potential to constitute a Neighborhood Unit (NVU), although there are aspects that need to be better qualified.

Key-words: urban growth; quality of life; urban experiences; neighborhood unity; Brasília.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Diagrama de Três Imãs nº 1 da Cidade-Jardim.....	14
Figura 2 – Esquema de proposta do Diagrama nº 7 da Cidade-Jardim (Grupo de Cidades-Jardim)	15
Figura 3 – Plano de uma UV esboçado por Perry.....	17
Figura 4 – Esquema ilustrativo da Metodologia.....	29
Figura 5 – Detalhe da Superquadra.....	34
Figura 6 – Perspectiva da Superquadra.....	34
Figura 7 – Esboço do Plano Piloto de Brasília.....	38
Figura 8 – Bloco tipo APN-13 (SQN 312)	41
Figura 9 – Estrutura da Unidade de Vizinhança (UV).....	43

LISTA DE SIGLAS

SIGLAS	SIGNIFICADO
CIAM	Congresso Internacional de Arquitetura Moderna
DF	Distrito Federal
DOTS	Desenvolvimento Orientado ao Transporte Sustentável
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IPHAN	Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
ITDP	Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento
ONU	Organização das Nações Unidas
PP	Plano-Piloto
UnB	Universidade de Brasília
UV(s)	Unidade de Vizinhança(s)
WRI	World Resources Institute

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	10
1.1 JUSTIFICATIVA	11
1.2 OBJETIVOS.....	12
1.2.1 Objetivo Geral	12
1.2.2 Objetivo Específico.....	12
2. REVISÃO BIBLIOGRÁFICA	12
2.1 URBANISMO: TRANSFORMAÇÕES DO ÚLTIMO SÉCULO	13
2.1.1 Cidade-jardim.....	13
2.1.2 Origem conceitual de Unidade de Vizinhança (UV)	16
2.1.3 A Carta de Atenas	19
2.1.4 Os olhos das ruas	21
2.1.5 Cidade para Pessoas	24
2.1.6 Tendências Contemporâneas (WRI e ITDP).....	27
3. METODOLOGIA.....	29
4. ESTUDO DE CASO	32
4.1 PLANO-PILOTO (PP)	32
4.2 ANÁLISE MORFOLÓGICA.....	38
4.3 ANÁLISE DO USO DO SOLO	42
4.4 ANÁLISE DA MOBILIDADE URBANA.....	44
5. DISCUSSÕES DOS RESULTADOS.....	45
6. CONSIDERAÇÕES FINAIS	47
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	49

1. INTRODUÇÃO

Tendo em vista o processo de urbanização em todo mundo, as cidades têm cada vez mais relevância para a vida social. Embora, no âmbito internacional, o ponto de inflexão entre a preponderância da população urbana sobre a rural, tenha acontecido, mais recentemente, em 2007 (Organização das Nações Unidas - ONU, 2003), no Brasil essa virada ocorreu nos anos 1960, conforme estudos do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

Entretanto, essa urbanização nem sempre se deu em condições de oferecer qualidade de vida à sua população. Desse modo se a maioria das pessoas estão as cidades, é de suma importância qualificar esse meio que a sociedade contemporânea optou por viver.

Há muitas décadas surgem propostas urbanísticas para aprimorar a organização urbana, na perspectiva de oferecer maior qualidade. Uma delas se fundamenta na constituição da ideia-conceito de Unidades de Vizinhança (UVs), que pode ser percebida nos trabalhos e nas propostas de diferentes correntes que buscaram alternativas de configuração de um planejamento urbano que melhor atendesse às necessidades da população.

Para efeito desse trabalho entende-se que a Unidade de Vizinhança (UV) como uma unidade que visa a promover a sociabilidade a partir das relações de vizinhança. Através da disposição, numa distância acessível a pé, todas as facilidades necessárias à vida cotidiana e, ao mesmo tempo, preservar este território da influência do tráfego de passagem. Lugares como o comércio local, a escola e os espaços públicos constituiriam os pontos de encontro para as pessoas.

Historicamente, vários profissionais da área, como Ebenezer Howard, Clarence Perry e Le Corbusier, apresentaram soluções amplamente difundidas internacionalmente, visando estabelecer condições para a organização das cidades. Dessa forma, por meio de seus ideais, almejavam promover uma melhor qualidade de vida urbana.

No âmbito desse trabalho, será analisado a cidade de Brasília – Distrito Federal como estudo de caso, através do Plano-Piloto (PP) de Lucio Costa (1957), no qual o setor residencial das Superquadras pode ser associado a ideia-conceito de Unidades de Vizinhança (UVs).

Para direcionar a análise dos serão utilizados três critérios urbanísticos, considerados mais relevantes para o recorte adotado na monografia, que são: a morfologia, o uso do solo e a mobilidade urbana no setor residencial considerado para a análise de Brasília (DF).

Esses três critérios são de importância, uma vez que por meio deles torna-se possível a alteração de questões e soluções que impactam diretamente na promoção da qualidade de vida urbana.

Por fim, a partir da análise dos resultados encontrados nesse estudo de caso, espera-se investigar se existe o potencial e quais as possíveis limitações para a constituição de Unidades de Vizinhança (UVs) nesse setor urbano. E por meio da revisão bibliográfica analisar as principais correntes urbanísticas do último século até as tendências contemporâneas que buscam a qualificação dos espaços urbanos.

1.1 JUSTIFICATIVA

Diante das transformações nas diversas perspectivas urbanísticas que marcaram o último século, observa-se uma contínua busca por modelos urbanos que atendam às expectativas de qualidade de vida nas cidades. Nessa linha de pensamento, o conceito de "Unidade de Vizinhança" surge em propostas que se manifestaram ao longo desse período.

O propósito deste estudo é compreender a evolução dessas reflexões e experiências urbanísticas desse período que envolve décadas e identificar possíveis interfaces entre essas reflexões e o conceito de Unidade de Vizinhança. Em um cenário em que as relações interpessoais têm sido impactadas e comprometidas pelos avanços tecnológicos e pelos recursos virtuais, que promovem interações não presenciais, a busca de uma convivência urbana torna-se importante como contraponto ao isolamento e a individualização das relações.

Além disso, a proliferação de empreendimentos com controle de acesso e sistemas de segurança torna-se mais um fator de relevância para as possibilidades de ampliação da convivência urbana, diante do impacto da mercantilização e privatização dos espaços. Internamente a um empreendimento condominial pode até ocorrer diferentes níveis de interação social, conectando grupos homogêneos, porém, seus impactos na vitalidade e na dinâmica urbana, com decorrências nos espaços públicos, limita o alcance de incorporação de relações de unidades de vizinhança em uma esfera mais coletiva.

Portanto, é imperativo analisar as oportunidades de manutenção de um conceito que promova maior proximidade nas sociedades urbanas, despertando um sentido de ampliação das relações de convívio e de vizinhança, que tragam implicações positivas para a melhoria da vida social urbana.

1.2 OBJETIVOS

1.2.1 Objetivo Geral

Estudar e analisar o potencial e as limitações de constituição das Unidades de Vizinhança (UVs) na Asa Norte da cidade de Brasília (Distrito Federal).

1.2.2 Objetivo Específico

Analisar o potencial de incorporação do conceito de Unidade de Vizinhança (UV) na Asa Norte de Brasília (Distrito Federal) a partir de critérios baseados na Morfologia, Uso do Solo e Mobilidade Urbana.

2. REVISÃO BIBLIOGRÁFICA

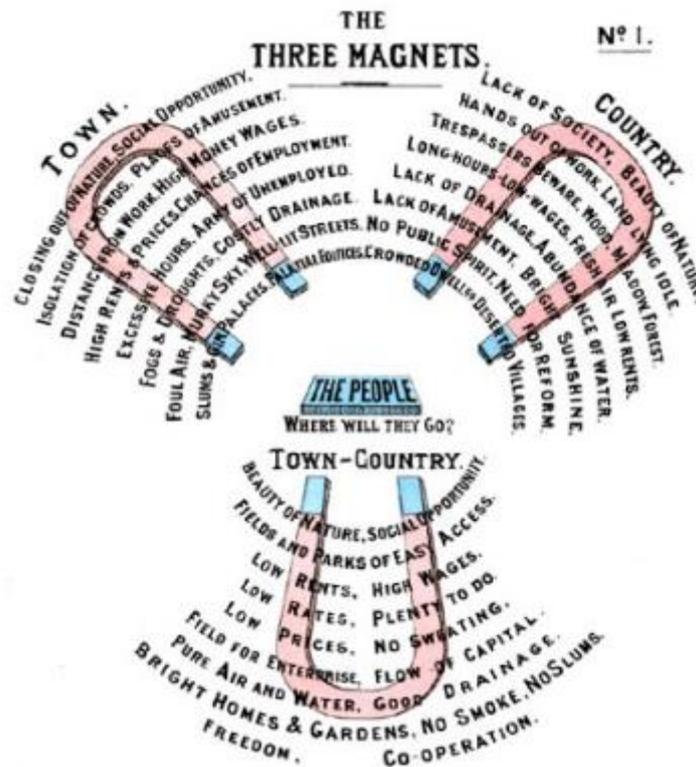
Serão pesquisadas algumas correntes do pensamento urbanístico e autores que retratam sobre questões de como as cidades podem ser ordenadas buscando dessa forma proporcionar e questionar como o meio urbano pode ser melhor para as pessoas. Começando por conceitos datados de mais de um século como Cidades-Jardins até as contribuições atuais dos Institutos.

2.1 URBANISMO: TRANSFORMAÇÕES DO ÚLTIMO SÉCULO

2.1.1 Cidade-jardim

É uma alternativa utópica para as cidades após o período inicial da Revolução Industrial difundida principalmente na Europa, idealizado por Ebenezer Howard em sua publicação (*Garden Cities Of Tomorrow* – 1902). Esta sua tese traz ideias de as cidades-jardins serem originadas pela junção dos benefícios da cidade e do campo, representada por meio do Diagrama de três imãs (figura 1), onde no terceiro imã é a fusão do imã da cidade e do campo onde são apontados proveitos como por exemplo oportunidades sociais, campos e parque de fácil acesso, muito o que fazer, oportunidades de empreendimentos, entre outros. Conforme Andrade (2003), a visão da cidade-jardim, é uma tentativa de resolver os problemas de insalubridade, pobreza e poluição nas cidades por meio de desenho urbano que tivesse uma relação com o campo e a natureza. E de acordo com Saboya (2008) este conceito idealizava também pontos específicos que norteariam o planejamento das cidades, com foco nas habitações, indústria e agricultura, circundadas por cinturões verdes, criando assim uma rede interligada entre elas. Sendo assim, essa ideia das cidades-jardins busca a reestruturação do espaço urbano, com a finalidade de melhorar a qualidade de vida da população, através da integração entre as edificações e a vegetação.

Figura 1 – Diagrama de Três Imãs nº 1 da Cidade-Jardim



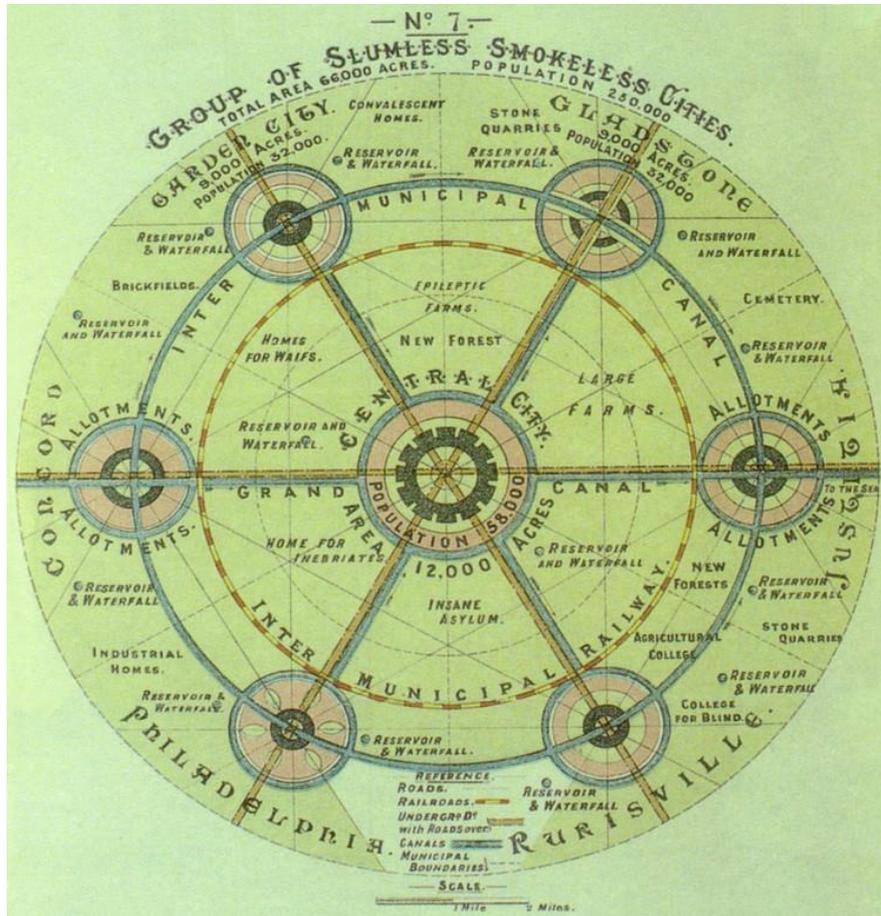
Fonte: Architizer (2012)

Howard promoveu a ideia de que quando uma cidade atingisse determinado tamanho, deveria começar uma segunda, separada da anterior por um cinturão verde: origem do conceito de cidade social, admitia Howard.

A cidade-jardim baseava-se em uma praça central, as avenidas radiais e as indústrias periféricas. A cidade-jardim teria um limite fixo – Howard sugeriu 32 mil habitantes para 400 hectares de terra, perto de uma vez e meia mais que a cidade histórico-medieval de Londres. O cinturão separando-as seria entorno de 2000 hectares. Cada cidade-jardim ofereceria um campo aberto de empregos e serviços, mas estaria ligada às demais por um rápido sistema de transporte (privilegiando as ferrovias intermunicipais), o que proporcionaria todas as oportunidades econômicas e sociais da cidade grande. Para Howard, quando uma cidade atingisse a sua capacidade de suporte, com 32 mil habitantes, novas cidades deveriam ser formadas em torno de uma cidade central de 58.000

habitantes (figura 2), que se configuraria em um núcleo cultural, formando uma constelação de cidades interligadas por meio de ferrovias e rodovias.

Figura 2 – Esquema de proposta do Diagrama nº 7 da Cidade-Jardim (Grupo de Cidades-Jardim)



Fonte: Via Wikimedia Commons (2021)

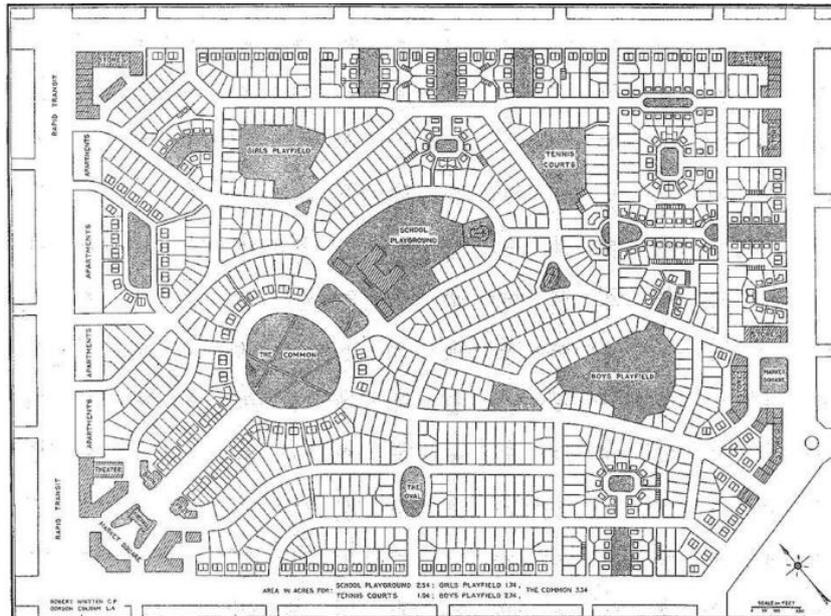
De acordo com Rego (2001) Raymond Unwin e seu sócio Barry Parker foram os responsáveis por concretizar as ideias de Ebenezer Howard. Juntos, conceberam as cidades-jardins de Letchworth (1904-06), essa com a participação direta de Howard e Hampstead (1905), conforme o plano proposto pelo urbanista, seguindo sua visão de vida comunitária e cooperativa. Ao adotar um desenho informal para as ruas, dentro de uma concepção morfológica mais orgânica, afastaram-se das configurações geométricas rigorosas da tradição clássica-renascentista. Essa abordagem enfatizou a convivência harmoniosa com a natureza, criando ambientes acolhedores e pitorescos, concebidos e construídos em uma escala mais reduzida.

Jane Jacobs (2011) em sua publicação *Morte e Vida de Grandes Cidades* faz uma observação de Nathan Glazer afirmando que a Cidade-Jardim foi concebida como uma alternativa aos modelos de cidades mais convencionais e seus problemas recorrentes. Até tempos mais recentes, essas configurações de cidades-jardins têm influenciado o planejamento de bairros e cidades em diferentes locais do mundo.

2.1.2 Origem conceitual de Unidade de Vizinhança (UV)

A Unidade de Vizinhança (UV) é uma ideia-conceito com origem no começo do século XX, concebida por Clarence Arthur Perry no contexto de implementação do Plano Regional de Nova Iorque e Arredores (*The Regional Plan of New York and its Environs*) desenvolvido em 1929. Nesta monografia, Perry define a Unidade de Vizinhança (UV) em critérios como tamanho, limites, espaços públicos, áreas institucionais, comércio local e sistema interno de ruas. Além disso, conforme apresentado no artigo (BARCELLOS, 2001) são apresentadas preocupações em relação a distribuição de equipamentos de consumo coletivo, foco principalmente nas escolas e, à reconstrução e preservação das relações de vizinhança nas cidades no contexto de crescimento das indústrias e o impacto gerado. A ideia de Unidade de Vizinhança estava baseada na premissa de que, com uma tal configuração, os seus residentes naturalmente se associariam em prol de fins coletivos, e dessa configuração brotaria um senso de comunidade mais forte (REGO, 2017). A ideia não era nova, mas foi Clarence Perry quem a conjugou como uma solução aplicável, em um modelo urbanístico. Como resultado, têm-se que a Unidade de Vizinhança (UV) é pensada como uma unidade de um conjunto de entidades autossuficientes, hierarquicamente localizada entre a habitação e o conjunto da cidade, portanto um recorte das relações socioambientais que configuram o todo (SILVA, 2021).

Figura 3 – Plano de uma UV esboçado por Perry



Fonte: The Regional Plan of New York and its Environs (1929)

São seis os princípios orientadores propostos por Perry, para uma UV:

1. Tamanho: o qual poderia variar em função da densidade populacional, mas a população contida em uma UV seria fixada em função da população de crianças necessárias para o funcionamento de uma escola;
2. Limites: a unidade de vizinhança deve ter limites reconhecíveis, delimitada por vias arteriais suficientemente amplas para que o tráfego de passagem proporcionasse fluidez, sem a necessidade de entrar nas partes internas da UV;
3. Sistema de ruas internas: um sistema especial de ruas desenhadas para facilitar a circulação dentro da UV e desencorajar o uso do tráfego não local;

4. Áreas institucionais: local para a escola primária e outras instituições – em geral: biblioteca, um teatro, duas igrejas – de modo que o conjunto de edificações conformasse o centro comunitário. O importante para a localização destes equipamentos é que a esfera de atendimento coincidisse com os limites da UV para que eles atendessem a população local, sem a necessidade de travessias de vias arteriais;

5. Espaços abertos: um sistema de pequenos parques e espaços de recreação planejados para atender às necessidades da vizinhança; e

6. Comércio local: o comércio deveria ter um tamanho e atendimento suficiente para uma ou duas unidades de vizinhança, e poderia se localizar de preferência nas vias arteriais, nas adjacências com a outra vizinhança.

A primeira aplicação da ideia da Unidade de Vizinhança (UV) foi implementada no Plano Urbano de Radburn, Nova Jersey, em 1928, uma proposta apresentada por Clarence Stein e Henry Wright. No contexto de Radburn, o projeto original contemplava três Unidades de Vizinhança (embora apenas duas tenham sido efetivamente implementadas) destinadas a uma população de 25 mil habitantes. Esse plano incluía a segregação de vias de passagem e vias locais para pedestres e veículos. Importante ressaltar que a ideia de separação de vias foi concebida anteriormente por Frederick Law Olmsted em 1859, para o Central Park de Nova York (IPHAN, 2015).

O projeto de Radburn reflete o anseio de resgatar a escala suburbana, visando promover a iniciativa comunitária e a participação democrática. A partir de Radburn, os conceitos de Unidade de Vizinhança se disseminaram na construção de cidades nos Estados Unidos, incorporando os princípios da cidade-jardim (IPHAN, 2015).

Segundo o IPHAN (2015), após a Segunda Guerra Mundial, essas teorias se propagaram na Europa, com destaque para a Inglaterra. A primeira cidade construída segundo esses princípios foi Harlow, em 1947, proposta como uma das 10 cidades-satélites no plano para a grande Londres. Harlow tinha a intenção de abrigar uma população entre 60 a 80 mil habitantes, com cada Unidade de Vizinhança comportando de 4 a 7 mil habitantes. Essas unidades eram

distribuídas em quatro grupos em torno de um centro principal e uma escola primária.

2.1.3 A Carta de Atenas

A Carta de Atenas é um documento relevante na história do urbanismo do século XX, e foi elaborada durante o Congresso Internacional de Arquitetura Moderna (CIAM) realizado em Atenas, em 1933. O documento aborda princípios e diretrizes para o planejamento urbano e arquitetônico de acordo com as ideias modernistas vigentes naquele período.

A Carta defende que as cidades devem ser planejadas com base em uma organização funcional, onde as diferentes atividades urbanas (áreas residenciais para se morar, áreas para se trabalhar, circular, para lazer e recreação, para as atividades comerciais, dentre outras) estejam distribuídas de forma integrada e equilibrada, em espaços definidos e apartados.

Os princípios norteadores dessa chamada visão modernista da vida urbana, era baseada em quatro pilares: habitação, trabalho, diversão e circulação, sendo estas funções básicas de uma cidade (IRAZÁBAL, 2001).

A Carta de Atenas sintetiza o conteúdo do Urbanismo Racionalista, também chamado de Urbanismo Funcionalista. Este modelo urbanístico pressupõe a necessidade de planejamento regional e intraurbano obrigatório, a subordinação da propriedade privada do solo urbano aos interesses coletivos, a industrialização dos componentes e a padronização das construções. Além disso, propõe a limitação do tamanho e da densidade das cidades, a concentração das edificações de forma adequada, e sua correlação eficiente com amplas áreas de vegetação. (SCHERER, 1993).

A análise desse modelo implica a criação de um padrão de cidade infinitamente replicável, fundamentado em estudos das necessidades básicas humanas consideradas universais em todas as regiões do mundo. Contudo, críticas ao Urbanismo Funcionalista destacam desafios como a dificuldade de adaptação a processos de mudança, a rígida subordinação das partes ao todo, a ambiguidade social das áreas verdes circundantes à habitação, a monotonia

dos ambientes produzidos, e o estímulo à dispersão as relações sociais, entre outros pontos (SCHERER, 1993).

A concepção de uni funcionalismo urbano discutida na Carta de Atenas, especialmente por Le Corbusier, representa uma problemática para as cidades, pois promove a segregação de atividades cotidianas urbanas, como o trabalho e a moradia, resultando assim, na ausência de diversidade e na dificuldade em manter a vitalidade permanente nesses espaços. Além disso, observa-se a carência de identidade e a negligência das diversas necessidades habitacionais, exemplificada pelo caso do Projeto Habitacional Pruitt-Igoe em St. Louis, Missouri (ASSESSORIA DE COMUNICAÇÃO SOMOS CIDADE, 2021).

O projeto do arquiteto Minoru Yamasaki para o conjunto habitacional Pruitt-Igoe era fundamentado em valores modernistas, propondo a construção de 33 edifícios de 11 andares cada. A ideia era liberar o solo para atividades públicas, promover convivência, e proporcionar uma qualidade de vida superior em comparação às periferias. No entanto, diversos problemas, como isolamento do centro da cidade, falta de manutenção, ausência de atrativos nas áreas de lazer e falhas no projeto arquitetônico, levaram o Pruitt-Igoe a um rápido declínio. O local tornou-se propenso a assaltos, com apartamentos mal ventilados e condições insalubres. A demolição do conjunto em 1972 foi considerada por muitos como o momento que simbolizou a morte da arquitetura moderna, destacando as falhas do modernismo em se adaptar às mudanças conceituais e à falta de consideração pelo conforto ambiental e pela reprodução em massa de moradias semelhantes sem levar em consideração a pluralidade do estilo de vida da população (SOCIOLIZANDO, 2012).

Ao examinar a influência de Le Corbusier sobre arquitetos e urbanistas brasileiros, como Lucio Costa e Oscar Niemeyer, o estudo de caso de Brasília (DF) oferece uma oportunidade de reflexão sobre as potenciais formas de estabelecer as Unidades de Vizinhança (UVs) em concordância com os princípios modernistas.

2.1.4 Os olhos das ruas

A escritora e ativista política estadunidense Jane Jacobs escreveu a sua obra mais conhecida, *Morte e Vida de Grandes Cidades* (1961), no qual critica duramente as práticas de desenho urbano, de reestruturação do espaço público e de lazer ativo da população da década de 1950 nos Estados Unidos, principalmente em Nova Iorque. Através da criação de teoria baseada em experiência prática, condena a construção de vias expressas, a demolição de edifícios históricos, desmistifica a ideia de que as cidades devem ser monofuncionais e homogêneas, além de chamar atenção para o papel das ruas e calçadas, considerando-as órgãos vitais de uma cidade, uma vez que são nesses espaços que se dá a integração e convivência de uma sociedade (SALVADOR; BARONE, 2018).

Além disso, ela foi responsável pela criação do termo “urbanismo rodoviarista”, utilizado até hoje, como crítica da urbanização adotada no século 20, em especial que colocava os automóveis como objeto central do planejamento urbano (SALVADOR; BARONE, 2018).

Jacobs (2011) critica abertamente um dos princípios básicos da Carta de Atenas e suas propostas de setorização ou organização espacial da cidade segundo funções predeterminadas. Também recusa e ridiculariza o modelo das Cidades-jardins de Ebenezer Howard, defendendo a diversidade, tanto no âmbito dos tipos de usos, como nos tipos de usuários das edificações, ingredientes capazes de garantir a vitalidade urbana. Segundo Nobre (2011) os fundamentos empregados por Jacobs observam a cidade do ponto de vista de quem a usa cotidianamente.

Ainda segundo Jacobs (2011), as ruas e as calçadas são espaços públicos vitais de uma cidade, de tal modo que, se as ruas de uma cidade parecerem interessantes, a cidade também o será; se elas parecerem monótonas, logo a cidade também parecerá monótona.

Uma outra questão apresentada por essa autora é sobre a violência e o medo nos centros urbanos, uma vez que as pessoas dizem que uma cidade, ou parte dela, é perigosa, o que querem dizer é que não se sentem seguras nas calçadas que frequentam diariamente. Logo, manter a segurança urbana e a sensação dela, é uma função fundamental das ruas e calçadas das cidades.

A autora traz dois pontos sobre essas questões citadas anteriormente. A primeira é que a ordem pública não é só mantida basicamente pela polícia ou agentes de segurança, uma vez que não é possível abranger todas as ruas das cidades ao mesmo tempo. O segundo ponto que se deve compreender é que o problema da insegurança não pode ser solucionado por meio da dispersão e isolamento das pessoas.

Paralelamente a esses aspectos de medo e violência urbana apontados por Jacobs nos anos 1960, o trabalho de Pablo Lira (2014), na sua publicação "Geografia do Crime e Arquitetura do Medo", destaca o aumento progressivo da criminalidade violenta nas principais cidades brasileiras ao longo das últimas três décadas, trazendo, como uma de suas consequências, a reconfiguração da morfologia urbana.

De acordo com Lira (2014), observa-se que, nas últimas décadas, o temor social tem desempenhado um papel significativo na consolidação de um novo padrão de design arquitetônico urbano. "Espaços privados incorporam diversos elementos em sua estrutura, tais como muros elevados, grades, guaritas, cercas elétricas, torres, alarmes e sistemas de videomonitoramento, entre outros. Isso se manifesta de forma notória em bairros habitados por camadas sociais mais favorecidas, especialmente em áreas residenciais. Embora não se possa isentar ambientes comerciais das representações da arquitetura do medo, são as residências e condomínios que adotam vigorosamente esses elementos", afirma.

Nesse contexto, o receio em relação à criminalidade nessas áreas impulsiona os proprietários a adotarem diversas medidas práticas de autoproteção, visando prevenir danos à sua integridade, à de sua família e aos seus bens.

Ainda segundo Lira (2014), sua pesquisa pretendeu destacar o tema da arquitetura do medo, promovendo a geração de espaços qualificados para a convivência comunitária e cidadã. Destaca, ainda que essa reflexão é relevante para se questionar o modo como se está, atualmente, construindo as cidades.

Nesse mesmo sentido, Jacobs (2011) nos anos 1960 já alertava para o fato de que uma rua movimentada consegue garantir a segurança; uma rua deserta, não. Sendo assim uma rua em condições propícias para receber desconhecidos e ter segurança como uma vantagem devido à presença deles, precisa ter três características:

- A separação entre o espaço público e o espaço privado;
- A existência de olhos para a rua, daqueles que se pode chamar de “proprietários naturais” desses espaços;
- A calçada deve ter usuários transitando ininterruptamente, tanto para aumentar o número de olhos atentos nas ruas quanto para instigar as pessoas dos edifícios a observar as calçadas das cidades.

A própria autora relata que nenhuma pessoa pode passar a vida numa redoma, sendo que o uso das ruas torna a segurança mais eficaz e informal, envolvendo menos traços de hostilidade e desconfiança exatamente quando utilizadas e usufruídas espontaneamente.

Um requisito básico elencado por Jacobs (2011) é um número substancial de estabelecimentos e outros locais públicos dispostos ao longo das calçadas dos bairros, sobretudo que sejam utilizados de noite, atraindo desse modo as pessoas, estas se tornam vigilantes das ruas e guardiões das calçadas, além do mais que a presença de pessoas atrai outras pessoas, sendo isto uma coisa que os planejadores e projetistas têm dificuldade em compreender.

Para o planejamento físico de bairros eficientes Jacobs almeja 4 metas, sendo elas:

- Fomentar ruas vivas e atraentes;
- O tecido das ruas forme uma malha o mais contínua possível pôr todo um bairro que possua tamanho e o poder necessário para constituir uma subcidade em potencial;
- Fazer com que parques, praças e edifícios públicos integrem esse tecido de ruas;
- E por último, enfatizar a identidade funcional de áreas suficientemente extensas para funcionar como bairros, ou seja, fazer com as pessoas se sentiam atraídas por particularidades das redondezas que se mostram úteis, interessantes e convenientes para que as pessoas vivam e passem pelas ruas e calçadas.

Além disso, a cidade deve ser diversificada em seus usos para atrair e reter as pessoas, pensando nisso Jacobs propõe que há quatro características indispensáveis para gerar uma diversidade nas ruas e nos bairros que formam as cidades, que são:

- 1 – O bairro e suas variações devem atender a mais de uma função principal, de preferência, a mais de duas. Estas funções devem garantir a presença das pessoas saiam de casa em diferentes horários e que estejam nos lugares por motivos diferentes, mas utilizando boa parte infraestrutura presente;
- 2 – A maioria das quadras devem ser curtas de modo que as ruas e as oportunidades de virar esquinas devem ser frequentes;
- 3 – O bairro deve ter uma combinação de edifícios com idades e estados de conservação variados, incluir boa porcentagem de prédios antigos, de modo a gerar rendimento econômico variado, tal mistura deve ser bem compacta;
- 4 – Deve haver uma densidade suficientemente alta de pessoas, sejam quais forem seus propósitos, incluindo desse modo alta concentração de pessoas que irão morar lá.

A qualidade de vida das pessoas era o principal foco dessas intervenções e mudanças no paradigma das cidades, algo que era passado despercebido até então.

Portanto, vimos anteriormente que existem diversos aspectos que podem ser implementados nas ruas e calçadas das cidades no qual trazem benefícios em relação à qualidade de vida urbana dos visitantes e moradores dos centros urbanos.

2.1.5 Cidade para Pessoas

O livro *Cidade Para Pessoas* (2013) escrito pelo urbanista e arquiteto dinamarquês Jan Gehl defende que no planejamento urbano das cidades primeiro deveria priorizar mais os espaços públicos do que os privados. Gehl (2013) também afirma em seu livro que a vida na cidade, na escala dos pedestres, deveria ter maior visibilidade e ser tratada no mesmo nível de importância que outras funções urbanas, como o tráfego de automóveis.

O autor dedica seu livro à faceta mais crucial da cidade: sua dimensão humana e as oportunidades de encontro que surgem nos espaços públicos de interação cotidiana. Ele explora de maneira aprofundada e objetiva questões essenciais para a qualidade de vida urbana. Estas se manifestam na escala dos

espaços, nas soluções de mobilidade, nas dinâmicas que fomentam vitalidade, sustentabilidade e segurança nas áreas urbanas, na valorização dos espaços públicos e nas possibilidades de expressão individual e coletiva. A pluralidade do ambiente urbano é percebida no nível do observador (LERNER, 2013).

Gehl destaca que “inicialmente nós moldamos as cidades – depois elas nos moldam. Assim, quanto mais humano for o espaço urbano que produzirmos, mais valorizada nossa dimensão humana estará. Uma cidade de pessoas para pessoas” (GEHL, 2013, p.13). Dessa forma, é evidente que as estruturas urbanas e o planejamento exercem uma influência significativa no comportamento humano e nas formas de funcionamento das cidades.

Além disso, Gehl (2013) traz a crescente ênfase na dimensão humana do planejamento urbano evidenciada por uma demanda marcante na melhoria da qualidade de vida nas cidades. Há vínculos diretos entre a melhoria do espaço urbano para as pessoas e a busca por cidades vivas, seguras, sustentáveis e saudáveis.

Aborda, ainda, o conceito de “Cidades Vivas”, como sendo aquelas que requerem estrutura urbana compacta, densidade populacional razoável, distâncias aceitáveis para serem percorridas a pé ou de bicicleta e espaço urbano de boa qualidade (GEHL, 2013).

Outro ponto apresentado é que no primeiro capítulo do livro de 1961, *Morte e Vida das Grandes Cidades*, Jane Jacobs discute a importância da segurança nas ruas. As expressões “vigias da rua” e “olhos da rua” tornaram-se, desde então, parte integrante da terminologia urbanística. Ser capaz de caminhar com segurança nos espaços urbanos é um pré-requisito para criar cidades funcionais e convidativas para as pessoas. Alinhado a esse pensamento, de forma real ou percebida, a segurança torna-se crucial para a vida na cidade, afirma Gehl (2013). Vale destacar que a segurança privada, como apresentada em condomínios fechados, uso de arame farpado e grades etc., são soluções individuais de prevenção à criminalidade que não contribuem para a sensação de segurança da cidade.

Alguns instrumentos são apresentados por Gehl (2013) para promover a segurança, tanto a real quanto a percebida, através de áreas urbanas com diversidade de funções proporcionando todo o tempo atividades dentro e perto das edificações e, com isso, vida nas ruas e ao longo dela. Complementarmente, o autor ainda menciona a importância dos pavimentos térreos das edificações, com relações mais permeáveis com as ruas, tornando-se agradáveis e utilizáveis por moradores e transeuntes. Mais recentemente, essa relação de interface entre os espaços públicos e privados na escala do pavimento térreo, tem sido denominada “fachada ativa”.

Da mesma maneira, a comunicação entre edifícios altos e seus arredores é eficaz nos dois primeiros andares e viável nos terceiro, quarto e quinto andares. Nesses níveis inferiores, é possível observar e se envolver na vida urbana, captando os sons, gritos e movimentos das pessoas. Torna-se uma verdadeira participação na dinâmica da cidade. No entanto, acima do quinto andar, a dinâmica muda drasticamente; os detalhes se perdem, as pessoas no solo tornam-se indistinguíveis e inacessíveis. Logicamente, escritórios e residências situados acima do quinto andar poderiam ser considerados parte do domínio do tráfego aéreo, deixando de pertencer à essência da cidade (GEHL, 2013).

Ao questionar o urbanismo de cidades como Paris e Barcelona, que possuem alta densidade e edifícios de seis ou sete andares em toda parte, surge a reflexão: é possível alcançar altas densidades com estruturas mais baixas. O argumento aqui é que, muitas vezes, arquitetos recorrem às torres como resposta à densidade, um hábito preguiçoso afirma o autor. No entanto, se esses profissionais se empenharem mais, poderiam alcançar a mesma densidade com alturas mais modestas. Também faz crítica a ideia de que é mais fácil optar por arranha-céus, destacando que a qualidade de vida no topo de uma torre difere consideravelmente da qualidade de vida em níveis mais baixos. No topo, há um completo isolamento, com a única visão sendo a movimentação de aviões para o aeroporto. Enquanto isso, nos níveis mais baixos, faz-se parte integral da cidade. Para Gehl (2013), edifícios altos estão desatualizados, e ao examinar de perto a questão da densidade, há a possibilidade de criar cidades melhores.

2.1.6 Tendências Contemporâneas (WRI e ITDP)

Mais recentemente, o World Resources Institute – WRI, desde 2017 traz o conceito de “Rua Completas”. Essa modalidade de vias visa proporcionar segurança e conforto a todas as pessoas, independentemente da idade ou do meio de transporte utilizado. Esse conceito tem como fundamento a distribuição democrática do espaço, buscando benefícios para todos. Não há uma solução única para ruas completas, vai depender de cada contexto (WRI, 2017). Sendo assim, em contraponto aos princípios modernistas de uniformização das necessidades humanas, nessas concepções mais recentes, as melhores opções de desenho urbano são aquelas que atendam ao contexto local de cada região, refletindo a identidade da cidade, do bairro, da rua, levando em consideração as prioridades da comunidade em questão (WRI, 2017).

Diante disso os principais objetivos dos projetos de ruas completas propostos pelo WRI são:

- Respeitar e responder os usos existentes de cada região, assim como usos planejados para o futuro;
- Priorizar os deslocamentos realizados por transporte coletivo, a pé e de bicicleta;
- Respeitar a escala das construções e recuos;
- Apoiar a diversidade de usos do solo, mesclando residências, comércio e serviços;
- Tornar a rua um lugar de permanência das pessoas e não somente de passagem;
- Envolver residentes e grupos da comunidade para entender o bairro e suas prioridades.

Dado que não existe uma solução única para as ruas completa, os benefícios associados a tal conceito podem apresentar variações significativas. A tendência é que esse conceito proporcione impactos fundamentais, os quais são comuns a todas as configurações de ruas, uma vez que estimulam aprimoramentos na igualdade, segurança e saúde, conferindo aos espaços urbanos uma maior capacidade ao compartilhamento e a vitalidade urbana, resultando em benefícios indiretos diversos.

A disponibilidade de ruas completas proporciona um ambiente propício para que as pessoas adotem padrões de deslocamento mais sustentáveis e de

menor impacto climático, como o uso de bicicletas e a prática da caminhada, promovendo, assim, uma sensação de segurança. Isso se concebe em ganhos significativos em termos de acessibilidade, permitindo uma interação mais eficiente de crianças e idosos com o ambiente urbano. Ademais, a implementação desse conceito de desenho urbano pode inaugurar processos de revitalização em áreas degradadas.

Além disso, o transporte coletivo pode se beneficiar consideravelmente desse modelo, seja por meio da melhoria na qualidade do acesso das pessoas aos pontos de parada, seja pela otimização operacional, através da implementação de vias exclusivas, por exemplo.

Outra tendência trazida pelo Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento (ITDP – sigla em inglês) traz o conceito de Desenvolvimento Orientado ao Transporte Sustentável (DOTS) em 2017 refere-se à criação de espaços urbanos que acolhem pessoas, atividades, edificações e áreas públicas integradas ao restante da cidade por meio de um sistema de transporte público eficiente. Essas áreas devem ser facilmente acessíveis a pé ou de bicicleta. O DOTS busca a inclusão de todos nas oportunidades e recursos urbanos, combinando modos de transporte de forma eficiente, com baixo impacto financeiro e ambiental, além de alta resiliência a eventos extremos.

A abordagem inclusiva do DOTS é crucial para a sustentabilidade a longo prazo, equidade, prosperidade comum e paz social nas cidades. No entanto, os princípios do DOTS inclusivo têm sido negligenciados no desenvolvimento urbano global.

O crescimento desordenado das cidades contribui para congestionamentos, emissões tóxicas de escapamentos e agravamento das mudanças climáticas. Enquanto as cidades enfrentam desafios diários, o modelo falido de crescimento urbano disperso mantém as pessoas presas a padrões insustentáveis e injustos de dependência de automóveis particulares ou privação de acesso. Isso ocorre em um momento em que as cidades estão previstas para crescer em mais de dois bilhões de habitantes nas próximas três décadas.

Uma mudança global é urgentemente necessária para transitar de um crescimento urbano desordenado para a adoção do DOTS inclusivo. Contudo, essa transição é mais facilmente concebida do que executada, exigindo a integração de múltiplos elementos complexos. Isso inclui o alinhamento do

planejamento e design da infraestrutura urbana, vias e edificações, bem como a revisão de códigos e regulamentos, além de considerações financeiras.

Os 8 princípios de Desenvolvimento Orientado ao Transporte Sustentável e os principais objetivos de performance do padrão de qualidade DOTS são:

- Caminhar – criar bairros que estimulem as pessoas a andar a pé;
- Pedalar – priorizar redes de transporte ativo;
- Conectar – criar redes densas de ruas e caminhos;
- Transporte Público – prover acesso a sistemas de transporte coletivo de qualidade, confiáveis e integrados a cidade;
- Misturar – estimular a mistura de usos do solo, a diversidade demográfica e de renda;
- Adensar – otimizar a densidade de ocupação de forma correspondente à capacidade do transporte coletivo;
- Compactar – reestruturar as áreas urbanas para encurtar as viagens casa-trabalho-casa;
- Mudar – aumentar a mobilidade regulamentando o uso de estacionamentos e de vias públicas por veículos individuais motorizados.

Ambos os institutos apresentam diretrizes significativas e soluções relevantes para a concepção e alteração das cidades, visando assim, aprimorar e possibilitar um acesso mais diversificado e inclusivo ao espaço urbano para toda a população que o utiliza diariamente.

3. METODOLOGIA

Esta monografia tem como desenvolvimento em uma base conceitual na revisão bibliográfica, onde foram consultados os movimentos urbanísticos atrelados a ideia de cidades-jardins que foi concebida por Ebenezer Howard em *Garden Cities Of Tomorrow* de 1902; a idealização do conceito de Unidade de Vizinhança por Clarence A. Perry do Plano de Nova Iorque e Arredores de 1929; os conteúdos da Carta de Atenas, com a contribuição destacada de Le Corbusier que deram origem ao movimento modernista no âmbito das cidades.; a escritora e ativista Jane Jacobs traz a vivência e visão sobre o urbanismo e a relação com os espaços urbanos em seu livro “*The death and life of great American cities*” em 1961; o arquiteto e urbanista dinamarquês Jan Gehl transmite suas ideias sobre

como construir um futuro melhor para as cidades no livro “*Cities for people*” de 2013; e as tendências contemporâneas do *World Resources Institute* (WRI) e do Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento (ITDP) no qual é formado por equipes multidisciplinares e plurais presente em várias regiões do mundo que monitoram e apresentam questões e soluções importantes para o futuro das cidades.

O estudo de caso desse trabalho é a cidade de Brasília (DF) do Plano-Piloto (PP) de Lucio Costa (1957), especificamente do setor habitacional da Asa Norte, devido à presença da Universidade de Brasília (UnB) no qual traz uma correlação com a vivência de ambiente universitário com o autor desta monografia e pela maior representação do uso de solo misto naquela região, em relação aos conceitos de Unidades de Vizinhança (UVs)

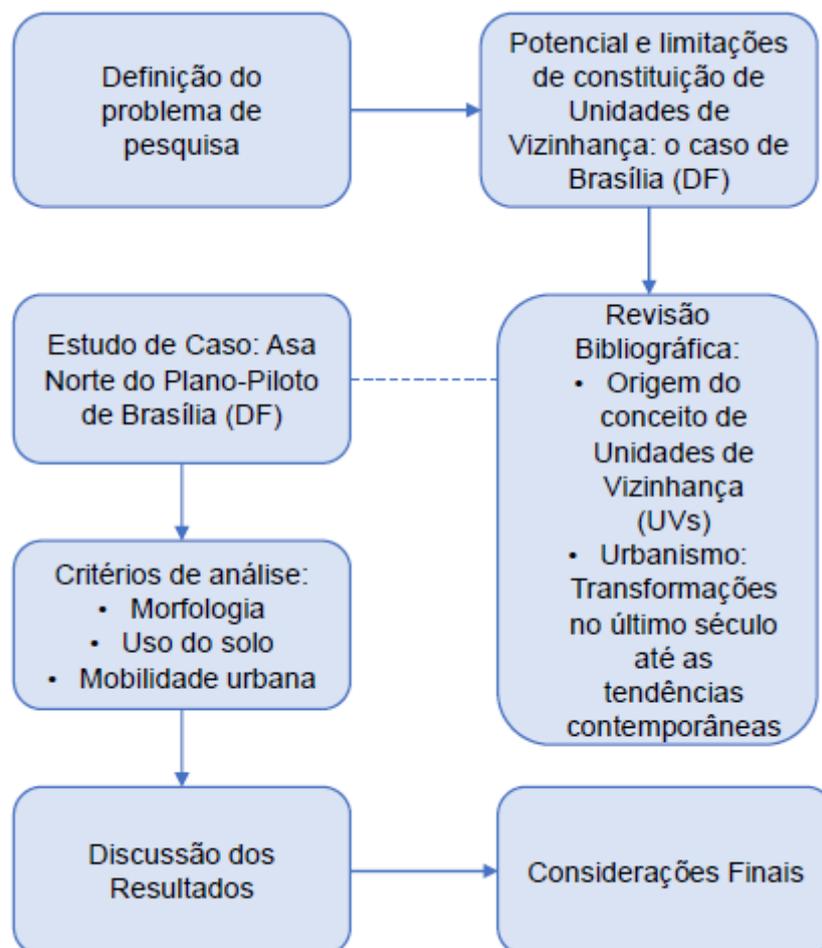
Para a análise urbanística do estudo de caso, foram definidos critérios, com base na revisão bibliográfica, tais como a morfologia, uso do solo e mobilidade urbana.

Na parte subsequente, foi estudado como esse setor urbano da cidade de Brasília (DF), formado pelas Superquadras, e acordo com os critérios estabelecidos configuram seu potencial para constituição das Unidades de Vizinhança (UVs). Após isso, será feita uma discussão desses resultados obtidos.

Na sequência, com estes resultados oriundos dos critérios adotados do estudo de caso, foi feita uma discussão destacando os aspectos que possam trazer benefícios à qualidade de vida urbana.

Após as etapas de análise foi possível discutir o potencial e as limitações da aplicação da ideia-conceito das Unidades de Vizinhança (UV) de Perry (1929) no estudo de caso selecionado, embasando as Considerações Finais dessa monografia.

Figura 4 – Esquema ilustrativo da Metodologia



Fonte: autoria própria (2024)

4. ESTUDO DE CASO

4.1 PLANO-PILOTO (PP)

No ano de 1957, a competição para o Plano-Piloto (PP) de Brasília refletiu a corrente de pensamento urbanístico predominante no país. Nesse contexto, arquitetos e urbanistas empenharam-se em abordar os desafios comuns enfrentados pelas cidades contemporâneas, apresentando soluções e destacando teorias aparentemente mais eficazes para a organização dos problemas urbanos. A maioria dos projetos incorporava as ideias do urbanismo moderno, sendo influenciada, em grande parte, pelos princípios de Le Corbusier presentes na Carta de Atenas (BRAGA, 2011).

O vencedor foi o Plano nº 22 do arquiteto e urbanista Lucio Marçal Ferreira Ribeiro de Lima e Costa (1902-1998) formado na Escola Nacional de Belas Artes – ENBA no Rio de Janeiro em 1924.

Algumas diretrizes propostas no Plano-Piloto (PP) de Lucio Costa e que apresentam maior interface com essa monografia são:

- Princípios baseados na “técnica rodoviária” daquele contexto, com expressiva configuração de hierarquização viária contendo:
 - um eixo principal, arqueado, sem cruzamentos;
 - pistas centrais de velocidade e laterais com tráfego local;
 - ruas dos setores habitacionais.
- O cruzamento dos eixos seria em diferentes níveis, possibilitando a criação de uma plataforma para desafogar o tráfego onde estaria o centro de diversões com cinema, teatro, restaurante, entre outros.
- A rede geral do tráfego, foram estabelecidas as tramas para locais de trânsito dos pedestres. Nessa rede se mostra a importância do livre uso do chão e de uma separação não brusca dos automóveis. Lembrando que o contexto da época, auge da política rodoviarista, o carro era tido como solução para a vida moderna, entretanto, esse modelo de transporte é duramente criticado devido as atuais mudanças climáticas.

- Para residências, grandes quadras (duplas ou não) localizar-se-iam ao redor da faixa rodoviária e seriam emolduradas por cintas arborizadas para garantir privacidade. Dessa maneira, Lúcio Costa buscava a preservação urbanística, o controle da densidade, do padrão e qualidade das construções, além de oferecer faixas para lazer e passeios independentes das áreas livres previstas no interior das superquadras. A disposição dos prédios seria variada desde que os edifícios obedecessem ao gabarito de seis pavimentos, o uso de pilotis e a separação de veículos e pedestres. As superquadras teriam:

- Vias de serviço ao fundo;
- Faixa para pomar, horta;
- Igreja, escola secundária, cinema e varejo (mercados, vendas, quitandas) dispostos conforme a classe e a natureza;
- Postos de serviços (combustível);
- Lojas com vitrines e passeios cobertos;
- Estacionamento (face interna).

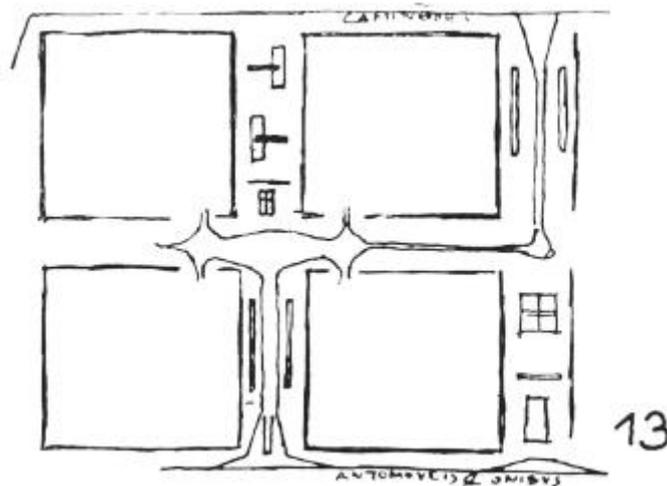
Na confluência de quatro superquadras: a igreja e as escolas. Próximas a rodovia e aos cinemas: faixas intermediárias, campos de jogos e recreios.

- As quadras, próximas às rodovias provavelmente seriam mais valorizadas que as internas, mas o agrupamento (de 4 em 4) propiciaria certo grau de coexistência social, evitando a indesejável estratificação. As diferenças de uma quadra para outra, previstas apenas no grau de intensidade e no acabamento dos edifícios, seriam amenizadas pelo agenciamento urbanístico. A acomodação econômica para a população caberia à companhia urbanizadora.

Na cartilha produzida pelo Instituto de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) de 2015 traz a superquadra é a mais importante contribuição de Brasília à história do urbanismo mundial. Lucio Costa, ao romper com a

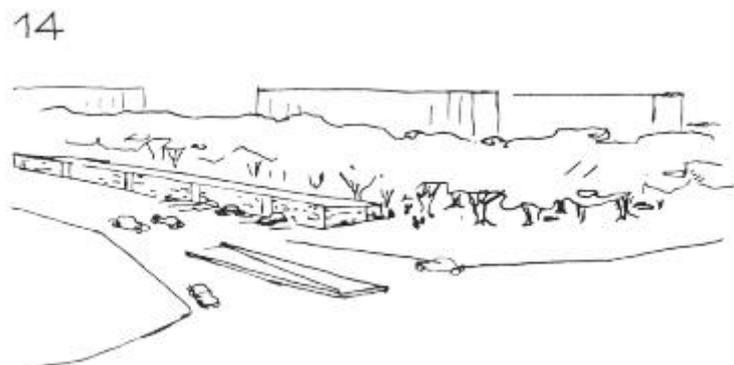
estrutura do quarteirão convencional, abriu e transformou em um amplo bosque entremeado por blocos residenciais multifamiliares, de até seis pavimentos em pilotis livres, liberando o chão para uso público, concebeu dessa maneira uma nova maneira de morar em área urbana, estruturada no que ele denominou de escala residencial ou cotidiana. No ambiente íntimo e bucólico da superquadra, desperta-se no habitante brasileiro um sentido de pertencimento à comunidade e ao lugar. A certeza de que Brasília é uma cidade concreta e humana se materializa no cotidiano da superquadra, na interação entre seus moradores e na construção de relações de vizinhança.

Figura 5 – Detalhe da Superquadra



Fonte: Relatório do Plano Piloto de Brasília (2018)

Figura 6 – Perspectiva da Superquadra



Fonte: Relatório do Plano Piloto de Brasília (2018)

A cidade planejada para ser a Capital da República destaca-se pelos seus elementos urbanísticos notáveis, com a superquadra sendo um dos mais proeminentes. Conforme idealizado por seu criador, o arquiteto e urbanista Lucio Costa, a concepção da superquadra visava reconectar os habitantes com seus locais de moradia, reintegrando aspectos bucólicos às construções. Isso ocorreria por meio da relação entre o ambiente construído e os espaços circundantes, que eram amplos, livres e arborizados, permitindo que os residentes desfrutassem simultaneamente das características da cidade e do campo (IPHAN, 2015).

A separação relativa das funções habitacionais dos demais fluxos urbanos proporcionaria áreas residenciais livres das densidades e pressões mais intensas da vida urbana, concentrando esses elementos nos cruzamentos dos dois grandes eixos da cidade: o Monumental e o Rodoviário.

Ao visitar as superquadras do Plano-Piloto (PP) conforme afirma o IPHAN (2015), torna-se evidente parte das intenções de Lucio Costa ao conceber esse lugar. Edifícios com até seis pavimentos, intercalados de preferência por densa arborização, evidenciam a preferência por estruturas mais baixas, para que o conteúdo das quadras seja sempre percebido em segundo plano, como se estivesse suavizado na paisagem. Da mesma forma, aqueles que percorrem a superquadra mantêm uma percepção aberta para o céu, considerando a limitação de altura das edificações, e uma visão ampliada do ambiente através dos pilotis, que devem ser livres e contínuos, quase sem obstáculos, assemelhando-se a uma continuidade dos passeios sombreados nas proximidades dos blocos residenciais. Dessa forma, a escala humana, associada ao uso cotidiano e à percepção ambiental pelos moradores, orienta a concepção dos espaços construídos, especialmente na escala residencial.

As superquadras residenciais, intercaladas pelas entrequadras (comércio local, recreio, equipamentos de uso comum), se sucedem, regular e linearmente dispostas ao longo dos 6 km de cada ramo do eixo arqueado – Eixo Rodoviário-Residencial. A escala definida por esta sequência entrosa-se com a escala monumental não apenas pelo gabarito das edificações como pela definição geométrica do território de cada quadra através da arborização densa da faixa verde que a delimita e lhe confere cunho de “pátio interno urbano.” (COSTA, 1985).

Na maioria das cidades brasileiras, o espaço público é moldado pelo processo histórico de ocupação do território ou pelo parcelamento de lotes, resultando em espaços públicos limitados ao sistema viário e algumas praças, seja por meio de projetos específicos ou pela consolidação do uso pela comunidade. Em Brasília, essa dinâmica é invertida: é o espaço público que dita e restringe o espaço privado. Nas superquadras, os edifícios residenciais são erguidos sobre projeções, sendo o pavimento térreo destinado ao uso público. Este é um valor essencial a ser preservado. Nesse contexto, nota-se a intenção de estruturar Brasília sem orientações pedestres restritivas, sem a delimitação de caminhos por grades ou muros. Observa-se a abertura para a livre circulação nas calçadas ou até mesmo sobre a grama, permitindo caminhadas próximas à vegetação. Uma cidade que se apresenta como aberta, caracterizada pela fluidez e permeabilidade espacial (IPHAN, 2015).

Se considerar a superquadra como uma unidade e toda a cidade como um conjunto, surge um elemento integrador: a cada quatro superquadras, é estruturado um sistema composto por unidades habitacionais, serviços e equipamentos públicos, criando um ambiente semelhante a um pequeno bairro, denominado Unidade de Vizinhança.

O conceito de Unidade de Vizinhança tem suas raízes nas ideias do arquiteto e urbanista Clarence Arthur Perry para o Plano Regional de Nova York em 1929. Perry define a Unidade de Vizinhança como uma área residencial com relativa autonomia em relação à cidade maior, promovendo uma autossuficiência em termos de oferta de serviços, tanto públicos quanto privados. Em Brasília, a Unidade de Vizinhança é composta por quatro superquadras com comércios locais, igreja, clube, cinema, posto de saúde, biblioteca, delegacia policial e equipamentos educacionais, alinhados ao Plano Educacional de Anísio Teixeira: jardim de infância, escola-parque e escola-classe. Essa abordagem busca preservar valores de vida social local, uma preocupação central de Perry diante das transformações urbanas resultantes do desenvolvimento industrial e do aumento demográfico (IPHAN, 2015).

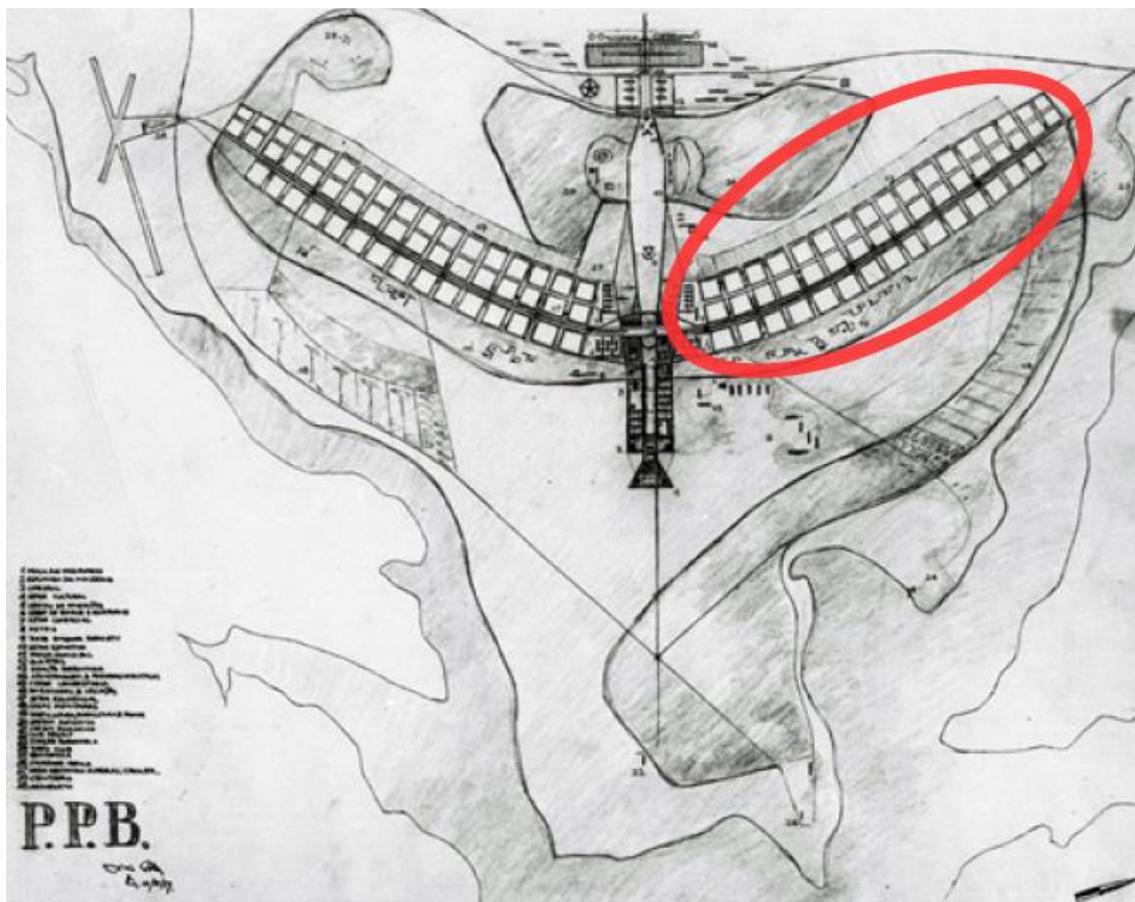
A Unidade de Vizinhança, concebida para prover todas as facilidades essenciais à vida cotidiana a uma curta distância a pé, busca, simultaneamente,

preservar-se internamente da influência do tráfego de passagem. Assim, os equipamentos e comércios são posicionados ao longo do sistema viário, exceto as escolas dentro das superquadras. A entrada única e a clara hierarquia de tráfego, convertendo as demais vias internas das superquadras em "ruas sem saída", contribuem para isolar o tráfego de alta velocidade do fluxo de pedestres. Dessa forma, a superquadra se torna a zona de domínio dos pedestres, onde os veículos circulam em baixa velocidade, quase "domesticados". Isso proporciona aos habitantes da "cidade-parque", termo utilizado por Lucio Costa no Relatório do Plano-Piloto (PP), a liberdade de percorrer seus trajetos diários, desde suas residências até o comércio, passando pelas escolas, clubes e demais destinos (IPHAN, 2015).

No entanto, apenas uma Unidade de Vizinhança (UV) foi totalmente concretizada, com todos os equipamentos previstos no projeto original. Essa unidade abrange as Superquadras 107, 307, 108 e 308 Sul, construídas nos estágios iniciais de Brasília. As demais unidades permanecem incompletas, sem os equipamentos comunitários planejados, exceto pelo comércio local, sendo igrejas também comuns (IPHAN, 2015).

O ponto de partida para a ideia do formato da cidade foram duas linhas entrecortadas que formavam o sinal da cruz. No Eixo Rodoviário estão localizadas as áreas habitacionais, no qual estão presentes as superquadras. Como objeto de estudo desse trabalho, a Asa Norte destacada na figura 7, foi escolhida diante da presença da Universidade de Brasília (UnB) por se tratar de um ambiente habitual do autor da monografia que está inserido em um ambiente universitário, além do fato de apresentar maior presença de uso misto nessa região devido a nova tipologia que permitia a existência de lojas voltadas para todas as quatro fachadas das superquadras dessa Asa (IPHAN, 2015).

Figura 7 – Esboço do Plano Piloto de Brasília



Fonte: Arquivo Público do Distrito Federal/Fundo Novacap (1985), adaptado pelo autor (2024)

A partir desse objeto de estudo foram escolhidos alguns critérios que são discutidos para análise, com base na formação acadêmica do autor da monografia, sendo eles: a morfologia, o uso do solo e a mobilidade urbana das superquadras da Asa Norte do Plano-Piloto de Brasília (DF).

4.2 ANÁLISE MORFOLÓGICA

Abordou-se no primeiro critério abordou elementos em relação a morfologia urbana das Superquadras do Plano-Piloto (PP).

Na cartilha da Superquadra de Brasília produzida pelo IPHAN (2015) apresenta que a cidade foi concebida como uma espécie de cidade-parque, onde a utilização integrada do espaço incentivaria a convivência. Cada superquadra seria composta como um pátio interno, cercado por árvores e sombras, proporcionando um ambiente propício para interações sociais. Mesmo os moradores dos andares mais elevados teriam a oportunidade de observar e

interagir com crianças brincando nas áreas verdes e parquinhos, conforme posteriormente concluiu Lucio:

Creio que houve sabedoria nessa concepção: todos os prédios soltos do chão sobre pilotis, no gabarito médio das cidades europeias tradicionais – antes do elevador –, harmoniosas, humanas, tudo relacionado com a vida cotidiana; as crianças brincando à vontade ao alcance do chamado das mães... (COSTA, 1995)

A totalidade da área poderia ser aproveitada como um vasto quintal, acessível a todos, destacando-se a ênfase no uso comunitário como principal característica da convivência urbana. Esse conceito de utilização coletiva do espaço transcende as áreas externas das construções e estende-se aos próprios blocos residenciais, os quais foram elevados sobre pilotis, permitindo a livre circulação em todas as direções. A utilização generalizada do solo sem barreiras está alinhada com o princípio do "direito de ir e vir", uma garantia constitucional que deve ser preservada para todos. O uso cotidiano e inclusivo da cidade é o que, de fato, preencheria os espaços urbanos, fortalecendo o sentimento de cidadania (IPHAN, 2015).

Assim, pode-se afirmar que as Superquadras são como fragmentos de cidades dentro de uma cidade maior, que é Brasília. Elas apresentam diversos desenhos urbanos, padrões variados de edifícios, diferentes tipos de vegetação, e uma variedade de equipamentos, entre outros elementos. Algumas possuem parquinhos específicos, enquanto outras exibem apenas gramados e jardins bem cuidados. Há aquelas com comércio movimentado e outras mais discretas (IPHAN, 2015).

Algumas superquadras são habitadas predominantemente por crianças, enquanto outras têm moradores mais idosos. Algumas contam com hortas comunitárias, enquanto outras abrigam quadras de esportes. Comércio tradicionais e especializados coexistem em algumas, enquanto outras têm igrejas tradicionais ou de cultos mais recentes. Em suma, os usos e apropriações do espaço apresentam uma riqueza de variações urbanas, embora mantenham perceptíveis semelhanças urbanísticas (IPHAN, 2015).

Além da diversidade urbanística das Superquadras, outro elemento distintivo é a topografia. Apesar da crença comum de que Brasília é uma cidade

plana, isso não é totalmente verdade. Embora não haja elevações abruptas, muitas superquadras exibem desníveis consideráveis, para os quais foram concebidas soluções de acessibilidade, como escadarias ou taludes suaves. Algumas propostas elevaram os edifícios o suficiente para expor as garagens do subsolo em uma das fachadas, segundo o IPHAN (2015).

Também, no ponto de vista espacial, o IPHAN (2015) retrata que as Superquadras apresentam variações na disposição dos edifícios, no tratamento de desníveis, na composição das aberturas nas fachadas e no grau de permeabilidade visual e movimento no nível do solo. A liberdade na implantação dos blocos residenciais e as alterações ocorridas durante o processo de construção da cidade possibilitaram a criação de espaços públicos com configurações diversas, alguns mais adequados para a circulação e permanência, enquanto outros menos.

Na estrutura interna das Superquadras, Lucio Costa concedeu liberdade e diversidade na disposição dos edifícios, mas estabeleceu alguns princípios essenciais a serem observados: gabarito máximo uniforme, até seis pavimentos com pilotis; uma faixa periférica arborizada com largura de 20 metros; e a separação entre as áreas de tráfego de pedestres e veículos. Essas características possibilitaram a manutenção de uma estrutura uniforme nos setores residenciais, mesmo diante das variações nas formas e tamanhos dos edifícios, na disposição dos blocos e nos materiais de acabamento utilizados (RIBEIRO e HOLANDA, 2011).

De acordo com Jacobs (2011), a sensação de segurança está relacionada à possibilidade de contato entre as pessoas que estão dentro e fora dos edifícios. Gehl (2007) sugere que esse contato é viável até o 5º pavimento, o que geralmente se aplica às superquadras com gabaritos não ultrapassando seis pavimentos (RIBEIRO e HOLANDA, 2011).

Outro aspecto crucial apresentado por Ribeiro e Holanda (2011) é a presença de diversos tipos de edifícios em uma mesma área urbana, como abordado por Jacobs (2011) e Holanda (2010). Quanto mais diversas forem as características edilícias, como idade, número de pavimentos, tamanho das

unidades, tipo de circulação vertical, tipo de estacionamento, entre outros, mais heterogêneo é o público.

Figura 8 – Bloco tipo APN-13 (SQN 312)



Fonte: A invenção da Superquadra (2020)

Cada Superquadra abrange aproximadamente 240 metros por 240 metros e é envolta por um cinturão verde de 20 metros. Os blocos residenciais, elevados sobre pilotis livres, possuem três ou seis pavimentos (gabarito máximo). A taxa de ocupação é limitada a cerca de 15%, reservando apenas essa pequena parcela do terreno para construções erguidas não em lotes, mas em projeções. O restante do espaço é destinado a áreas livres, contendo apenas pequenos equipamentos comunitários, como parquinhos, quadras de esporte, Jardins de Infância e Escolas-Classe (IPHAN, 2015).

Em síntese:

- Quatro Superquadras compõem a Unidade de Vizinhança (UV);
- Oito Unidades de Vizinhança (UVs) enfileiradas formam o segmento da asa identificada pelas centenas ímpares e, espelhadas pelo eixo residencial, as centenas de número par;
- O conjunto de oito Unidades de Vizinhança (UVs), ou 32 Superquadras – a asa – é rebatido em torno do Eixo Monumental.

Configuram-se, deste modo, as asas sul e norte.

4.3 ANÁLISE DO USO DO SOLO

No segundo critério trata-se da análise do uso do solo das Superquadras da Asa Norte de Brasília (DF).

A proposta inicial para o comércio local contemplava um bloco linear de lojas geminadas, disposto ao longo das margens do sistema viário. As portas das lojas estariam voltadas para o interior da quadra, enquanto a face voltada para a via seria destinada ao acesso de serviço e área de estacionamento. No entanto, ao longo da construção da cidade, essa configuração sofreu alterações, especialmente na Asa Norte, onde foram construídos blocos menores, separados e com aberturas para todas as faces (RIBEIRO e HOLANDA, 2011).

Além disso, segundo Ribeiro e Holanda (2011), a concepção dos setores residenciais assemelha-se à ideia de Unidade de Vizinhança (Perry, 1929), mas em Brasília, os equipamentos de uso coletivo não estão no interior das superquadras, e sim paralelos ao sistema viário que as conecta.

A diversidade de usos no interior de cada superquadra e nos arredores imediatos (até 100 metros do limite) é limitada, com cada uma apresentando de 6 a 8 tipos de atividades. No entanto, a quantidade de parcelas (lotes e blocos de edifício) varia consideravelmente entre elas. O uso misto, encontrado na Asa Norte, ocupa uma posição significativa na composição do uso do solo. Nas entrequadras da Asa Norte, o uso misto resulta da coexistência de lojas comerciais e residências adaptadas nos pavimentos superiores dos mesmos edifícios, conforme apresenta Ribeiro e Holanda (2011).

De maneira geral, a distribuição das atividades nas superquadras segue a lógica da Unidade de Vizinhança: o núcleo é predominantemente residencial, podendo incluir eventualmente escolas e creches, enquanto a periferia abriga comércios locais e outros usos. Algumas Superquadras, como a 315 e 408, localizadas na Asa Norte, apresentam atividades em todos os seus limites (RIBEIRO e HOLANDA, 2011).

Figura 9 – Estrutura da Unidade de Vizinhança (UV)



Fonte: COSTA, Lucio (1957/2014), adaptado por SILVA (2011)

No livro “A Invenção da Superquadra” escrito por Marcílio Mendes Ferreira e Matheus Gorovitz em 2020 para o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) trazem observações resultantes de suas vivências na cidade em relação à utilização dos espaços públicos e privados, nos quais retratam que:

- A forma como as áreas comerciais entrequadras são utilizadas vai além de sua função imediata e local, transformando-se em pontos de encontro e atividades tanto diurnas quanto noturnas. Um exemplo desse fenômeno é a tradição da cidade de realizar eventos como celebrações de jogos de futebol, festividades carnavalescas ou eventos eleitorais nesses espaços;
- A mudança espontânea do comércio, agora voltado para a via destinada à veículos, inicialmente concebida para serviços, abastecimento e estacionamento, contraria a intenção inicial de abrir o comércio voltado para a Superquadra. Posteriormente, visando eliminar ambiguidades entre frente/fundo e entre via destinada a veículos/via de pedestres, a

Asa Norte reorganiza a disposição dos blocos adotando um formato quadrado como projeção, com as lojas voltadas aos quatro lados;

- A especialização dos estabelecimentos comerciais, que gradualmente começaram a se agrupar com base na categoria e natureza de suas atividades, pode ser observada na concentração de locais de lazer, como bares e restaurantes, em uma mesma Superquadra. Além disso, há a tendência de reunir estabelecimentos do mesmo gênero, como farmácias, butiques, lojas de materiais elétricos, móveis, entre outros, tornando essas áreas pontos de referência na cidade. Essas regiões podem ser identificadas popularmente como a "rua dos restaurantes", a "rua das farmácias" ou até mesmo a "rua da Igrejinha", quando a notoriedade é atribuída à qualidade arquitetônica de uma das edificações.

4.4 ANÁLISE DA MOBILIDADE URBANA

Por último dos critérios elenca-se questões de mobilidade urbana trazidas no Plano-Piloto de Brasília (DF). Vale destacar que o contexto da época do concurso para a definição da cidade de Brasília (DF), o automóvel era visto como solução para a vida do homem moderno e o governo incentivava políticas rodoviarista (MACHADO, 2007).

Nos setores residenciais, o padrão de sistema viário em formato de "árvore" implica em uma acessibilidade limitada para o conjunto urbano. As vias mais integradas são sempre aquelas próximas à entrada da Superquadra, e a partir desse ponto, a acessibilidade para os automóveis tende a diminuir. A mobilidade e a compreensão do sistema viário por pessoas em veículos são mais simples no contexto do Plano-Piloto (PP) como um todo do que dentro das próprias Superquadradas (RIBEIRO e HOLANDA, 2011).

Uma característica notável da Superquadra reside na segregação entre o tráfego de veículos e a circulação de pedestres em seu interior. A escolha de Lucio Costa pela implementação de vias para veículos em formato de *cul de sac* é inspirada na abordagem adotada por Howard (1902) na Cidade Jardim (MACHADO, 2007).

Em todas as superquadras, existe uma variedade significativa de rotas disponíveis para o tráfego de pedestres. No entanto, há variações na quantidade de eixos e nos níveis de integração, influenciados pelo tamanho dos espaços abertos e pelo número e extensão dos obstáculos presentes nas quadras. Em muitas delas, os eixos mais integrados concentram-se em uma área específica, geralmente no centro, que se torna a região mais acessível e com maior potencial de presença de pessoas. As Superquadras 209N, 408N e 315N destacam-se por possuírem uma maior quantidade de rotas disponíveis (RIBEIRO e HOLANDA, 2011).

A composição urbana da superquadra incorpora diversos elementos do ideário do Movimento Moderno, principalmente pela Carta de Atenas (1933). É inegável que a concepção de seus projetos urbanísticos é caracterizada pela presença proeminente de edifícios isolados, dispersos em uma paisagem difusa de áreas verdes intercaladas por uma extensa rede de vias arteriais de alta velocidade (MACHADO, 2007).

No memorial descritivo do Plano-Piloto (PP) Lucio Costa apresentou para a mobilidade urbana da cidade, pistas centrais de velocidade (vias arteriais) e laterais com tráfego local nos setores habitacionais (vias locais), onde o eixo principal arqueado e sem cruzamentos (BRAGA, 2011).

5. DISCUSSÕES DOS RESULTADOS

Com base nas análises realizadas segundo os critérios estabelecidos, a morfologia, o uso do solo e a mobilidade urbana, das Superquadras da Asa Norte do Plano-Piloto (PP) de Brasília, conforme o projeto de Lucio Costa (1957), foram obtidos resultados com o intuito de avaliar o potencial e as limitações das Superquadras para constituírem a Unidade de Vizinhança (UV). Esta avaliação segue os princípios de Perry (1929), no qual busca promover uma cidade mais igualitária, socialmente integrada e coesa.

Ao investigar segundo os critérios adotados para o estudo de caso, observa-se que as Superquadras apresentam diversos aspectos que se assemelham às Unidades de Vizinhança (UVs) propostas por Perry (1929). Essa semelhança abrange tanto o tamanho, evidenciado pelo gabarito máximo das

edificações, garantindo desse modo a densidade, quanto pelo dimensionamento de cada Superquadra. Além disso, a delimitação de limites ocorre por meio do sistema viário, incluindo a presença de ruas internas para o tráfego local.

Nesse mesmo contexto, destaca-se a presença de diversidade de uso do solo, com a distribuição de comércios locais, bem como a inclusão de áreas institucionais em todas as Unidades de Vizinhança (UVs), como escolas e igrejas. E a inserção de espaços abertos de lazer que desempenham o papel de ponto de encontro para as pessoas.

No entanto, observam-se algumas divergências e possíveis limitações em relação ao que Lucio Costa (1957) propôs para as Superquadras, em conformidade com a concepção original de Perry (1929). Também, vale destacar que as limitações apresentadas no setor urbano selecionado estão baseadas nos documentos originais do Plano-Piloto (PP) de Brasília, porém, sabe-se que a cidade e sua região possuem diversas problemáticas.

Uma dessas diferenças está relacionada ao papel da escola no dimensionamento da área residencial, conforme aponta Barcellos (2009). No Plano-Piloto (PP) de Brasília, a área residencial determina a existência e o dimensionamento das escolas, que, em parte, estão vinculadas às Superquadras. Por outro lado, Perry (1929) estabelece limites e preconiza como ideal um tamanho de população de 5 mil habitantes, visando preservar as condições de acessibilidade às escolas.

Outro ponto, ao considerar que os planos iniciais indicavam que o comércio local estaria voltado para o interior das superquadras, o modelo que não funcionou quando aplicado na prática. Entretanto, as entrequadras do comércio local nas Superquadras, onde possuem abertura para as vias internas e externas, apresentam um caráter urbano, refletindo a vitalidade do comércio instalado, isso se deve mais ao desvio da ideia inicial, resultado da convergência de interesses comerciais com as práticas da população, do que às intenções originais. É importante notar que a relativa permeabilidade das Superquadras não se mostrou como obstáculo a essas mudanças.

Além disso, é difícil aceitar a ideia de um deliberado abandono das preocupações com a coesão social no Plano-Piloto (PP) de Brasília em troca de um suposto caráter mais urbano proporcionado pela fragmentação das Superquadras. Talvez seja mais apropriado considerar o significado que a questão da coesão social tem para os brasileiros diante do preconceito social da população.

Além disso, no que se refere à mobilidade urbana, Perry (1929) sugere a desestimulação do tráfego de passagem nas vias internas das Superquadras. Por sua vez, no Plano-Piloto (PP), essa abordagem é ainda mais restritiva, não apenas desencorajando, mas em alguns casos, até mesmo eliminando a possibilidade desse tipo de tráfego (BARCELLOS, 2009). Obrigando desse modo que o carro dar mais voltas para chegar a qualquer lugar, enquanto propicia trajetos contínuos e mais curtos para os pedestres, em relação ao trajeto dos veículos para chegar aos lugares.

Todavia, sob a influência do pensamento modernista e da política rodoviarista da época, o automóvel assumiu um papel de destaque no Plano-Piloto (PP) de Brasília. Isso é evidenciado pelas extensas vias arteriais com múltiplas faixas de rolamento que cortam a cidade no Eixo Monumental-Rodoviário. Nesse contexto, tornou-se necessário possuir um carro para se locomover na cidade e entre as demais Superquadras, pois não houve planejamento para um sistema de transporte público, nem a qualificação dos espaços para o transporte ativo, como a falta de faixa de pedestres em todo o PP, dificultando a utilização desse modal e assim, a sociedade não consegue perceber o lugar dos pedestres na cidade.

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Diante disso, cabe ressaltar a concepção do Plano-Piloto (PP) elaborado por Lucio Costa para a cidade de Brasília (DF) como um marco no planejamento de novas cidades. Este plano incorpora notáveis influências do urbanismo moderno, ao mesmo tempo em que imprime a "marca registrada" do autor. Nesse sentido, as Superquadras apresentam diversas características que pudessem contribuir para a qualidade de vida urbana dos seus moradores e

promovesse a coesão social, idealizado por Lucio Costa nos setores residenciais.

Além disso, é observável que, ao analisar o Plano-Piloto (PP), em especial à Asa Norte, conforme os critérios estabelecidos: a morfologia, uso do solo e mobilidade urbana, Brasília demonstra potencial para incorporar o conceito de Unidade de Vizinhança (UV) proposto por Perry (1929). Isso se evidencia pelo agrupamento de quatro Superquadras, formando então a Unidade de Vizinhança (UV).

Contudo, constata-se que, em face das tendências globais relacionadas às práticas sustentáveis nas áreas urbanas, há necessidade de aprimoramentos em alguns aspectos em Brasília. Tais qualificações são fundamentais para viabilizar a promoção do transporte público e o estímulo ao uso de modos de transporte não motorizados, como andar a pé e de bicicleta. Isso implica desvincular a percepção preconcebida de que Brasília é uma cidade essencialmente voltada para o automóvel, uma ideia difundida entre as pessoas.

Por fim, profissionais do ramo e agentes públicos devem ponderar, tanto na criação de novas cidades e bairros quanto na transformação dos espaços urbanos existentes, sobre a possibilidade de idealizar e implementar soluções que, assim como Lucio Costa e Clarence Perry, contribuam para a melhoria da qualidade de vida urbana para todas as pessoas, sem distinção social, se adequando ao contexto local e à cultura daquela cidade.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BARCELLOS, Quintella Vicente. **Unidade de Vizinhança: Notas sobre sua origem, desenvolvimento e introdução no Brasil**. Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília, 2001.

BRAGA, Aline Moraes Costa. **(IM)POSSÍVEIS BRASÍLIAS: OS PROJETOS APRESENTADOS NO CONCURSO DO PLANO PILOTO DA NOVA CAPITAL FEDERAL**. São Paulo: Alameda, 2011.

CARPANEDA, Luciana Viana. **Contribuições para o desenho de espaços seguros: Um estudo de caso nas Superquadras do Plano Piloto de Brasília**. Brasília, 2008. Dissertação de Mestrado – Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília, 2008.

CORBUSIER, Le. **A Carta de Atenas/versão de Le Corbusier**: tradução de Rebeca Scherer. São Paulo: HUCITEC:EDUSP, 1993.

COSTA, Lúcio. **Plano Piloto**, Brasília: Módulo, 1957

FERREIRA, Marcílio Mendes; GOROVITZ, Matheus. **A Invenção da Superquadra**. IPHAN, 2008, 283 p.

GEHL, Jan. **Cidade Para as Pessoas**. São Paulo. Perspectiva. 2013, p. 196-7.

HALL, Peter. **Cities of Tomorrow**, 1988.

HOWARD, Ebenezer. **Garden Cities of Tomorrow**. Londres: Swan Sonnenschein & Co. Ltd., 1902.

Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Brasil). Superintendência do Iphan no Distrito Federal. **Superquadra de Brasília: preservando um lugar de viver**. Superintendência do Iphan no Distrito Federal; organização e coordenação Carlos Madson Reis, Sandra Bernardes Ribeiro e Francisco Ricardo Costa Pinto; texto, Claudia Marina Vasques et al. – Brasília-DF, 2015.

Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento (Brasil). **Padrão de Qualidade DOTS**. 3ª ed. Nova York: ITDP, 2017

JACOBS, Jane. **Morte e Vida de Grandes Cidades**. São Paulo, Martins Fontes, 2011.

MACHADO, Marília Pacheco. **Superquadra: pensamento e prática urbanística**. Dissertação de Mestrado, Publicação Programa de Pesquisa e Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília – UnB, Brasília, 2007, 149 p.

MENEZES, Marilene Resende de. **O lugar do pedestre no Plano Piloto de Brasília**. Dissertação de Mestrado, Publicação Programa de Pesquisa e Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília – UnB, Brasília, 2008, 206 p.

PERRY, Clarence Arthur. ***Neighborhood and community planning***. In *Regional Plan of New York and its Environs, Regional Survey, volume VII, New York, 1929*.

REGO, Renato Leão. **Unidade de vizinhança**: um estudo de caso das transformações de uma ideia urbanística. *Revista Brasileira de Gestão Urbana*, p. 401-413, 2017.

RIBEIRO, Manuela Souza; HOLANDA, Frederico de. **Urbanidade nas superquadras de Brasília**. Cadernos PROARQ20, Brasília, 2011.

ROCHA, Mariana Arrabal da. **Superquadras de Brasília**: Um olhar segundo critérios paisagísticos. Brasília, 2011. Dissertação de Mestrado – Programa de Pós-Graduação (PPG) em Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília, 2011.

SANTOS, Paula; SAMIOS, Ariadne; BATISTA, Bruno. **Ruas Completas no Brasil**. Promovendo uma mudança de paradigma. WRI Brasil. 2017.

SALVADOR, Laís Margiota; BARONE, Gabriela Pereira. **Jan Gehl e o desenho urbano das cidades contemporâneas**. De Copenhague a São Paulo. *Resenhas Online*, São Paulo, ano 19, n. 217.04, Vitruvius, jun. 2018.

SILVA, Luiz Antônio Medeiros da. **Unidades de Vizinhança Socioambientais e seus Recortes Espaciais Integradores** – Um Estudo sobre Experimentações, Teoria e Práticas no Urbanismo. Florianópolis, 2021. Tese de Doutorado – Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal de Santa Catarina, 2021.