

PPG/FAU  
DISSERTAÇÃO DE MESTRADO

ORIENTADORA:  
PROFA. LUCIANA SABOIA FONSECA CRUZ



GISELLE MOLL MASCARENHAS

**O COMÉRCIO LOCAL DE BRASÍLIA:  
PROJETO E CONFIGURAÇÃO  
DA RUA DA IGREJINHA**



**Universidade de Brasília - UnB**

Giselle Moll Mascarenhas

**O Comércio Local de Brasília:  
Projeto e Configuração da Rua da Igrejinha**

BRASÍLIA  
AGOSTO DE 2013

# **O Comércio Local de Brasília: Projeto e Configuração da Rua da Igrejinha**

Dissertação apresentada como requisito parcial para a obtenção do título de Mestre pelo Programa de Pesquisa e Pós-Graduação da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo (FAU) da Universidade de Brasília (UnB), área de concentração: Teoria e História em Arquitetura e Urbanismo.

Orientadora: Prof. Dra. Luciana Saboia Fonseca Cruz

BRASÍLIA  
AGOSTO DE 2013  
Giselle Moll Mascarenhas

# O Comércio Local de Brasília: Projeto e Configuração da Rua da Igrejinha

Esta dissertação tem como objetivo a obtenção do título de Mestre em Arquitetura e Urbanismo e está inserida na área de Teoria e História em Arquitetura do Programa de Pós-Graduação da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo (FAU) da Universidade de Brasília (UnB).

## **Banca Examinadora:**

---

Dra. Luciana Saboia Fonseca Cruz

Orientadora - FAU | UnB

---

Dra. Ana Elisabete de Almeida Medeiros

Examinadora Interna - FAU | UnB

---

Dra. Adriana Mara Vaz Oliveira

Examinador Externo - FAU | UFG

---

Dra. Elane Ribeiro Peixoto

Examinador Interno - FAU | UnB

## **Dedico**

Aos brasilienses **Lucas, Rodrigo e Ricardo**, razões da minha vida, e

Ao **Fábio**, cúmplice e amor de muitas vidas.

## Agradeço

À *Graciete Guerra da Costa*, pelo incentivo em empreender essa aventura acadêmica.

Ao *Mauricio Goulart*, por ter lançado a semente da indagação,

Ao srs. *Macedo e Lourivaldo*, pelas boas conversas e por não deixarem desaparecer a memória da Rua da Igrejinha,

À futura arquiteta *Tatyanne Maciel*, pelos croquis e pela vontade de aprender.

Ao *Manoel Messias de Souza*, do *Arquivo Técnico da SEDHAB* e à *equipe do Arquivo Público do DF*, pelo trabalho competente e generoso,

Aos amigos de mestrado *Ana Carolina Milhomens, André Santos, Airton Costa Jr., Jayme Wesley de Lima, Juan Muneton, Liz Sandoval, Rogério Rezende e Viridiana Gomes*, pela troca de experiências e pelo apoio nessa caminhada.

Aos professores drs. *Elane Ribeiro, Ana Elizabeth Medeiros e Frederico Holanda*, pelos exemplos de sabedoria e erudição, sem perder o bom humor.

À *Sandra Pontes Peres e Maria Carolina Noronha*, pelo apoio.

À *Ivelise Longhi*, pelo carinho e apoio ao longo de 28 anos de convivência.

Ao prof. dr. *Luiz Gonzaga Rodrigues Lopes*, pela generosidade e compreensão neste momento particular de aperfeiçoamento .

Ao *Robson*, ao *Duda* e à *Luciana*, meus irmãos queridos, que com seu bom humor e carinho tornam tudo mais fácil.

Aos meus amados pais *Heraldo e Clair*, pelo legado de trabalho e perseverança, nosso maior patrimônio.

À professora Dra. *Luciana Saboia Fonseca Cruz*, pela paciência e generosidade com que me acolheu.

Ao *Governo do Distrito Federal*, por sempre ter facilitado o meu aperfeiçoamento profissional.

Ao *Metrô-DF*, pelo aprendizado e pelos desafios.

À *Universidade de Brasília*, porque nunca será suficiente agradecer a riqueza do conhecimento e do exercício de cidadania que me proporcionou em toda minha vida acadêmica.

A *Deus*, que colocou todos vocês no meu caminho.

## **LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS:**

**ArPDF:** Arquivo Público do Distrito Federal.

**CAU:** Conselho de Arquitetura e Urbanismo.

**CAUMA:** Conselho de Arquitetura, Urbanismo e Meio Ambiente.

**CE:** Código de Edificações.

**CIAM** - Congresso Internacional da Arquitetura Moderna.

**CLS:** Comércio Local Sul, oficialmente denominado Setor Comercial Local Sul.

**CODEPLAN:** Companhia de Desenvolvimento do Planalto Central.

**DePHA:** Diretoria de Patrimônio Histórico e Artístico do DF, vinculada à Secretaria de Estado de Cultura.

**DF** - Distrito Federal.

**FAU** - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo.

**GDF:** Governo do Distrito Federal.

**IPHAN** - Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional.

**JK:** Juscelino Kubistchek.

**L-2:** Via ou avenida L-2.

**NGB:** Normas de Edificação, Uso e Gabarito.

**NOVACAP:** Companhia Urbanizadora da Nova Capital.

**NUDOC:** Núcleo de Documentação- arquivo técnico da SEDHAB.

**PAG:** Posto de Abastecimento de Gasolina.

**PLL:** Posto de Lavagem e Lubrificação.

**SBS** - Setor Bancário Sul.

**SCS** - Setor Comercial Sul.

**SDS** - Setor de Diversões Sul.

**SCLS:** Setor de Comércio Local de Brasília, vulgarmente conhecido como comércio local.

**SEDHAB:** Secretaria de Estado de Habitação e Desenvolvimento Urbano do Distrito Federal.

**SHCS:** Setor de Habitações Coletivas Sul, nome oficial do setor de superquadras.

**SQS:** Superquadra sul.

**UnB** - Universidade de Brasília.

**UNESCO** - Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura .

**W1** – Avenida ou via W 1, localizada junto às superquadras 100 e 300, nas Asas Sul e Norte.

**W2** – Avenida ou via W2, localizada atrás do comércio da via W3, nas Asas Sul e Norte.

**W3** – Avenida ou via W 3, criada como via de serviço, localizada no lado oeste das Asas Sul e Norte.



## SUMÁRIO

<i>Resumo</i>	10
<i>Abstract</i>	11
<b>INTRODUÇÃO</b>	12
1. <b>CAPÍTULO 1: Cidade, Lugar e Espaço Público</b>	21
A Cidade e o Comércio	24
A Cidade e o Lugar	27
Lugar e Espaço Público	31
2. <b>CAPÍTULO 2: O Plano da Cidade Moderna</b>	35
A Prefiguração da Cidade Moderna	36
Os CIAMs e a Carta de Atenas	39
Da Rua à Via	53
O Plano Piloto de Brasília	56
O Comércio Local planejado	71
3. <b>CAPÍTULO 3: Projeto e Configuração</b>	79
O Início	80
Os Atores	88
Os projetos de arquitetura	90
As Atividades Comerciais	117
A consolidação das normas	123
O panorama atual	135
O espaço configurado	141
4. <b>Conclusão: Da via à Rua da Igrejinha, o Lugar</b>	148
Continuando a pesquisar	156
<i>Referências</i>	157
<i>Lista de Figuras</i>	162

## RESUMO

Esta dissertação de mestrado trata da configuração dos comércios locais em Brasília, planejada por Lucio Costa em 1957 a partir do ideário do Movimento Moderno. O recorte espacial utilizado foi o comércio local composto pelas quadras CLS 107 e 108, conhecida como Rua da Igrejinha, por ter sido o primeiro espaço comercial de unidade de vizinhança a ser implantado. Costa projetou os comércios locais como dois conjuntos de lojas e sobrelojas simétricos em ambos os lados da via de acesso às superquadras. Inicialmente previstos para abrirem suas lojas para dentro da superquadra, pela separação da circulação entre pedestres e veículos, os comércios locais inverteram a lógica e retomaram o conceito de rua. A causa dessa inversão é estudada a partir da análise do Relatório do Plano Piloto, dos projetos arquitetônicos das duas quadras escolhidas e de outras fontes primárias. Nossa hipótese é que o desenho urbano não foi suficiente para submeter o espaço privado ao conceito de espaço público desejado e que a dinâmica urbana contribuiu significativamente para a configuração dos comércios locais desde a sua criação. O primeiro capítulo será direcionado para a compreensão da função das áreas de comércio nas cidades e também para a análise da formação dos lugares a partir da sua configuração como espaços de apropriação cotidiana. O segundo capítulo trata das influências que originaram o plano piloto de Costa e o desenho urbano dos comércios locais, além de apresentar uma análise da morfologia do projeto materializado. O terceiro capítulo discorrerá sobre o comércio local que foi construído no início de Brasília e sobre as atividades desenvolvidas no lugar. Finalmente, conclui-se pela análise da configuração e apropriação do lugar dos comércios locais, seu uso e suas atividades, avaliando sua contribuição para a urbanidade de Brasília.

Palavras-chave: *Brasília, projeto, comércio local, configuração, apropriação.*

## ABSTRACT

This master's degree dissertation explains the configuration of local commercial areas in Brasília, planned by Lucio Costa under the principles of Modern Movement in 1957. The spatial cutting was the local commercial area composed by the CLS 107 and 108 blocks, commonly known as *Rua da Igrejinha*, the first local commercial area of neighborhood unity to be built. Costa designed the local commercial areas as two symmetric shops unities, at both sides of access street of *superquadras*. Originally planned to open the frontside shops for residential area of *superquadras*, following the separation of pedestrian and vehicles circulation, the appropriation of local commerce inverted that logic and resumed the street concept. The cause of this reversal is studied here from analysis of *Relatório do Plano Piloto*, from architectural designs of the selected blocks and other primary sources. Our hypothesis is that the urban design wasn't enough to submit the private space to the concept of public space desired, and the urban dynamics contributed significantly to the configuration of local commercial area since its inception. The first chapter is oriented to the acknowledgment of function of trade areas in cities, and for the analysis of formation of places from its configuration as spaces of everyday appropriation. The second chapter deals with the influences that originated the pilot plan of Costa and the urban design of local commercial areas, as well as the morphology of materialized project. The third chapter shows the built local commercial area as it was at the beginning of Brasília and the developed activities at that time in that place. Finally, the conclusion presents the analysis of configuration and appropriation of local commercial areas, their use and their activities, assessing their contribution to the Brasilia's urban life.

Keywords: *Brasília, design, local commerce, configuration, appropriation.*

## INTRODUÇÃO

Desde as primeiras aglomerações urbanas, o local do comércio – os mercados e as feiras – eram os lugares do encontro, de trocas de mercadorias, de negócios, da prosa, de impressões, de cultura, o lugar da presença. Algumas cidades efetivamente surgiram a partir da existência do lugar do comércio, como Paris e Istambul.

Este não foi o caso de Brasília, planejada em 1957 no centro do Brasil, criada para substituir o Rio de Janeiro como capital da República e concebida sob os fundamentos da setorização e da separação de funções preconizados pelo urbanismo moderno.

O projeto de Brasília definiu os locais de comércio distribuindo-os em dois setores: o regional e de negócios, localizado no centro da cidade, nos Setores Comerciais, Bancários e de Diversões, e o comércio local ou cotidiano, distribuído pelos Setores Comerciais Locais Sul e Norte, situados na zona residencial. Esta é constituída pela sequência das áreas de vizinhança ao longo do eixo Rodoviário-Residencial, compreendendo as superquadras, entrequadras, comércios locais e quadras residenciais de casas geminadas distribuídas na Asa Sul e na Asa Norte.

O arquiteto Lucio Costa, idealizador da cidade, procurou concentrar junto às residências os equipamentos e as necessárias atividades cotidianas, numa apropriação do conceito de unidade de vizinhança criado no início do século XX

nos Estados Unidos por Clarence Perry. A zona residencial foi projetada em módulos compostos pelas unidades de vizinhança, as quais incluem quatro superquadras residenciais, equipamentos públicos de educação e lazer, e quatro áreas destinadas ao comércio de apoio denominadas comércios locais, cada uma vinculada a uma superquadra.

As cidades de Radburn (1928) e Harlow (1947), conforme Gorovitz e Ferreira (2008, p. 16-21), criadas sob as diretrizes das cidades novas na Inglaterra, apresentam unidades de vizinhança (UV) com configurações endógenas, voltadas para o atendimento das necessidades cotidianas das comunidades internas às UVs, sem compartilhar espaços ou equipamentos com o restante da cidade. No projeto de Brasília o conceito de unidade de vizinhança foi utilizado para abrigar também os equipamentos públicos, as igrejas e o comércio de varejo, mas com diferenças em relação aos modelos construídos segundo o conceito original.

Em Brasília, as unidades de vizinhança se alternam e “se entrelaçam” (COSTA, 1995) e, com exceção das escolas primárias e dos jardins de infância, os demais equipamentos são acessíveis a outros usuários que não os moradores daquela superquadra. Para isso, são posicionadas junto às vias de acesso às superquadras e, no caso das áreas destinadas à recreação (cinemas e clubes), entre duas superquadras às margens da via expressa (eixo Rodoviário). Essa característica, apontada como diferença fundamental por Gorovitz e Ferreira (2008), é responsável pela composição de um sistema de comunicação viária aberto, integrado pelas vias que servem às quadras, interligando-os. Na verdade, tal sistema não só intercomunica as superquadras e unidades de vizinhança entre si, como as integra de maneira lógica e repetitiva à cidade como um todo.

Dessa forma, a apropriação social dos espaços públicos nestes lugares se dá em caráter menos restrito. A relação de interpenetração nas unidades de vizinhança, que permite que habitantes de outras áreas da cidade acessem com facilidade os espaços de comércio e os equipamentos de lazer das superquadras, influencia o tipo de apropriação social que encontramos nos comércios locais.

Criados para o estabelecimento de atividades de comércio varejista, a fim de suprir as necessidades cotidianas da população das áreas de vizinhança, os

comércios locais começaram a ser implantados antes da inauguração de Brasília, ainda em 1958. Mas, ao contrário das superquadras residenciais, raramente foram alvo de estudos sobre sua configuração urbana<sup>1</sup>, com destaque para as pesquisas efetuadas pelos arquitetos Matheus Gorovitz e Marcílio Ferreira (2008).

Costa projetou os comércios locais em 1957, como dois conjuntos de lojas e sobrelojas simétricos em ambos os lados da via de acesso. Os edifícios comerciais foram inicialmente previstos para abrirem suas lojas para dentro da superquadra, delegando à via a função de circulação de veículos e local de carga e descarga de mercadorias, o que seria coerente com os princípios do Urbanismo Moderno.

A construção da cidade foi iniciada em 1957 na zona residencial, pelo meio da Asa Sul, onde foram surgindo as edificações e os espaços públicos que comporiam as quadras dos segmentos 07 e 08. No entanto, desde o primeiro renque de lojas construído, em 1960, a apropriação do comércio local deu-se de maneira diferente do que propugnava o projeto original, invertendo a abertura das lojas para a via de serviço e colocando no mesmo espaço de circulação o pedestre e o veículo.

Ao que parece, o desenho urbano não foi suficiente para submeter o espaço privado ao conceito de espaço público desejado e convencer os comerciantes a abrirem suas lojas para dentro das superquadras. Estes eram pioneiros recém-chegados de todas as partes do Brasil, traziam suas experiências e a vivência de uma cidade tradicional, bem diferente daquela a qual estavam ajudando a construir e desenvolver<sup>2</sup>. A proposta deve ter-lhes parecido antinatural, já que a rua de acesso ao comércio ficava no lado oposto, e os potenciais fregueses passavam nesta via, definida como “de serviço”. As primeiras superquadras ainda não tinham sido habitadas.

---

<sup>1</sup> Em pesquisa sobre o assunto, verificou-se que o acervo do Centro de Documentação da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília – CEDIARTE – contém 1.248 documentos sobre Brasília. Destes, 1.060 são monografias, dissertações e teses. Apenas três têm como palavra-chave o comércio local e um deles efetivamente discorre sobre habitação no comércio local norte.

<sup>2</sup> Brasilmar Ferreira Nunes (2004, p. 85) chama a atenção para um aspecto importante na ocupação de Brasília: os indivíduos que aqui chegaram vindos de todos os cantos do Brasil eram adultos, socializados, e traziam naturalmente consigo sua cultura, valores, e a vivência de uma cidade tradicional.

No ano de inauguração de Brasília, os fregueses eram, sobretudo, os funcionários públicos moradores das casas das quadras 700, os trabalhadores da construção da cidade e os próprios comerciantes. Após a inauguração, os núcleos urbanos dispersos chamados cidades-satélites, que nasceram fora da área projetada, para abrigar os trabalhadores de sua construção, careciam de hospitais, escolas e todo tipo de equipamento urbano.

Além disso, o núcleo principal continuou demandando a mão de obra abundante necessária para concluir a construção dos espaços da capital, bem como para ocupar os postos de serviços e comércio que só o Plano Piloto oferecia. Assim, as cidades de Taguatinga (1958), Gama (1960), Sobradinho (1960) e o Núcleo Bandeirante (Cidade Livre-1956) forneciam diariamente essa mão de obra.

A confluência diária de pessoas e de mercadorias desde o início da implantação movimentava um grande contingente populacional para seus locais de emprego, bem como para o uso das atividades e equipamentos públicos e privados nos estabelecimentos recém-instalados, e pode ter contribuído para a consolidação dos comércios locais como área de oferta diversificada de varejo comercial, tornando-se importantes espaços de convivência e de trocas. Para uma cidade nova, criada sob os preceitos do urbanismo moderno, esse aspecto da dinâmica urbana poderia parecer inusitado.

No que compete à instalação de atividades comerciais e de serviços, o zoneamento e a setorização propostos por Costa no Relatório do Plano Piloto (1957) foram transcritos para as normas de uso e ocupação dos diversos setores, de modo a tornar claras as regras a serem seguidas para implantar o projeto. Ademais, era indispensável priorizar a construção de algumas áreas em detrimento de outras, e as necessidades advindas da apropriação inicial da cidade levaram naturalmente ao desenvolvimento de atividades cuja implantação não havia sido prevista nos setores em formação. Além disso, a construção de uma cidade inteira em menos de quatro anos, a que Choay (2012, p. 61) chamaria de “urgência obsessiva”, daria margem a que a implantação não se realizasse exatamente como prevista.

No âmbito do comércio local, por definição, deveriam prosperar somente os estabelecimentos que abastecem o consumo diário, do alimento cotidiano, do serviço pessoal, como a padaria, a cabeleireira, o açougue. No Relatório do Plano Piloto, Costa (1957) definiu como seria distribuído o comércio varejista nas unidades de vizinhança: As atividades que requerem frequente abastecimento com transporte de carga teriam uma localização diferente daquelas destinadas a atendimento pessoal ou de serviços de alimentação.

As atividades e estabelecimentos de abrangência regional, de maior

porte ou especializados, deveriam se estabelecer em outros espaços, segundo os princípios do zoneamento urbano moderno, como, por exemplo, ao longo de vias de maior circulação, a fim de atrair uma clientela diversificada. Entretanto, desde sua fundação não foi isso que aconteceu na CLS<sup>3</sup> 107/108.

Não obstante, os comércios locais têm sido alvo de transformações ao longo dos anos, talvez provocadas pelo surgimento de novas atividades comerciais, inexistentes à época de sua criação, ou pelas mudanças nas características de consumo da população.

O fato de ser um espaço de intensa apropriação social, se comparado com outros setores da cidade, e cotidianamente presente na vida do habitante, assim como por estar situado em um sítio urbano que é patrimônio histórico da humanidade,

**“Proposta para salvar Brasília: Comitê de especialistas e pioneiros sai em defesa do desenho original da capital federal e aponta agressões ao patrimônio, como puxadinhos e excesso de *outdoors*”**

*CORREIO BRAZILIENSE*  
Brasília, 31 maio 2007

**“Brasília sem puxadinhos”**

Artigo do arquiteto Igor Campos

*CORREIO BRAZILIENSE*  
Brasília, sábado, 3 maio 2008

**“Novo round para os puxadinhos”**

*CORREIO BRAZILIENSE,*  
Brasília, 13 maio 2008

Disponível em:

<<http://www.correiobraziliense.com.br>>

Nota: Manchetes dos jornais sobre os comércios locais.

<sup>3</sup> CLS: Comércio Local Sul. Parte do endereçamento do lugar.



coloca o comércio local como palco de interesses e ações de comerciantes, governantes, usuários, e moradores, sendo protagonista de frequentes debates sobre suas características e função na cidade.

O período entre 2007 e 2010 é um exemplo dessa afirmação, quando os comércios locais foram assunto de grande interesse na mídia local, em função da discussão sobre a apropriação dos espaços públicos lindeiros aos estabelecimentos comerciais, que ao longo do tempo foram sendo incorporados à área privada (ver box). Como consequência surgem histórias e especulações sobre o projeto original e a intenção do autor na formação do lugar, que precisam ser desvendadas.

Nesse sentido, Saboia e Medeiros (2011, p. 7) consideram que foi instituído “o mito do projeto original”:

A cidade, ao invés de ser analisada a partir de suas próprias premissas, passa a ser eternamente correlata a um projeto “original” e não pela responsabilidade da gestão pública e da compreensão das vivências cotidianas. Se o projeto original torna-se responsável pelas suas qualidades e problemáticas natas, também se isenta de todas as mazelas e interferências posteriores. A cidade passa a ser regida pela “retórica da perda” que busca uma identidade idealizada pelo projeto e que não poderá ser constituída de fato.

O argumento de Saboia e Medeiros é reforçado pelas afirmações de Carpintero (1998, p. 114), Leitão (2003, p. 13) e Braga (2010, p. 156), de que o projeto original foi, na verdade, uma “sumária apresentação do partido”, posteriormente desenvolvido em âmbito executivo pelas equipes da Divisão de Urbanismo e da Divisão de Arquitetura da NOVACAP.

Nosso desafio é, então, pesquisar as fontes primárias, para investigar as influências teóricas que culminaram no plano de Costa, aos pioneiros projetos arquitetônicos das primeiras superquadras construídas e às primeiras

apropriações, fundamentais para compreender a configuração dos comércios locais como os conhecemos atualmente.

Nesse sentido, as perguntas de pesquisa são: Como se deu a construção e a ocupação dos comércios locais? Quais atividades se instalaram no início?

Assim, nosso estudo pretende contribuir para o entendimento da configuração dos comércios locais, a partir da sua criação.

Para alcançar esse objetivo, o estudo abordará quais foram as influências e os conceitos utilizados na prefiguração da cidade, com enfoque no projeto das unidades de vizinhança e dos comércios locais em particular.

O estudo deverá limitar-se ao projeto do comércio local tal qual foi idealizado por Costa e construído nas quadras da Asa Sul do Plano Piloto, abstendo-se de estudar o projeto desenvolvido para as quadras da Asa Norte após 1964. A área escolhida para o aprofundamento da pesquisa em especial é o comércio local da CLS 107/108, seguramente a área que foi construída e ocupada em primeiro lugar, sendo também a mais consolidada. Ademais, a CLS 107/108 apresenta uma boa variedade de atividades comerciais e de serviços, com estabelecimentos que estão em funcionamento desde a inauguração de Brasília, ladeados a casas recentes. O fato de fazerem parte da unidade de vizinhança 107/108/307/308, tombada pelo Governo do Distrito Federal é, por si só, um sinal da identificação deste lugar com a cidade.

A documentação sobre o início da construção dos comércios locais da Asa Sul inclui as fotos da época, as normas de construção e as plantas de arquitetura aprovadas para os primeiros conjuntos de lojas.

A pesquisa das fontes primárias envolveu o recurso aos documentos oficiais de regulação dos comércios locais, os projetos arquitetônicos e os processos administrativos de aprovação dos projetos. Tal documentação forneceu os elementos para a análise do espaço construído.

Uma vez conhecido o espaço construído, buscou-se compreender como se deu a apropriação do espaço nos primeiros anos de funcionamento. Foram identificados, por meio de alguns depoimentos informais, quais os primeiros

estabelecimentos comerciais que lá se instalaram, com o objetivo de avaliar se houve obediência aos preceitos contidos no Relatório do Plano Piloto (COSTA, 1957) e poder contribuir para o entendimento da apropriação social e para a formação do lugar.

O período pesquisado abrange os fatos mais significativos para o objetivo da pesquisa. Em 1957-1960 temos à disposição a documentação referente à criação de Brasília bem como das primeiras edificações, dentre essas a CLS 107/108. Em 1960, ano da inauguração de Brasília, passaram a vigorar os projetos e normas para os diversos setores da cidade. O registro fotográfico dos primeiros anos de construção e desenvolvimento da área de estudo contém informações relevantes para esclarecer, por exemplo, quais foram as primeiras lojas construídas, que tipo de comércio funcionou à época. Para isso contamos também com o acervo do Arquivo Público do Distrito Federal e publicações com fotos dos primeiros anos de consolidação da cidade. Geraldo Nogueira Batista (1965) documentou os usos dos comércios locais em 1965 em sua dissertação de mestrado, a qual contribuiu para conhecermos a ocupação e consolidação do lugar, bem como sua função na cidade que se formava.

A pesquisa divide-se em três capítulos. O primeiro será direcionado para a compreensão da função das áreas de comércio nas cidades e para a análise da formação dos lugares com base na sua configuração como espaços de apropriação cotidiana, e que por isso estão sujeitos a constante transformação. Segundo Norberg-Schultz, “o ato fundamental da arquitetura é compreender a vocação do lugar” (apud DANTAS, 2007). Essas conceituações são importantes para podermos diferenciar o espaço projetado dos comércios locais do espaço construído e este, por sua vez, daquele espaço apropriado socialmente, vivenciado e experienciado ao longo do tempo, no qual a sociedade que nele habita atuou, atua e imprime sua realidade, como descrevem Ricoeur (1998) e Tuan (1983). A atuação do habitante no lugar é condição para o exercício da cidadania.

O segundo capítulo trata das influências que originaram o plano piloto de Costa e o desenho urbano dos comércios locais: as teorias urbanísticas dos séculos XIX e XX como o zoneamento, a separação de funções, a via como sistema de

circulação de automóveis e os conceitos de cidade-jardim e de unidade vizinhança apropriados e reformulados por Lucio Costa. Na aproximação do tema para Brasília nos apoiamos na análise do aspecto formal do projeto e sua consolidação no espaço urbano como comércio local construído, ou seja, o projeto materializado.

O terceiro capítulo discorrerá sobre o comércio local que foi construído no início da implantação de Brasília e que já não seguiu o projeto original, nem no aspecto formal de suas edificações e, ao que tudo indica, nem no uso proposto. Quando as primeiras lojas dos comércios locais e da Av. W3 foram construídas, as CLS 107 e 108 receberam os mais variados tipos de atividades, e não apenas aquelas listadas no Relatório do Plano Piloto como para consumo local. Para essa abordagem lançaremos mão mais uma vez dos dados contidos em Gorovitz e Ferreira (2008), bem como no material disponível no Arquivo Público do Distrito Federal, na Administração Regional de Brasília e na Secretaria de Estado de Habitação e Desenvolvimento Urbano (SEDHAB).

Para as conclusões da pesquisa pretende-se que o estudo dos comércios locais, seu uso e suas atividades, possa apontar um caminho para o entendimento de sua configuração, como resultado combinado do planejamento inicial, da configuração do espaço construído, e da ação de seus habitantes. Finalmente, pretendemos verificar se essa configuração, mais do que a formalidade do projeto original, contribuiu para transformar o espaço urbano em lugar de vida.

## 1. CAPÍTULO 1: CIDADE, LUGAR E ESPAÇO PÚBLICO

*É um dia de semana quente do mês de fevereiro. O sol está se pondo na Rua da Igrejinha, um intenso movimento de carros registra que o expediente já terminou, e é hora de voltar para casa. Um menino segue de skate pela calçada da CLS 107, compra um guaraná caçula na pizzaria Dom Bosco e continua seu caminho rumo à panificadora Vitória para comprar o pão mais gostoso. A equipe de gravação da TV Brasília está em frente à pizzaria, provavelmente para fazer mais uma reportagem sobre um dos mais antigos e queridos estabelecimentos comerciais da cidade. A Pastelmix está com as mesas cheias, apesar de ser quarta-feira. O bar Nova York mantém seus alegres frequentadores em pé na calçada, conversando e bebendo, claro. O movimento em frente à Caixa Econômica já encerrou, assim como no bloco A, onde só a boutique Esplendor ainda está aberta.*

*Do outro lado da rua a maioria das lojas já fechou, inclusive o gravador calígrafo seu Macedo, personagem da CLS 108, encerrou o expediente. A panificadora*

*Vitória atrai os clientes a essa hora, sendo constante o estacionamento em fila dupla para os apressados e descansados. A farmácia também está aberta, estrategicamente localizada próxima à padaria. A Nação Hot Dog está com seus seis lugares ocupados. Na CLS 108 a essa hora apenas os blocos B e C têm algum movimento, porque a Confeitaria Godera, no bloco A, já fechou e ainda não é hora dos fregueses da Galeteria Gaúcha chegarem, no bloco D. Os garçons que estavam sentados na soleira das portas fogem da minha máquina fotográfica.*

*Pelas frestas dos brises brancos, acompanho de longe os movimentos das bailarinas na aula da Academia Norma Lília com alegria e surpresa, apreciando essa visão noturna quase poética. Na sorveteria Parmalat os últimos fregueses do dia ocupam alguns lugares nos bancos de madeira do jardim iluminado. Os garçons do Xique Xique esfregam as mãos, impacientes, lamentando as mesas ainda vazias.*

*Em compensação, a barraca de cachorro quente da esquina (!) da SQS 307 não para de receber a clientela, que chega de carro ou a pé. Engravatados, de chinelos, jovens, crianças, idosos, famílias. “- chapa 23!” Mais um sanduíche entregue. Quase acontece congestionamento no estacionamento próximo. Na falta de cadeiras para todos os clientes, alguns se sentam nos bancos de concreto ao longo das calçadas (há apenas dois), comem encostados nos carros estacionados, ou ocupam os primeiros degraus da escadaria da igreja de Fátima.*

*A missa da noite já acabou, os fiéis recolhem as cadeiras que foram colocadas na praça. A iluminação*

*alegre da igreja contrasta com a luz suave existente em toda a praça, e deixa a cena mais bonita.*

*Adeptos das corridas de rua e das caminhadas invariavelmente passam em frente à igreja, nas calçadas que se prolongam ao circundar as superquadras 307 e 308. A moça que estava sentada no banco ao lado levanta-se apressada porque chegaram para buscá-la, finalmente. O movimento de carros começa a diminuir. Embaixo da árvore junto ao estacionamento, um homem cheira tiner. Do outro lado da praça, no banco contínuo e curvo, três mendigos conversam e riem, com uma criança no colo.*

*A igreja já fechou. São 20 horas.*

(Narrativa da observação de um final de dia na Rua da Igrejinha, por Giselle Moll Mascarenhas).

Este capítulo vai tratar da importância das áreas comerciais nas cidades e da constituição dos lugares como narrativas do espaço urbano e a formação da cidadania.

## A CIDADE E O COMÉRCIO

A cidade contemporânea está mais próxima da cidade medieval do que esta da cidade antiga, segundo Le Goff (1998, p. 25). A sociedade abundante que atuava em um lugar de produção e de trocas, onde o comércio e o artesanato eram mediados pela economia monetária, é a característica que aproxima uma e outra, e o lugar do comércio sempre foi um lugar de identificação dos sítios urbanos.

Na cidade contemporânea e moderna chamada Brasília, a produção da cidade não prescinde desse espaço de trocas.



Figura 1: A cidade bem governada, com as pessoas exercendo suas atividades: ferreiro, tecelão, comerciantes, construtores, o passeio, o cortejo, a fartura. As portas abertas e o povo nas ruas. Trecho do afresco *Alegoria do Bom Governo* para o Palácio de Siena, de Ambrogio Lorenzetti, 1337-1340. Disponível em: <[http://pt.wikipedia.org/wiki/Ambrogio\\_Lorenzetti](http://pt.wikipedia.org/wiki/Ambrogio_Lorenzetti)>. Acesso em 10 de outubro de 2012.

A instalação de atividades de comércio em um determinado lugar costuma ser um atrativo de animação urbana. Desde as primeiras aglomerações urbanas, o local do comércio era considerado o lugar do encontro, do movimento intenso de habitantes e também o local de contato com estrangeiros. Segundo Vargas (2001, p. 96-97), nas culturas da antiguidade o espaço destinado ao comércio era público, como mercados, feiras, e, muitas vezes, coexistia com a vida política das cidades. Funcionavam também como locais de distração e diversão, sendo importantes para



a vida social das cidades (Figura 1 e 2). Para os gregos, era a *ágora* que se prestava ao discurso e às trocas, para os árabes eram os *bazaar*, e no império romano o *forum* era o espaço público do comércio e da vida pública (VARGAS, 2001, p. 97).

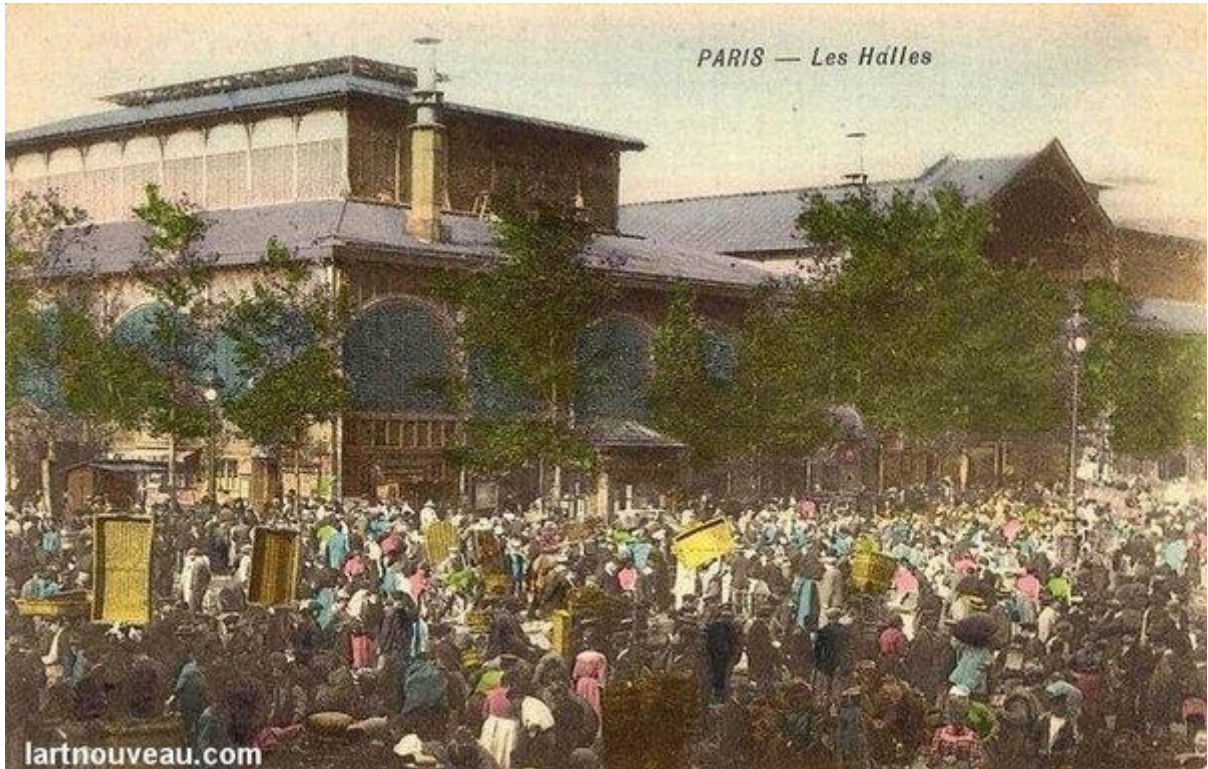


Figura 2: Postal do Mercado Les Halles, em Paris, no final do séc. XIX. Disponível em: [www.flickr.com/photos/td4halles/5485220447/](http://www.flickr.com/photos/td4halles/5485220447/). Acesso em 31 de março de 2013.

A partir do século XVIII começaram a surgir locais de comércio semipúblicos, como as galerias em arcadas (França, Alemanha, Itália). Alteram-se também as relações de propriedade dos estabelecimentos com o surgimento dos módulos mínimos reservados para cada comerciante, conhecidos como lojas, e posteriormente as lojas de departamentos, que inauguraram um novo conceito de relação com o cliente (VARGAS, 2001). Esses *grands magasins* florescem no séc. XIX ao inovar na decoração interna, nas vitrines, e atrair o comprador para o interior da loja, modificando a relação direta que havia com o espaço público da rua.

O desenvolvimento do comércio levou à separação entre a casa do comerciante e seu negócio, e conseqüentemente à valorização econômica das propriedades de aluguel, o que pode ter contribuído para o conceito de segregação dos usos urbanos, uma das características da cidade moderna (KOSTOF, 1992, p. 100). A

evolução das áreas comerciais e o seu estudo possibilitou também a identificação de características locacionais que poderiam otimizar a função.

Para o desenvolvimento varejista planejado, a localização das áreas comerciais pode basear-se na Teoria do Lugar Central, criada pelo geógrafo alemão Walter Christaller (apud VARGAS, 2001, p. 55) em 1933, que apresenta o conceito de “área de influência”, que é a distância máxima que os consumidores estão dispostos a percorrer na busca por um produto, já que a demanda por um tipo particular de produto diminui conforme aumenta a distância entre o mercado consumidor e a localização do fornecedor. Daí os termos comércio “local” (pequena área de influência) e comércio “regional” (média ou grande área de influência).

A expressão “comércio local” (comércio do bairro, comércio de vizinhança) designa ordinariamente um espaço urbano ou um setor da atividade econômica, que se destina a atender às necessidades de uma comunidade localizada, com abrangência limitada, como uma população de bairro. As atividades e estabelecimentos de abrangência regional, de maior porte ou especializados, encontram, no zoneamento urbano moderno, outros espaços para se estabelecer, como, por exemplo, ao longo de vias de maior circulação, a fim de atrair uma clientela diversificada.

No âmbito do comércio local, por definição, devem prosperar os estabelecimentos que abastecem o consumo diário, fornecendo o alimento cotidiano, o serviço pessoal, como a padaria, a cabeleireira, o açougue. Essa distinção entre os tipos de comércio somente foi possível quando os espaços urbanos começaram a se especializar de acordo com as funções e atividades desenvolvidas e se tornaram uma das características da cidade moderna, a partir da revolução industrial.

Os centros comerciais e os centros de negócios evoluíram para os *shopping centers*, centros de consumo especializados que tentam reproduzir em um edifício o cenário de trocas de uma cidade, afastando, porém, qualquer inconveniência que possa prejudicar o ato de consumir, como a insegurança, a pobreza ou a sujeira. Termina por excluir também o que há de melhor na cidade, que é a diversidade.

Mas as cidades não prescindem das ruas comerciais, onde se desenvolve o comércio não planejado, conforme cita Vargas (2001, p. 103):

Mas, a rua, espaço público por natureza, é o ponto central para o desenvolvimento do comércio não planejado, sempre lembrado como áreas tradicionais de compras. E foi da observação desse desenvolvimento espontâneo, encontrado nos primórdios dos “bazaars” árabes, na ágora, fóruns e praças, que o comércio planejado buscou suas regras e conceitos para a administração varejista moderna, para criar e recriar os atributos urbanos que, naturalmente, viabilizam o comércio tradicional [...].

Ora, se a lógica das ruas comerciais é historicamente conhecida, o conceito aplicado por Costa no projeto da rua do comércio local tentou, sem sucesso, fugir a essa lógica. Mas a configuração do espaço e a sua apropriação pelos habitantes conseguiram estabelecer uma relação renovada com a cidade, criando novos valores para o lugar, conforme veremos adiante.

#### A CIDADE E O LUGAR

Toda ação humana necessita de um lugar para acontecer. Quando contamos uma história, frequentemente focamos a narrativa na ação, ou no personagem, mas ação e o agente precisam de um determinado espaço para acontecer, que também faz parte da nossa memória de narradores. Assim, o lugar é o espaço experienciado, o espaço da ação do homem (RICOEUR, 1998).

O espaço envolve a noção de território, algo a ser demarcado e defendido (TUAN, 1983). Espaço pode ser entendido como vastidão ou sensação de amplitude, e sua ausência pode significar confinamento, que são sensações que envolvem as noções de tamanho e medidas. Na maioria das culturas ocidentais, a referência do espaço é o corpo humano, a partir do qual tudo pode ser amplo, espaçoso, infinito, ou então confinado, restrito, pequeno. O homem se utiliza de suas faculdades sensoriais espaciais, que são a visão e o tato, para entender o espaço geométrico. Para Tuan (1983), embora o conceito de espaço possa ser diferente segundo as culturas diversas, não prescinde do conceito de lugar para que possa ser compreendido:

O espaço [...] é dado pela capacidade de mover-se. Os movimentos são frequentemente dirigidos para, ou repelidos por, objetos e lugares. Por isso o espaço pode ser experienciado de várias maneiras: como a localização relativa de objetos ou lugares, ou como as distâncias e extensões que separam ou ligam os lugares e- mais abstratamente – como a área definida por uma rede de lugares. (TUAN, 1983, p, 14).

O espaço pode ser classificado em categorias, conforme a experiência oferecida por este (TUAN, 1983). Mas a que nos interessa é o espaço arquitetônico, aquele onde o homem materializa suas ideias e pensamentos, abstratos por definição, por meio de formas geométricas, tornando-os concretos (TUAN, 1983, p. 19), transformando-os em uma casa, um bairro ou uma cidade inteira. A rua então é um espaço arquitetônico, um espaço construído.

O espaço construído vem a ser um misto entre o espaço geométrico, aquele composto pelas três dimensões, e os lugares de vida, de vivência (RICOEUR, 1998). Este lugar de vida, ao que Ricoeur chama também de sítio, é o centro do espaço que se cria, que se constrói. O Gráfico 1 busca explicar que esses conceitos se sobrepõem e também se confundem, e podem ser contidos no mesmo espaço geométrico.



Gráfico 1: O lugar de vida e o espaço construído são o mesmo sítio de ação cotidiana. GMM.

Os pensadores do espaço costumam comparar o lugar a uma narrativa histórica. Assim como uma história contada, com seu roteiro e encadeamento de ações que por sua vez transmitem as ideias ao receptor, um lugar demonstra as ações e ideias de uma sociedade para quem quiser apreender esse espaço vivenciado: a luz, o movimento da rua, a escuridão, o vazio, o obstáculo, o cheiro, a escadaria, a calçada quebrada, a barreira, o abandono, o cuidado, que mostram como esse lugar é usado, ou se é usado.

Da mesma forma, o edifício transmite ideias de apropriação, e sua apropriação transforma-se em memória. Que dizer então de um conjunto de edifícios, de um encadeamento de espaços públicos, os quais são também espaços urbanos? A arquitetura e a cidade são narrativas no tempo, que transmitem as ações preexistentes para um futuro (RICOEUR, 1998). Por isso a narrativa do espaço urbano é a própria memória da cidade quando esta, que guarda as camadas de histórias de vida, segue no tempo se recriando e reconstruindo, para novas histórias.

Assim, o projeto arquitetônico e o ato de construir são atos de configuração. Saboia (2009, p. 65) observa que a prática arquitetural, ou seja, a prática do espaço, é configurada pela apropriação do ato de construir que interpreta o ato de habitar, o que cria a relação entre o ser e o mundo.

A este reconstruir, que também pode ser um re-agir, por acontecer cotidianamente, Ricoeur (1998, p. 8) denomina “reconfigurar”. Por reconfiguração deve-se compreender que é a ação cotidiana, o abrir e fechar de lojas, em uma área comercial, a mudança de habitantes, a passagem dos carros, a luz ou a sombra das horas, que reconfiguram constantemente o espaço.

A reconfiguração no lugar é considerada centro de necessidades, mas também de expectativas, pois a ação humana pressupõe consequências. Saboia afirma que cada espaço tem uma configuração diferente e depende da ação executada por alguém em um determinado momento.

Vimos que o lugar identifica o indivíduo e a sociedade por suas práticas e que estabelece a relação entre o ser e o mundo, o seu hábitat, pela constante

reconfiguração. Finalmente, o lugar é constituído pelo seu carácter histórico quando, ao mesmo tempo em que estabelece identidade e relação, acrescenta o sentido de permanência. Identidade, relação e permanência são, para aqueles que habitam o lugar, fatores da construção histórica da vivência cotidiana (AUGÉ, 2012, p. 53).

E se a cidade acontece a partir de um projeto e de um processo construtivo que lhe dá forma, constrói e ocupa um espaço utilizando-se de uma ideia? Falamos aqui da cidade planejada, que vem a ser a materialização das imagens e ideologias de um grupo, em uma determinada época (RICOUER, 1998). No espaço público da cidade moderna, a memória da cidade é contada a partir do seu projeto e sua configuração ao longo de anos de constante reconstrução.

Em uma cidade planejada, a produção do espaço pressupõe a criação de uma organização racional, criada por especialistas, que deve prevalecer sobre o imprevisto e substituir as resistências existentes nas tradições e oportunidades, ao que Certeau (1998) chama de “não tempo”. Pressupõe, enfim, a criação do sujeito “universal e anônimo” que é a própria cidade, pensada para exercer funções a partir de seus espaços racionais. Esta será entregue aos habitantes que deverão reconfigurar os espaços, transformando-os em lugares.

Certeau (1998, p. 189) conceitua que “lugar é a ordem segundo a qual se distribuem elementos nas relações de coexistência”, ou seja, é o arranjo espacial das coisas. Afirma também que “só há lugar quando freqüentado por espíritos múltiplos ali escondidos em silêncio, e que se pode evocar ou não [...]”, referindo-se às lembranças e memórias que formam os relatos do lugar.

Em outras palavras, o lugar é o espaço imbuído de valores. Tuan (1983) acrescenta ao lugar pensado por Certeau a subjetividade do usuário, pelas suas vivências e memórias. Se o espaço é movimento, então o lugar é pausa. “Cada pausa no movimento torna possível que localização se transforme em lugar” (TUAN, 1983, p. 6), já que os lugares definem o espaço a partir da identificação e reconhecimento (lugar antropológico). Essa representação quase poética pretende mostrar mais uma vez que o conceito de espaço tende a ser genérico, impessoal, enquanto o lugar compreende uma forma de pertencimento a algo ou a alguém – “meu lugar”, “o lugar das coisas”, “aquele lugar” –, trazendo implícito um sentido de reconhecimento. Citando como exemplo um novo morador no bairro, sua

percepção do que existe ao seu redor será um amontoado de objetos embaçados, até o momento que conheça e domine o bairro, pela experiência, quando então este passará a ter valores e significância. Esse reconhecimento e experiência constituem ação e apropriação.

#### LUGAR E ESPAÇO PÚBLICO

São as práticas do espaço, elaboradas pelos habitantes, que tecem as condições determinantes da vida social e que se apropriam e reapropriam daquilo que o projeto urbanístico excluiu. Apropriam-se pelo fazer, pelo caminhar, pelo falar, circular, fazer compras (CERTEAU, 1995).

A narrativa arquitetônica está engajada na vida cotidiana, na experiência do lugar por seus habitantes, pois a história de vida requer um espaço de vivência. A experiência vivenciada no espaço urbano, portanto, constitui experiência de cidadania, não apenas por ser urbano, mas por ser público. Implica um cruzamento de movimentos, ações, é o efeito destes movimentos sobre um lugar: “Os relatos efetuam um trabalho que incessantemente transformam lugares em espaços e espaços em lugares” (CERTEAU, 1998, p. 203).

Ao falar em lugares de vida estamos falando de uma sociedade, ou comunidade, ou grupo, atuando em um espaço comum. Esse espaço comum da ação é o espaço público, como esclarece Hanna Arendt (apud TELLES, 1990, p. 4).

O espaço público é aquele que oferece visibilidade, onde tudo é visto e ouvido por todos, por meio da ação discursiva, ou seja, da experiência. A ação do homem transforma o espaço em construção, configurando-o. É essa ação que constrói a realidade, e esta só pode acontecer no espaço público, uma vez que o espaço privado diferencia-se do público por estar restrito às necessidades biológicas do ser humano como repousar, comer, amar. São suas experiências íntimas, subjetivas e pessoais, aquelas que ninguém vê. A rua e a via são espaços públicos, onde o indivíduo se reconhece e reconhece as ações coletivas.

Para Arendt, o espaço público deve diferenciar-se também de um outro tipo de espaço, o espaço de produção/fabricação, aquele voltado para o trabalho. Nas palavras de Telles (1990, p. 26):

É a partir desses três registros que uma noção de espaço público se determina. Em primeiro lugar, o espaço público é o espaço do aparecimento e da visibilidade – “tudo o que vem a público pode ser visto e ouvido por todos” – e, se isso importa, é porque essa visibilidade pública é que constrói a realidade. Nas palavras de Hannah Arendt, “[...] a aparência – aquilo que é visto e ouvido pelos outros e por nós mesmos constitui a realidade. Em comparação com a realidade que decorre do fato de que algo é visto e escutado, até mesmo as maiores forças da vida íntima [...] vivem uma espécie de vida incerta e obscura, a não ser que, e até que, sejam transformadas, desprivatizadas e desindividualizadas, por assim dizer, de modo a tornar-se adequadas à aparição pública.

De fato, a percepção humana somente reconhece como real aquilo que é tornado público, que é visto. Se algo mais aconteceu e eu não presenciei, então não aconteceu. Nesse sentido, o espaço público é aquele onde acontece a realidade – a vida urbana, o habitar-o-mundo. E se a construção de espaço público só é realizada por meio da ação, a apropriação social do espaço público é essa ação realizada pelos habitantes. Uma rua comercial, então, só se realiza pelo uso dos seus fregueses, comerciantes e transeuntes, que dela se apropriam como um dos seus lugares de vida.

Ricoeur (1998, p. 47) também cita Arendt ao situar o espaço público como espaço material e terreno, campo da ação humana:

O que Hanna Arendt chamava “espaço público de aparição” não é apenas o espaço metafórico de palavras trocadas, mas o espaço material e terreno. Inversamente, seja ele espaço de fixação ou espaço de circulação, o espaço construído consiste em um sistema de gestos, de ritos para as interações maiores da vida. Os lugares são locais onde algo se passa, onde algo chega, onde mudanças temporais seguem trajetos



efetivos ao longo dos intervalos que separam e ligam os lugares.

Houve um tempo, porém, em que se acreditou que apenas o espaço urbano planejado sob certas condições seria suficiente para determinar que a ação de cidadania se realizasse, e que a arquitetura produziria povos felizes:

No entanto a arquitetura existe. Coisa admirável, a mais bela. O produto dos povos felizes e o que produz povos felizes. As cidades felizes tem arquitetura. (LE CORBUSIER, 1977, p. 6).

A frase acima de Le Corbusier, arquiteto difusor do Movimento Moderno na Arquitetura e no Urbanismo, faz crer que a felicidade dos lugares encontra-se na Arquitetura, ou seja, na maneira de construir os espaços, pois para ele “arquitetura e urbanismo são indissociáveis” (CHOAY, 2002, p. 183).

Para Le Corbusier a cidade moderna é geométrica, ordenada, padronizada e eficiente como uma máquina, já que todos os homens têm biologicamente as mesmas necessidades. A apologia da cidade moderna em detrimento da desordem da cidade tradicional levou ao esquecimento do que é o espírito dos lugares, como bem citou Certeau (1998).

No discurso de Le Corbusier (apud CHOAY, 2002, p. 190), a rua-corredor foi negada, aquela “com duas calçadas, abafada entre casas altas”, mas que poderá ressurgir pela apropriação de seus habitantes e por uma ajuda do projeto arquitetônico.

Nesse aspecto retomamos o que diz Certeau (1998, p. 174) sobre a cidade planejada:

[...] se, no discurso, a cidade serve de baliza ou marco totalizador e quase mítico para as estratégias socioeconômicas e políticas, a vida urbana deixa sempre mais remontar àquilo que o projeto urbanístico dela excluía. A linguagem do poder “se urbaniza”, mas a cidade se vê

entregue a movimentos contraditórios que se compensam e combinam fora do poder panóptico.

Ou seja, o espaço urbano planejado sempre contará com o incerto, o imprevisto, a ação apropriatória que reconfigura e reconecta o homem ao seu espaço, para transformá-lo em lugar, conforme veremos no decorrer desta pesquisa.

## 2. CAPÍTULO 2: O PLANO DA CIDADE MODERNA

*É nessa rua que não existe que a festa acontece. Ela é fechada por essa gente estranha que transborda dos ínfimos espaços das entrequadras. Ela é reinstitucionalizada pela polícia que, invariavelmente, aparece. Seu guarda, não adianta querer nos tomar a rua. Ela não existe.*

Ane Molina<sup>4</sup>

Neste capítulo vamos apresentar os principais conceitos que deram origem ao Movimento Moderno e, particularmente, aqueles que influenciaram no surgimento ao plano urbanístico de Brasília e dos comércios locais.

---

<sup>4</sup> “A Rua”, poema de Ane Molina, não publicado. Brasília, 2013.

## A PREFIGURAÇÃO DA CIDADE MODERNA

Brasília foi projetada em 1956 com base nos princípios fundamentais do urbanismo moderno<sup>5</sup> estabelecidos pela *Carta de Atenas* e pelos Congressos Internacionais de Arquitetura Moderna (CIAMs), cujos precursores contribuíram com conceitos como a cidade-jardim, de Ebenezer Howard, a unidade de vizinhança de Clarence Perry, o *zoning* recriado por Park e Burgess. Como estes princípios foram empregados na configuração dos comércios locais?

O Movimento Moderno, o processo de formação da arquitetura, do urbanismo e das artes como campo de ampla intervenção social, estabeleceu no início do séc. XX o ideário da cidade moderna e culminou, no Brasil, com a construção de Brasília, em 1957-1960.

Como bem define Benevolo (1976, p. 12), o Movimento Moderno está ligado ao passado da cultura europeia por uma sucessão gradual de experiências, cujas bases foram definidas no século XIX, a partir das profundas transformações tecnológicas, sociais e culturais advindas com a Revolução Industrial. Os historiadores classificam o período de 1760 a 1830 como o ápice da Revolução Industrial, quando os modos de produção transformaram para sempre as relações sociais e econômicas e, conseqüentemente, as cidades.

No século XIX os reflexos da Revolução Industrial foram percebidos no crescimento populacional, na migração dos trabalhadores do campo para a cidade, e na conseqüente degradação das áreas urbanas (BENEVOLO, 1976). As indústrias, iniciativas de homens ricos donos de terras, instalavam-se em propriedades rurais e atraíram operários para seus territórios, criando rapidamente núcleos urbanos, às vezes junto a outras cidades, sem ordem e sem saneamento. As condições de vida nas cidades foram rapidamente se tornando ruidosas, insalubres e tumultuadas. Os vapores e a fuligem das indústrias movidas a carvão, assim como os resíduos e a água servida das moradias, davam o tom dos edifícios da primeira metade do século XIX, especialmente na Inglaterra, Alemanha e França, como relata Benevolo (1976, 1992) ao descrever a cidade industrial.

---

<sup>5</sup> Lucio Costa abominava a palavra “modernista” ( SANTOS, 2004).

Para fazer face aos problemas sociais, começaram a surgir iniciativas de ordem administrativa e política, como, por exemplo, as intervenções do Barão Haussmann em Paris, realizadas de 1855 a 1869. As feições dos *boulevards* e avenidas parisienses foram moldadas à custa de demolições e expropriações, mas Haussmann inaugurou também um novo método de intervenção urbana (BENEVOLO, 1976).

Nesse período já haviam surgido os primeiros regulamentos urbanos, elaborados primeiramente para regular o assentamento da infraestrutura nas cidades e tentar controlar as condições sanitárias na Inglaterra da primeira metade do século XIX (BENEVOLO, 1992, p. 122). Destas derivaram as leis de zoneamento como as conhecemos atualmente. Benevolo (1992, p. 122) assim descreve o surgimento das leis sanitárias:

De tal maneira, a legislação sanitária se converte no precedente direto da moderna legislação urbanística, e rapidamente conseguiu generalizar a noção de expropriação, ampliando-a a partir das obras públicas a todo o corpo da cidade. (Tradução nossa).

Ainda antes do surgimento das leis sanitárias, a separação de distritos urbanos por especialização de usos sempre teve lugar na história das cidades tradicionais em todo o mundo, ao que Kostof (1992, p. 112) chama de “divisões urbanas”. Essa forma de organização era usual para a separação de espaços sagrados e simbólicos (palácios, templos) dos espaços urbanos de uso profano ou das habitações comuns. No século XIX era utilizado também para reforçar a segregação étnica em algumas cidades como Singapura e Johannesburgo (KOSTOF, 1992, p. 108-110).

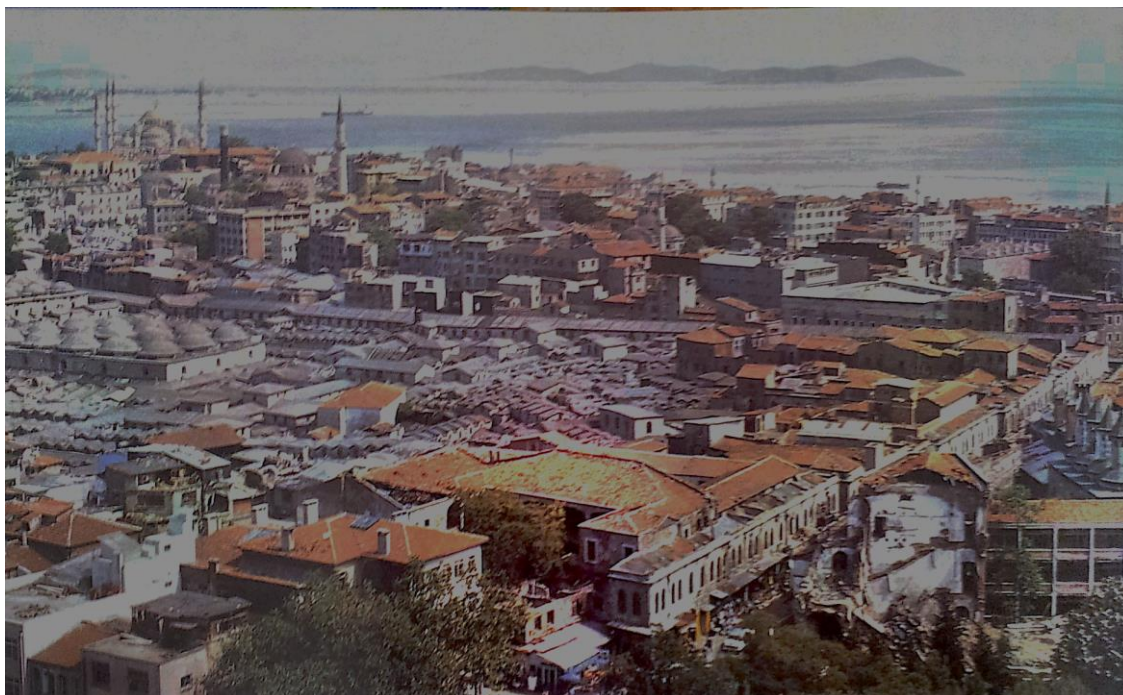


Figura 3: Grande Bazar, em Istambul, Turquia, compreende sessenta ruas onde funcionam as lojas e até mesmo cinco mesquitas e uma escola. Fonte: Kostof, 1992, p.114,

Também as características econômicas da atividade podiam determinar o surgimento de distritos de uso especializado, como as áreas de comércio e manufaturas. Os mercados e bazares ficavam situados em posições estratégicas junto ao maior fluxo de pessoas e cargas, nas intercessões das principais estradas, de maneira a atrair mercadores e compradores com maior facilidade (Figura 3).

As intervenções urbanas de Haussman em Paris a partir de 1853 e os conflitos na Europa, na primeira década do século XX, contribuíram para o estabelecimento das ideias de rígida separação de usos e funções urbanas, como forma de garantir o bem-estar e a ordem nas cidades. No ocidente o zoneamento foi utilizado também para estabelecer regras de uso e ocupação das terras conforme seu valor.

Aldo Rossi (1982, p. 120) cita que o termo “*Zonning*” (zoneamento) surgiu pela primeira vez com os estudos de Baumeister em 1870, mas a teoria foi formulada em 1923 por Burgess a partir de seus estudos sobre Chicago, onde descreve essa cidade como formada por zonas concêntricas com funções distintas e bem definidas. Antes disso, entre 1879 e 1888 alguns projetos de cidades industriais inglesas já tinham aplicado o conceito de zoneamento. Nas cidades de Port Sunlight, de 1888, e Bournville, de 1879, projetadas por A. Harvey, as áreas

residenciais eram separadas das áreas industriais e das áreas públicas (SICA apud TREVISAN, 2003, p. 36).

Essas práticas de intervenção e controle urbanos, aliados à instabilidade política do início do século XX, criaram o ambiente propício para o surgimento das teorias do urbanismo moderno, cujo manifesto foi denominado *Carta de Atenas*.

#### OS CIAMS E A CARTA DE ATENAS

A *Carta de Atenas* constitui o manifesto do Movimento Moderno por excelência. Composta por 95 artigos, o documento percorre os problemas de desordem, insalubridade, de violência e falta de condições mínimas de qualidade de vida e de igualdade de oportunidades nas grandes cidades. Então, propõe um corolário de princípios urbanísticos capazes, segundo os autores, de solucionar estes problemas por meio da técnica moderna que inaugurará um novo jeito de viver:

O primeiro dever do urbanismo é pôr-se de acordo com as necessidades fundamentais dos homens. A saúde de cada um depende, em grande parte, de sua submissão às "condições naturais". O sol, que comanda todo crescimento, deveria penetrar no interior de cada moradia, para espalhar seus raios, sem os quais a vida se estiola. O ar, cuja qualidade é assegurada pela presença da vegetação, deveria ser puro, livre da poeira em suspensão e dos gases nocivos. O espaço, enfim, deveria ser distribuído com liberalidade. (CARTA DE ATENAS, 1941, artigo 12).<sup>6</sup>

É quase que imediato o entendimento da identificação dos modernos do século XX com os higienistas do século XIX, preocupados com a cidade ideal. Identificaram-se também com o ordenamento urbano, com a separação de funções, com o zoneamento de usos, com a regulação do tecido urbano, com a hierarquia da circulação viária, com a exigência de espaços abertos e áreas verdes. Com efeito, a *Carta de Atenas* soube examinar, propor e organizar, em torno da questão da habitação, as principais contribuições de que se ocuparam as teorias urbanísticas do século XIX do urbanismo até aquele momento, para fazer face aos desafios que

---

<sup>6</sup> CIAM – Congresso Internacional de Arquitetura Moderna, IV 1941, Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/portal/baixaFcdAnexo.do?id=233>>. Acesso em: 21 mar. 2013.

a conjuntura política, social e econômica impôs às cidades na primeira metade do século XX.

Na *Carta de Atenas* o princípio do zoneamento será aplicado para harmonizar as atividades humanas definidas como “recrear, habitar e trabalhar”, devidamente organizadas para promover a máxima funcionalidade da cidade e integradas por uma terceira ação, circular –“esta quarta função só deve ter um objetivo: estabelecer uma comunicação proveitosa entre as outras três”. Dentre as funções-chave definidas pela *Carta de Atenas*, aquela relativa à habitação é considerada principal e as demais existirão e serão estruturadas em função da primeira.

Para o projeto urbano, a função “habitar” na cidade compreende não apenas o abrigo, a moradia do indivíduo, mas tudo que lhe dá suporte para ser cidadão: a escola, a praça, a igreja, o mercado. Compreende também a organização destes espaços e a conexão entre eles, de maneira a torná-los acessíveis aos habitantes. Embora defenda que todos os homens têm as mesmas necessidades básicas, não estabelece fórmulas prontas de organização espacial, pois dessas necessidades podem surgir os mais variados arranjos de desenho urbano e expandir infinitamente as soluções, tantas quanto forem as cidades existentes no mundo:

O problema da moradia, da habitação, prevalece sobre todos. Os melhores locais da cidade devem-lhe ser reservados [...].

No que concerne à habitação, as razões que postulam a favor de uma determinada decisão são: a escolha da vista mais agradável, a busca do ar mais puro e da insolação mais completa, enfim, a possibilidade de criar, nas proximidades imediatas da moradia instalações coletivas, áreas escolares, centros de assistência, terrenos para jogos, que serão seus prolongamentos. (CARTA DE ATENAS, 1941).

Em 1925 apresenta ao público um projeto para o centro de Paris (BENÉVOLO, 1976), o Plan Voisin, que consistia em grandes arranha-céus em forma de cruz interligados por um sistema de vias que separam os tipos de tráfego e entremeados por extensas áreas verdes. Os projetos de Le Corbusier para Paris levaram ao extremo esse conceito de cidade, ao propor a separação do tráfego de



veículos e de pedestres em níveis, e afastamentos para os grandes edifícios entremeados por áreas verdes (KOSTOF, 1992, p. 235).

O plano urbanístico seria a inspiração para um texto denominado “*Os cinco pontos da nova arquitetura*”, onde defende a planta livre, os pilotis para liberação do solo, os tetos-jardins em oposição ao telhado, a janela em fita (*fenêtre en longueur*) percorrendo a fachada, e a fachada livre, dissociada da estrutura (BENEVOLO, 1976, p. 430). A proposta repercutiu no meio profissional com muita polêmica, mas não foi realizada, aliás como a maioria dos projetos urbanísticos de Le Corbusier. Em 1928 é feita a primeira reunião internacional de arquitetos modernos, que daria início aos CIAMs, com o objetivo de discutir os rumos da arquitetura e do urbanismo mundial, bem como de se apoiarem mutuamente diante dos antagonismos que surgiam de todos os lados (GIEDION, 2004, p. 719).

Nesse mesmo período, a carência de habitações para a população constituía um dos grandes problemas da Europa. De 1919 a 1938 o poder público toma a frente das soluções, especialmente na França e na Áustria. Esse era a motivação que faltava ao Movimento Moderno, cujos protagonistas são impulsionados a explicar e defender suas teorias junto aos construtores e aos governos. Que outra arquitetura poderia ter uma resposta tão rápida para as necessidades de moradia da população das cidades europeias? De fato, a habitação consistia no assunto principal dos CIAMs, e era abordado sistematicamente, inclusive, sobre as formas de produção em escala, e sobre o planejamento urbano.

Em 1933, o IV Congresso Internacional de Arquitetura Moderna realizou-se em um navio, entre Marselha, na França, e Atenas, na Grécia. A missão de examinar trinta e três cidades resultou em um documento que seria denominado *A Carta de Atenas*, redigido por Le Corbusier e tornado público somente em 1941 (BENEVOLO, 1976, p. 512) em Paris, ainda durante a Segunda Guerra Mundial.

No que se refere às áreas verdes, percebe-se na proposta dos CIAMs um aperfeiçoamento do conceito da cidade-jardim e da cidade industrial, dadas as premissas desta e daquelas teorias. Para Howard, a proposta era aproximar cidade e campo, como uma espécie de área entremeada. Na *Carta de Atenas* os jardins e as áreas verdes serão a cidade, da qual a teoria moderna jamais se afasta. Ao contrário, argumenta que toda atenção deverá ser dada à distribuição das áreas

verdes e das zonas edificadas, as quais serão utilizadas para distribuir os equipamentos urbanos, para recreação e lazer.

Os volumes edificados serão intimamente amalgamados às superfícies verdes que os cercam. As zonas edificadas e as zonas plantadas serão distribuídas levando-se em consideração um tempo razoável para ir de umas às outras. De qualquer modo, a textura do tecido urbano deverá mudar; as aglomerações tenderão a tornar-se cidades verdes. Contrariamente ao que ocorre nas cidades-jardins, as superfícies verdes não serão compartimentadas em pequenos elementos de uso privado, mas consagradas ao desenvolvimento das diversas atividades comuns que formam o prolongamento da moradia. (CARTA DE ATENAS, 1941, artigo 35).

Além disso, a preocupação com a preservação do meio ambiente natural não era algo comum na época, mas já estava presente nas afirmações do artigo 40:

40 - Os elementos existentes devem ser considerados: rios, florestas, morros, montanhas, vales, lago, mar, etc.

Graças ao aperfeiçoamento dos meios mecânicos de transporte, a questão da distância não desempenha mais, no caso, um papel preponderante. Mais vale escolher bem, ainda que se tenha que procurar um pouco mais longe. Trata-se não só de preservar as belezas naturais ainda intactas, mas também de reparar as agressões que algumas delas tenham sofrido; enfim, que a indústria do homem crie, em parte, sítios e paisagens que correspondam ao programa. (CARTA DE ATENAS, 1941, artigo 40).

Benevolo (1976, p. 513) considera que os princípios expostos na *Carta de Atenas* adquiriram um valor político potencial, ao serem lançados em uma época conturbada como a que o mundo vivia. Entretanto, longe de ser ingênua, era antes um manifesto em favor de uma cidade para todos, que defendia que as relações humanas careciam de um espaço urbano igualitário para acontecerem.

Arantes (1995, p. 54), por sua vez, define o Movimento Moderno como fruto de uma utopia oriunda da Revolução industrial, “uma utopia sem dúvida, mas que tanto mais se transformava em seu contrário quanto mais procurava se realizar [...]”. Resume essa utopia à convicção de que era possível e desejável resolver os antagonismos da grande metrópole através da reordenação do espaço habitado, uma intervenção em profundidade que se refletiria na organização social. Atribui a um alheamento e irrealismo dos intelectuais a construção de um programa tão extenso, um modelo único de validade internacional, independente de cultura e fortemente comprometido com a economia capitalista (embora tenha sido largamente reproduzido na União Soviética).

Os princípios contidos na *Carta de Atenas* foram amplamente divulgados pelos seguidores do Movimento Moderno, mas poucos projetos completos chegaram a ser realizados, em virtude principalmente das resistências encontradas nas esferas governamentais (GIEDEON, 2004, p. 866), uma vez que o conceito de cidade moderna necessitaria do engajamento do poder público para sua concretização. A cidade indiana de Chandigarh, projetada pelo próprio Le Corbusier, e a capital brasileira Brasília, projetada por Lucio Costa, são os mais completos exemplos de planos urbanísticos baseados nos princípios da *Carta de Atenas*.

Este documento agregou de maneira clara e ordenada um conjunto de princípios que derivaram de teorias urbanísticas cujo objetivo era criar a cidade ideal, base para o desenvolvimento de uma nova sociedade, organizada, culta e cooperativa. Dentre estas vamos destacar a cidade linear de Soria y Matta, a cidade-jardim de Ebenezer Howard, a cidade industrial de Tony Garnier e a unidade de vizinhança de Clarence Perry.

#### *A cidade linear*

O engenheiro espanhol Arturo Soria y Matta propõe em 1882 a criação da cidade linear, composta por uma faixa urbana de no máximo 500 metros e percorrida por uma extensa ferrovia, que se desenvolveria indefinidamente, como uma rede de cidades interligadas atravessando países e continentes. Sua visão de cidade ideal era a vida urbana organizada em torno das vias de transporte, com isso seria evitado o congestionamento da cidade concêntrica (GIEDEON, 2004, p. 362). Conseguiu implantar seu conceito em um subúrbio de Madri, e posteriormente a

União Soviética implantaria, nos anos de 1930, uma cidade linear (GIEDEON, 2004, p. 810)..

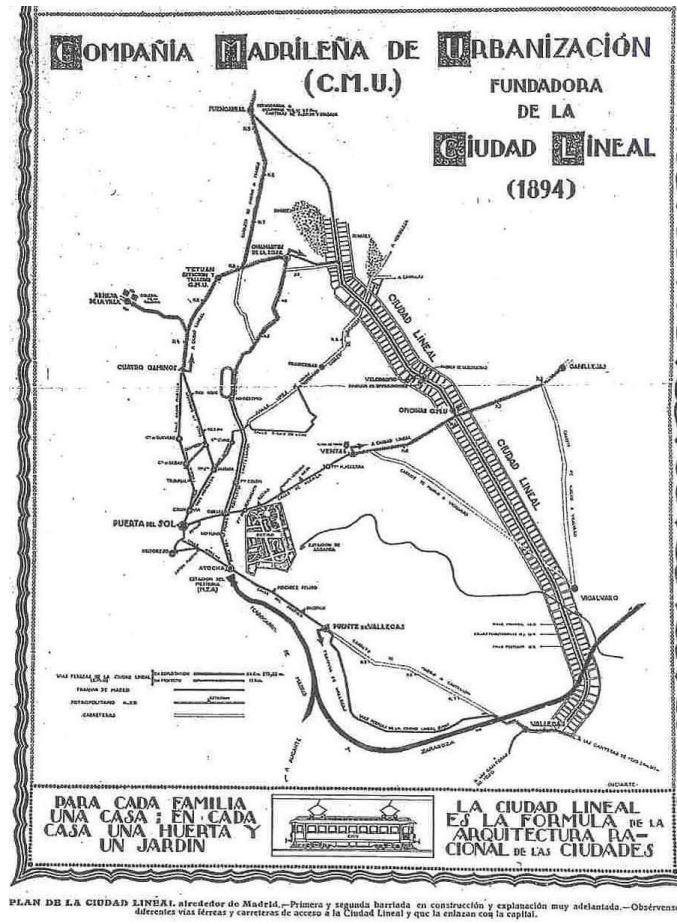


Figura 4: A cidade linear de Soria y Matta: “Para cada família uma casa; Em cada casa, uma horta e um jardim”. Disponível em: < <http://www.arquitetonico.ufsc.br/cidade-e-utopia-novos-modelos-sociais-e-espaciais>>. Acesso em 01 de outubro de 2012.

### *A cidade-jardim*

A cidade-jardim, idealizada pelo inglês Ebenezer Howard em 1898 e mais tarde realizada por Robert Unwin nas cidades novas inglesas, propunha integrar o inevitável ambiente urbano necessário para a produção industrial e a mão de obra aglomerada aos ares campestres e puros da zona rural, em uma comunidade organizada sob normas urbanísticas bem definidas (Figura 5).

Sua cidade-jardim foi proposta para abrigar 32.000 habitantes, em área delimitada e espaços organizados de acordo com as diversas atividades inerentes a uma área

urbana, mas cercada por pastos e fazendas. Propunha, além da separação das atividades, a baixa densidade demográfica e a utilização da vegetação em áreas verdes disseminadas pelos espaços públicos (Figura 6).

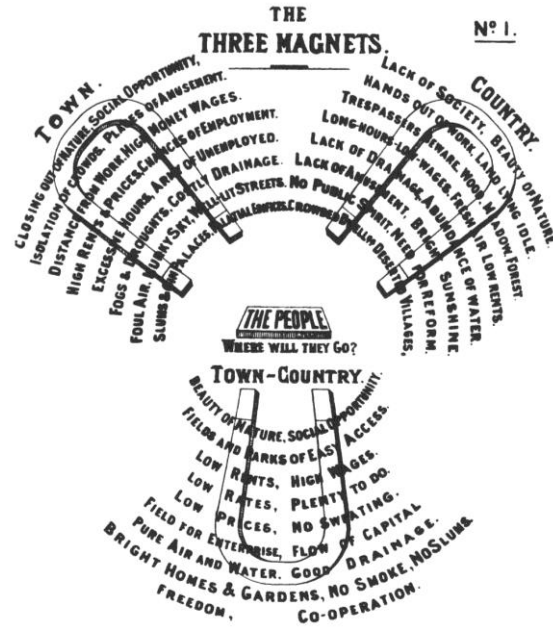


Figura 5: Os três ímãs: cidade, campo e campo-cidade, propostos por Howard para explicar as vantagens da integração campo-cidade. A cidade ideal agrega a beleza da natureza e a oportunidade social, a liberdade e a cooperação. Fonte: Tenório, 2012, p.44 .

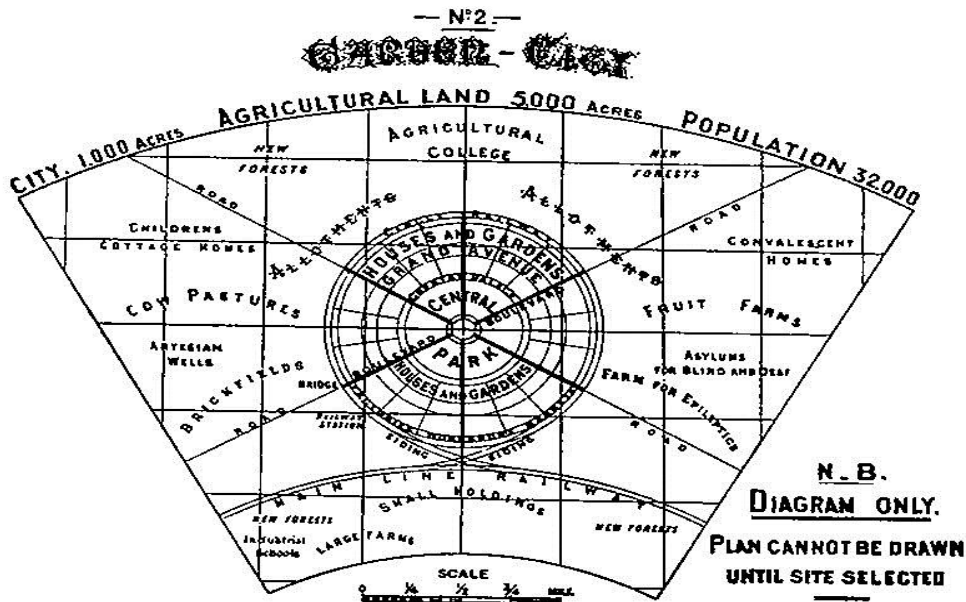


Figura 6: Diagrama proposto por Howard demonstrando a distribuição de usos e atividades na cidade-jardim. Fonte: Tenório, 2012, p.45 .

Essas áreas verdes eram formadas por jardins, bulevares ao longo das avenidas e pelo parque central, situado junto ao centro urbano onde se localizavam as edificações institucionais (hospital, biblioteca, sede municipal). As indústrias ficariam situadas no anel externo da cidade, separadas das áreas residenciais por rodovias e ferrovias. A localização das escolas foi proposta no meio das áreas residenciais, de maneira equidistante. Grande parte da cidade era destinada às habitações, e a área destinada à atividade comercial consistia num único local, entre as residências e o centro administrativo e simbólico, a que denominou Palácio de Cristal. Tal equipamento distaria até 600 metros das residências. As áreas indicadas na Figura 7 mostram, em amarelo, a área residencial e, em vermelho, a área comercial, o Palácio de Cristal, que foi localizado no interior do núcleo urbano, afastado das vias de acesso da cidade.

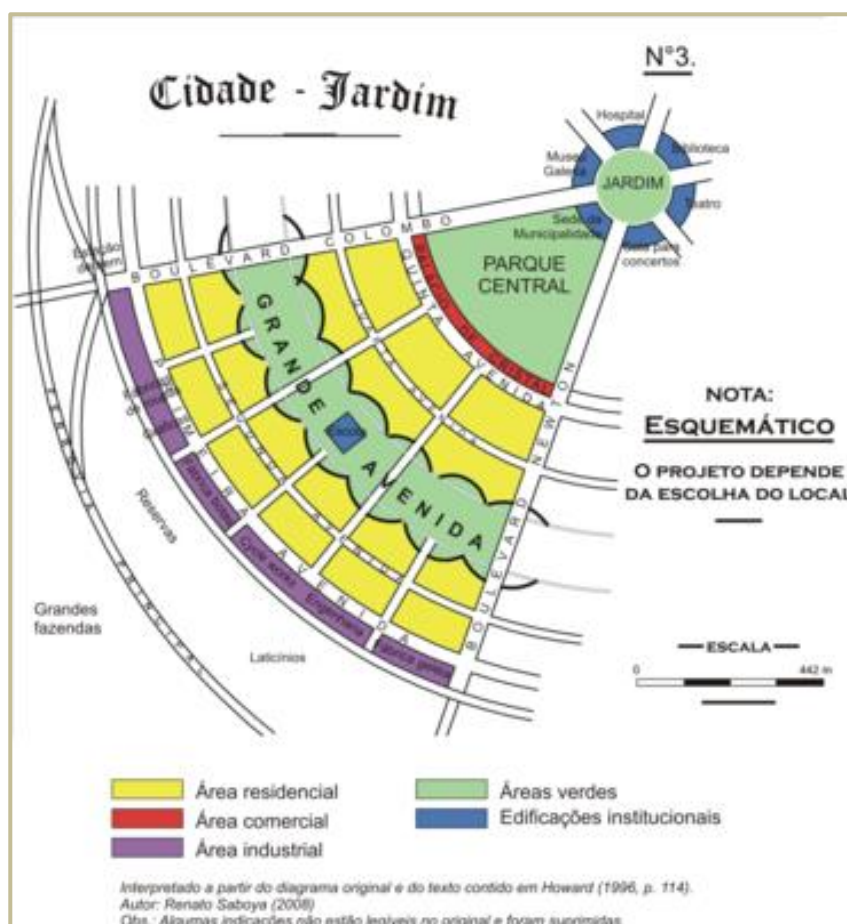


Figura 7: Seção esquemática proposta por Howard para a cidade-jardim, traduzida e colorizada por Renato Saboya (2008)<sup>7</sup> a partir do livro de Howard. Essa figura demonstra a importância dos espaços verdes na cidade, e a localização, concentrada, da área comercial.

<sup>7</sup> Disponível em: < <http://urbanidades.arq.br/2008/10/ebenezer-howard-e-a-cidade-jardim/>>. Acesso em: 1º out. 2012.

Howard propôs uma rede de cidades com essa mesma configuração, separadas pelas áreas rurais. Mas uma cidade só poderia ser construída quando a outra já estivesse totalmente ocupada. Ou seja, para manter o controle do desenvolvimento e do alcance dos objetivos do projeto, a cidade deveria ser gerida pela administração pública que se encarregaria, permanentemente, de fazer valer as regras previamente determinadas. Esse modelo de gestão tornar-se-ia uma das premissas das cidades modernas, e possibilitou a construção de Brasília.

A proposta de Howard foi realizada em várias localidades, com ampla influência na Europa. Letchworth e Welwyn, construídas na Inglaterra juntamente com B. Parker e R. Unwin, as *Cités Jardins des Chemins de Fer du Nord* na França, Floreal e Logis na Bélgica, entre outras. Para Benevolo (1976), a cidade-jardim, no entanto, não se concretiza como cidade autônoma, funcionando mais como bairro satélite ou subúrbio de uma cidade maior à qual esteja vinculada. E acrescenta que o maior mérito de Howard foi distinguir os tipos de serviços e atividades estritamente necessários ao bem-estar de uma comunidade ou bairro:

O problema do bairro, pelo contrário – se não é tomado no sentido puramente quantitativo – é um problema de gradação: trata-se de fato de individuar dentro da cidade uma unidade menor de grandeza conveniente, e de ver quais serviços e quais atividades convém que sejam dados nessa escala, e quais o sejam em escala urbana global. Sob esse ponto de vista, é irrelevante que o bairro seja composto de casas unifamiliares esparsas ou de casas coletivas densas. (BENEVOLO, 1976, p. 360).

Embora Jacobs tenha condenado o conceito proposto por Howard, por ter descortinado “ideias efetivas para a destruição das cidades”, ao selecionar e separar os usos e dar a cada um deles uma independência relativa (JACOBS, 2011, p. 18), reconhece também a grande influência do modelo no planejamento urbano norte-americano.

De fato, esse novo modo de pensar a distribuição e a articulação das partes da cidade foi uma das mais consistentes contribuições ao urbanismo moderno. Entretanto, como outras teorias urbanísticas da época, o conceito da cidade-jardim está alicerçado no formalismo do desenho urbano, na rigidez da separação de atividades urbanas no território, e no entendimento de que essas medidas bastariam para atender uma comunidade em suas necessidades e ações. Esse reducionismo não considerou a heterogeneidade da sociedade, nem as complexas relações econômicas e sociais desvinculadas dos programas urbanísticos (BENEVOLO, 1992). Giedion (2004) afirma que nunca foi concretizado um “palácio de cristal” nos modelos construídos de cidades-jardim, os quais constituíram não mais que bairros periféricos de grandes cidades.

### *A cidade industrial*

Em 1904 o arquiteto francês Tony Garnier apresentou o projeto conceitual de uma cidade industrial, proposta para trinta e cinco mil habitantes. Como as demais teorias urbanísticas apresentadas, esta também visava em seu discurso a satisfazer “melhor as necessidades materiais e morais do indivíduo” (*apud* BENEVOLO, 1976, p. 332). Para isso instituiu regulamentos e normas responsáveis por ordenar e padronizar as construções conforme seus usos, e manter as condições sanitárias da cidade.

O projeto da cidade industrial apresentava a separação entre suas partes por tipo de uso, e estabelecia um espaço central para os edifícios administrativos e esportivos. Uma estrada de ferro separaria a fábrica, razão maior da aglomeração, do restante da cidade. A área habitacional foi bem detalhada, a ponto de estabelecer os afastamentos e a proibição de átrios internos, sendo obrigatório que todos os cômodos tivessem iluminação e ventilação naturais. Uma rede de circulação autônoma promovia a separação do tráfego de pedestres e de veículos, sendo esta uma das importantes contribuições ao Movimento Moderno. A cidade toda se distribuía por entre a vegetação de “um grande parque, sem restrições para limitar os terrenos”.





Figura 8: A cidade industrial de Tony Garnier com a linha férrea e a estação ao centro, os edifícios administrativos à esquerda, e o bairro residencial à direita. Fonte: Frampton, 1997.

Garnier foi contratado em 1905 para exercer a função de arquiteto-chefe da cidade de Lyon, na França, onde teve a oportunidade de aplicar sua teoria em alguns projetos isolados, como o Abatedouro de *La Mouche* e o bairro residencial *États Unis*. Apenas em 1917 o arquiteto pôde reunir seus projetos em uma publicação denominada *Grands Travaux*. Para Choay (2002, p. 163), este foi o primeiro manifesto do urbanismo classificado pela autora como progressista, antes da *Carta de Atenas*.

#### *A unidade de vizinhança*

Na América do Norte, em 1923, Clarence Perry idealizou o conceito de unidade de vizinhança, e com base neste conceito propôs um novo desenho urbano para uma área de Nova York, com o intuito de tornar acessíveis os equipamentos urbanos necessários ao cotidiano de uma comunidade e ampliar a sociabilidade entre os habitantes (GOROVITZ; FERREIRA, 2008). A unidade de vizinhança de Perry foi claramente concebida como proposta de arranjo de bairros ou pequenas comunidades inseridas em uma cidade, diferentemente das teorias que propugnavam uma nova sociedade a partir de uma cidade ideal, como Howard.

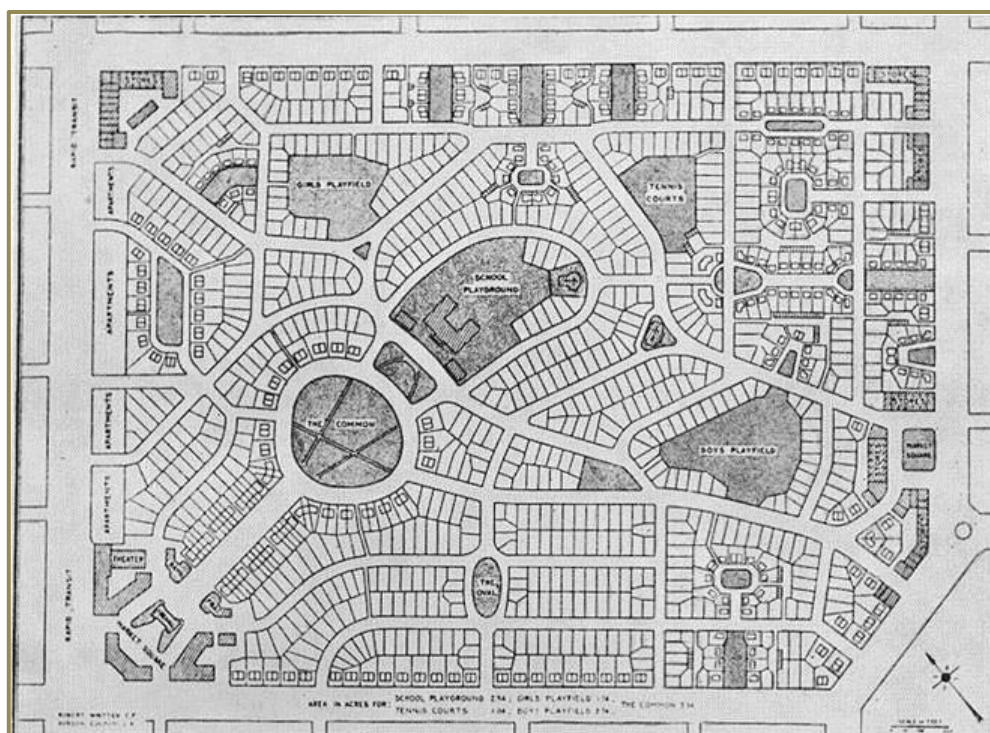


Figura 9: Desenho urbano para o bairro proposto por Clarence Perry, em 1929, para a cidade de Nova York. Disponível em: <<http://www.portogente.com.br/texto.php?cod=64719>>. Acesso em 01 de outubro de 2012.

Com essa visão, propôs que o número de habitantes da UV tivesse como medida máxima a capacidade de atendimento que a escola elementar do bairro pudesse comportar, a serviço das crianças dessa população.

Em cada unidade, as ruas seriam exclusivas ao tráfego do bairro e proibidas ao tráfego de passagem, embora integradas a um sistema viário circundante que promoveria a integração com outras áreas da cidade. A UV deveria conter espaços públicos internos para recreação, áreas para escola, igreja e outros equipamentos públicos, além de espaços para o comércio de atendimento imediato à população, de preferência junto às ruas de tráfego externo e adjacentes a outro comércio de outra unidade de vizinhança (Figura 9).

Na unidade de vizinhança de Perry, a rua é claramente definida pelos lotes, e as praças e áreas verdes situam-se no interior dos quarteirões. Não há grande ênfase na integração homem-natureza, como se percebe pela predominância de lotes contíguos e pelas praças e áreas verdes com limites definidos.

Os limites físicos e de capacidade demográfica preestabelecidos, a separação do tráfego de pedestres daquele de veículos, a restrição ao tráfego de passagem no

interior das unidades, tornando as vias exclusivas ao morador, a localização do comércio de apoio na periferia e o atendimento à comunidade por equipamentos públicos no seu interior é o que caracterizam a unidade de vizinhança.

O conceito foi e ainda é utilizado em muitas partes do mundo, pois pode ser adaptável à cultura local, como se observa na figura que mostra um bairro de Abu-Dhabi, nos Emirados Árabes, em projeto de 1989 elaborado por W.S. Atkins & Partners Overseas (Figura 10, Figura 11).

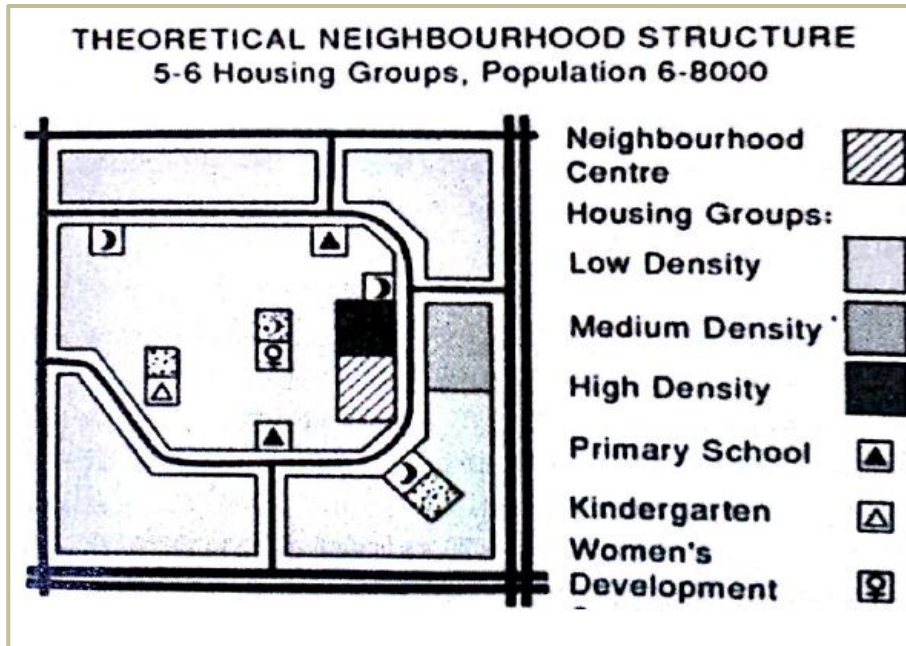


Figura 10: Esquema da unidade de vizinhança da cidade de Abu Dhabi, projetada por Atkins & Partners em 1989. Fonte: Plan Abu Dhabi 2030 Briefing Book, p. 48.

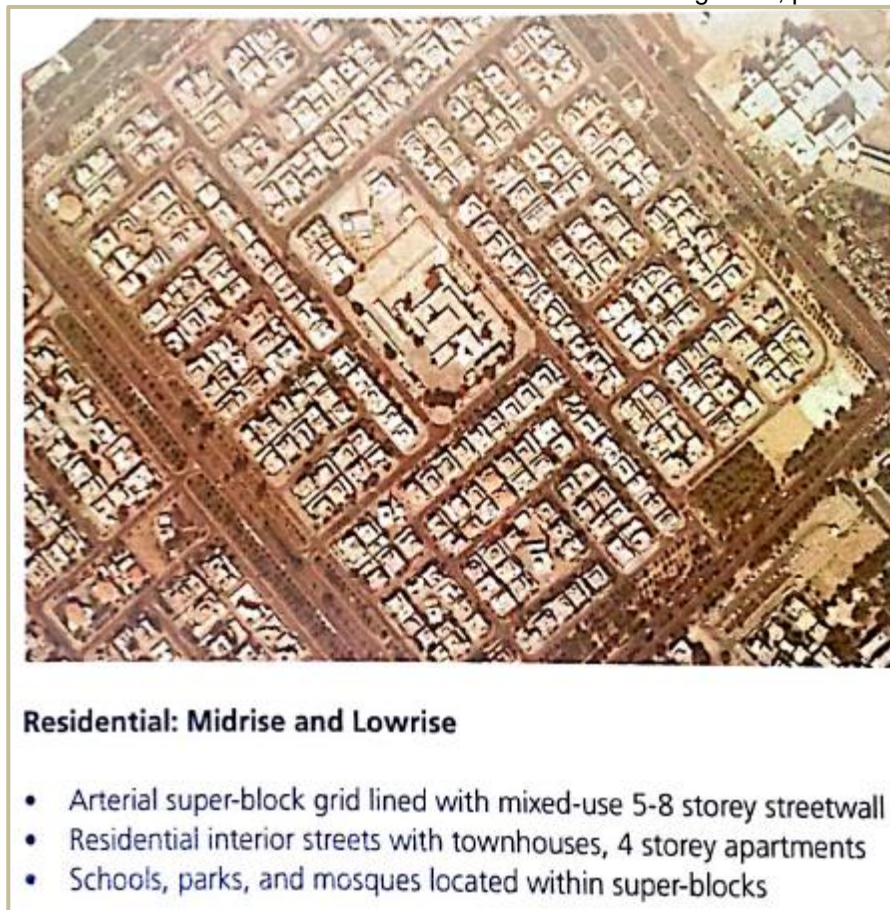


Figura 11: Unidades de vizinhança de Abu Dhabi, com os equipamentos comunitários ao centro. Fonte: Plan Abu Dhabi 2030. Briefing Book, p. 54.

## DA RUA À VIA

Segundo Kostof (1992, p. 190), a rua é uma invenção. A primeira rua intencional de que se tem notícia foi em Khirokitia, Chipre, no ano 6.000 a.C. Largas, estreitas, longas, com ou sem passeios, principal, secundária, estruturante, de trânsito rápido, de pedestres, novas, históricas, restritas, abertas. Desde então a rua assumiu muitas funções e feições, mas Kostof (1992), Brandão (2011) e Jacobs (2011) afirmam que a legitimação da rua é sua condição de espaço público, lugar de ação coletiva e, portanto, o lócus da cidadania.

A rua é distinguida como um espaço essencialmente público que permite o acesso ao espaço privado do edifício de maneira direta – ruas tradicionais – ou indireta – ruas com jardins ou afastamentos. Seja larga ou estreita, curta ou comprida, seus contornos são definidos e limitados pelas propriedades às quais dá acesso.

Buscamos em Jacobs (2011) a visão integrada do que é a rua, compreendendo o espaço de circulação viária, simultaneamente ao espaço social, ao espaço econômico e ao espaço político. Jacobs observa que as ruas têm muitas funções além da circulação. A primeira delas é a de prover, ainda que inconscientemente, a segurança pública aos moradores e aos estrangeiros por meio do que ela chama de “olhos da rua”. As portas e janelas voltadas para o espaço público vigiam e “cuidam” do que acontece nas ruas: “Eles não podem estar com os fundos ou um lado morto para a rua e deixá-la cega” (JACOBS, 2011, p. 36).

Além disso, a rua pode conter muitas outras funções, algumas explícitas outras nem tanto. Na obra de Jacobs são descritas as várias funções dedicadas à rua, como, por exemplo, a de dar acesso aos lotes, sendo o espaço de transição do público para o privado; o suporte para o abastecimento e distribuição de mercadorias; o leito de distribuição e passagem de infraestrutura (subsolo), ou da canalização de águas pluviais (sarjetas, canais); a função de “vitrine” das fachadas (exposição, estética). Serve também como área de estar (bares e restaurantes), a conhecida circulação de veículos e de pedestres; espaço para estacionamento de veículos, e também espaço de passeios, brincadeiras e manifestações.

A obra de Jacobs, datada de 1961, foi um manifesto contra a ideia propagada por Le Corbusier e instituída pelo Movimento Moderno, com influência da cidade

industrial de Garnier, que propôs a separação entre a circulação lenta dos pedestres e aquela rápida, dos veículos, e, segundo a autora, anunciou a “morte da rua” (HOLSTON, 1993, p. 109), criando, assim, a definição de via.

Para os modernos, a separação da circulação viária pelo tipo de tráfego era fundamental para a fluidez do tráfego de pessoas e mercadorias, tão necessária à ideia de progresso.

Já é tempo de remediar, por meio de medidas apropriadas, uma situação que caminha para ao desastre. A primeira medida útil seria separar radicalmente, nas artérias congestionadas, o caminho dos pedestres e o dos veículos mecânicos. A segunda, dar às cargas pesadas um leito de circulação particular. A terceira, considerar, para a grande circulação, vias de trânsito independentes das vias usuais, destinadas somente à pequena circulação. (CARTA DE ATENAS, 1941, art. 60).

O Movimento Moderno propõe a hierarquia das vias de acordo com o volume de tráfego para as quais foram projetadas, e retira de suas margens o trânsito dos pedestres, para os quais passam a ser destinadas vias exclusivas, passeios e calçadas, estendidos sobre as áreas verdes e espaços abertos das cidades.

Outra característica que distingue a rua tradicional (a que Corbusier chamava de rua-corredor) da via modernista é que esta não é definida pelos limites das propriedades às quais serve. Adquirem no desenho urbano certa liberdade de localização, podem ficar “soltas” no terreno, dissociadas do alinhamento do acesso, e alcançam pela intermediação dos espaços verdes e amplos o direito “ao sol, ao ar puro, e ao silêncio” (CARTA DE ATENAS, 1941).

A diferença entre via e rua estabeleceu-se, então, pelas características apontadas. Os críticos da via afirmam que a rua foi destituída de sua função de socialização e, portanto, de cidadania, uma vez que nela não mais seriam observadas a vida cotidiana e a apropriação social, inerentes ao habitante. O exercício da cidadania, assim, ficaria delegado aos espaços públicos intencionalmente criados para tal, e representado pelo fato de viver na cidade.

Os projetos de Le Corbusier para Paris e Marselha levaram ao extremo esse conceito, ao propor a separação do tráfego de veículos e de pedestres em níveis e afastamentos para os grandes edifícios entremeados por áreas verdes.

Em Marselha, Le Corbusier projetou e construiu a Unidade de Habitação (*Unité D'habitation*) um projeto realizado a pedido do governo para abrigar 1600 habitantes, como um modelo de vivência coletiva. A concepção ousada para a época refletiu o caráter social da arquitetura corbusiana, segundo Giedion (2004, p.572), ao organizar em uma mesma edificação todas as funções e equipamentos de um pequeno bairro. O edifício sobre pilotis foi erguido em concreto aparente, com 337 apartamentos duplex, distribuídos ao longo de corredores aos quais chamou de ruas internas (*rues intérieures*). Retirou do rés-do-chão a rua comercial e elevou-a para o sétimo e oitavo andares, com lojas e escritórios, um hotel e restaurante. Outros equipamentos coletivos, como um centro comunitário para a juventude, foram localizados na cobertura. A rua foi, desta forma, privatizada e descaracterizada como espaço público de encontro. A socialização só poderia ser realizada entre moradores, internalizados em suas funções cotidianas, ou nas vastas áreas verdes que circundam o edifício, no eventual encontro com outras pessoas. A proposta de Le Corbusier visava dar plena autonomia aos habitantes da *unité d'habitation*, mas delegou a outros espaços as funções que antes eram inerentes à rua tradicional, em especial a sua condição de espaço público, conforme citou Jacobs (2011).



Figura 12: Unité D'habitation de Marselha, s/d. Fonte: fotosimagenes.org/unitédhabitation.

## O PLANO PILOTO DE BRASÍLIA

Lucio Costa venceu o concurso nacional de projetos para a nova capital, ao apresentar um memorial descritivo claro, porém conciso, “sob a forma de um esboço”, nas palavras de Sir Willian Holford, presidente do júri (apud KATINSKI; XAVIER, 2012). O Presidente do Brasil, Juscelino Kubistchek de Oliveira, tomara a decisão de promover a mudança da capital para o interior do país, a despeito da forte oposição política, e para isso contaria também com o arquiteto Oscar Niemeyer, integrante do grupo do CIAM (GIEDION, 2004, p. 726), que ficaria responsável pelo projeto dos principais edifícios da cidade.

Os objetivos da transferência da capital do Rio de Janeiro para o Planalto Central eram, resumidamente, promover o desenvolvimento e o povoamento do interior do país, e afastar a administração federal da metrópole conturbada da década de 1950. Incluída por acaso<sup>8</sup> no Plano de Metas desenvolvimentista do novo presidente, a construção de Brasília tornou-se a principal e mais importante, pois esperava-se que, a partir da mudança da capital para o interior, todas as demais metas seriam alcançadas com maior facilidade.

O país enfrentava um grave desequilíbrio regional, o êxodo rural e o movimento migratório para as cidades do Sudeste, em busca de empregos. A industrialização modificava a paisagem de São Paulo e do Rio de Janeiro, os polos econômicos nacionais, e condenava o Nordeste e parte da região Norte à decadência econômica e social, fruto também da urbanização acelerada. No entanto, na década de 1950 o Estado havia assumido um importante papel de investidor em infraestrutura e bens intermediários, aproximando o governo e a classe empresária (FARRET, 1985).

Nesse quadro econômico e social de subdesenvolvimento, o Plano de Metas de JK assume uma dimensão entusiástica, embora venha a enfrentar muita oposição, e até por causa desta tenha concluído sua obra máxima, numa espécie de desafio alcançado (KUBITSCHEK, 1978).

---

<sup>8</sup> O compromisso para a transferência da capital foi cobrado ao Presidente JK em um comício durante a campanha presidencial na cidade de Jataí, GO, em 4 de abril de 1955 (KUBITSCHEK, 1978).



O financiamento público e o total apoio governamental foram fatores com os quais Le Corbusier não pôde contar para concretizar seus planos urbanísticos, com exceção de Chandigarh. Em Brasília, o Estado atuou como realizador e principal incorporador da obra, a partir da desapropriação das terras onde seria assentada a nova capital.

Quando a construção foi iniciada a propaganda governamental obteve sucesso ao divulgar a ideia de Brasília, atraindo milhares de pessoas para o Planalto Central em busca de emprego e oportunidades. Em 1958, antes da construção das primeiras superquadras no Plano Piloto, a Cidade Livre<sup>9</sup> já contava mais de 2.600 estabelecimentos comerciais, além de hotéis e restaurantes (KUBITSCHEK, 1978, p. 264), responsáveis pelo suprimento das necessidades dos habitantes, que em maio de 1959<sup>10</sup> alcançaram mais de 64.000.

---

<sup>9</sup> A Cidade Livre foi o núcleo inicial que funcionou como acampamento provisório para os trabalhadores da construção de Brasília, onde se instalaram também os primeiros estabelecimentos comerciais, com isenção de impostos, daí surgindo seu nome. Tinha data para ser demolida, logo após a inauguração de Brasília. Em 1961, como resultado do movimento lançado pela Associação de Pioneiros, foi definitivamente fixada e reconhecida como cidade-satélite pela Lei 4.020 de 20 de dezembro de 1961, passando a se chamar Núcleo Bandeirante. Fonte: MELLO, 2008 p. 190-191.

<sup>10</sup> Em 17 de maio de 1959, a população residente em Brasília contava com 64.314 habitantes e recebia cerca de 2.000 pessoas/mês, conforme Censo experimental realizado pela Comissão Censitária Nacional. Disponível em: < [http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/monografias/GEBIS%20-%20RJ/censoexperimental\\_1959.pdf](http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/monografias/GEBIS%20-%20RJ/censoexperimental_1959.pdf)>. Acesso em: 10 out. 2012.



Figura 13: Comércio ambulante no canteiro central da avenida W3. Autor desconhecido [s.d].  
Fonte: ArPDF<sup>11</sup>.

Após a inauguração de Brasília em 1960, os núcleos urbanos dispersos que nasceram fora da área projetada, chamados de cidades-satélites, para abrigar os trabalhadores de sua construção, careciam de hospitais, escolas e todo tipo de equipamento urbano. Além disso, o núcleo principal continuou demandando a mão de obra abundante necessária para concluir a construção dos espaços da capital, bem como para ocupar os postos de serviços e comércio que só o Plano Piloto poderia oferecer. Assim, as cidades de Taguatinga (1958), Gama (1960), Sobradinho (1960) e o Núcleo Bandeirante (Cidade Livre-1956) forneciam diariamente essa mão de obra. As cidades de Planaltina (1892) e Brazlândia (1933), preexistentes ao Distrito Federal, eram pequenos núcleos urbanos vinculados às fazendas circundantes, que pertenciam ao estado de Goiás. Planaltina passara à condição de Vila em 1892, e possuía indústrias de couro e alimentos, além de equipamentos públicos adequados a um núcleo urbano do interior do país. Entretanto, com a construção de Brasília, sua população sofreu um

<sup>11</sup> As fotos da construção de Brasília são cópias digitais fornecidas pelo Arquivo Público do Distrito Federal- ArPDF.

forte crescimento, e a cidade passou também a depender dos serviços e empregos da capital.

Como resultado dessa dependência, na década de 1960 a confluência diária de pessoas e mercadorias ao núcleo principal movimentava diariamente, como acontece até hoje, um grande contingente populacional para seus locais de emprego, bem como para o uso das atividades e equipamentos públicos e privados que se concentram nos setores centrais de Brasília, situados ao longo do eixo Monumental. Essa população flutuante parece ter contribuído para a consolidação dos comércios locais como áreas de oferta diversificada de varejo, tornando-se importantes espaços de convivência, de trocas e de geração de empregos.

### *O Relatório*

Lucio Costa inicia a descrição de seu plano pelo célebre relato da tomada de posse em forma de cruz, o primeiro esboço do cruzamento entre os dois principais eixos que estruturam a cidade: o Eixo Monumental e o Eixo Rodoviário, ao longo dos quais as funções urbanas são distribuídas (Figura 14). Tomada a posse do território, passa a descrever uma proposta de cidade que utiliza os conceitos de zoneamento, unidade de vizinhança, cidade-jardim, separação de funções, sobre os quais vamos discutir. Para o objetivo desta pesquisa interessa enfatizar como estes diversos conceitos aplicados pelo desenho urbano moderno, aliados ao conceito de área de influência para comércio, foram apropriados por Costa no planejamento de Brasília, em especial no que determinou a distribuição das atividades comerciais no espaço urbano.

O Relatório do Plano Piloto é um discurso sobre as bases para a criação de uma cidade-capital, com simplicidade e objetividade, mostrando quais fatores devem ser postos em relevo num projeto dessa magnitude. Diante da grandeza da tarefa, Costa apresenta a solução da cidade moderna capaz de conciliar a *urbs* e a *civitas*, a cidade e o monumento, ordenando suas partes a partir do arcabouço viário e distribuindo setores e funções conforme uma lógica fluida, ao longo de 23 itens.

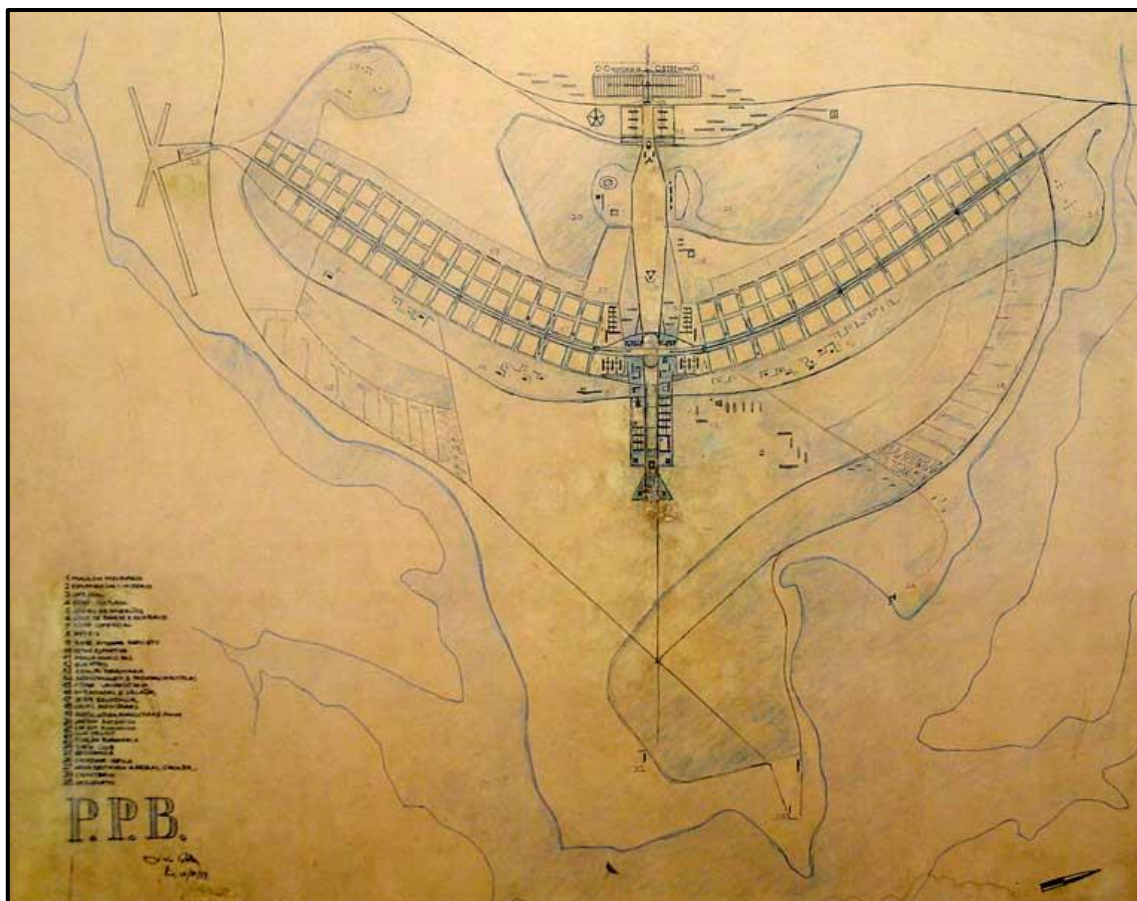


Figura 14: Croqui do Relatório do Plano Piloto de Brasília. Autoria: Lucio Costa, 1957. Fonte: Leitão, 2009, p.34 .

A concepção urbana que criou Brasília, “planejada para o trabalho ordenado e eficiente, mas ao mesmo tempo cidade viva e aprazível, própria ao devaneio e à especulação intelectual” (COSTA, 1957), previu que cada setor da atividade humana e urbana tivesse seu espaço predefinido e pudesse contemplar todas as necessidades básicas dos futuros habitantes. Observa-se no memorial do Plano Piloto que a ênfase à função habitar é evidenciada pela narrativa de que todos os demais setores serão organizados “em decorrência da concentração residencial”.

Lucio Costa aborda com simplicidade o zoneamento proposto para a cidade, ao longo de quase todo o texto do Relatório do Plano Piloto, e descreve a organização das funções urbanas da seguinte forma:

- 4 – Como decorrência dessa concentração residencial, os centros cívico e administrativo, o setor cultural, o centro de diversões, o centro esportivo, o setor administrativo municipal,

os quartéis, as zonas destinadas a armazenagem, ao abastecimento e às pequenas indústrias locais, e, por fim, a estação ferroviária, foram-se naturalmente ordenando e dispondo ao longo do eixo transversal que passou assim a ser o eixo monumental do sistema (fig. 4). Lateralmente à intersecção dos dois eixos, mas participando funcionalmente e em termos de composição urbanística do eixo monumental, localizaram-se o setor bancário e comercial, o setor dos escritórios de empresas e profissões liberais, e ainda os amplos setores do varejo comercial. (COSTA, 1991, p. 20).

Ao final, resume o zoneamento por usos predominantes como sendo o tratamento do todo pelas suas partes, conforme esclarece:

Resumindo, a solução apresentada é de fácil apreensão, pois se caracteriza pela simplicidade e clareza do risco original, o que não exclui, conforme se viu, a variedade no tratamento das partes, cada qual concebida segundo a natureza peculiar da respectiva função, resultando daí a harmonia de exigências de aparência contraditória. (COSTA, 1991, p. 32).

Para organizar a setorização, a equipe técnica elaborou um esquema, encontrado no Arquivo Público do DF. Trata-se de um fotograma que dispõe sobre a distribuição de usos e atividades não residenciais na Asa Sul (Figura 15). Este fotograma não tem data nem autoria, mas presume-se que tenha sido produzido entre 1957 e 1960 pelos técnicos da NOVACAP, pelo fato de apresentar um mapeamento dos equipamentos públicos e privados. O croqui incorpora a versão do desenho urbano do Plano Piloto que incluiu as quadras 400 a leste e 700 a oeste (LEITÃO, 2003). Contém algumas áreas destinadas a conjuntos paroquiais, que somente em 1962 viriam a compor os setores de Grandes Áreas Leste e Oeste SGA/L e O. O médico e pioneiro Ernesto Silva (apud LEITÃO, 2003, p. 77) cita que estas áreas foram distribuídas em dezembro de 1959, com a aprovação de Lucio Costa, o que pode indicar que o fotograma foi anterior a esta data:

Lucio Costa, então, concordou em reservar, na avenida W-4, áreas de 15.000 metros quadrados, para a construção dos chamados Conjuntos Paroquiais, onde poderiam ser construídas a Igreja, a Escola Paroquial, a Casa Paroquial. Dessa forma, foi possível satisfazer ao pedido da Igreja Católica. Em 17 de dezembro de 1959, é então assinada a escritura de doação de 22 áreas de 15.000 metros cada uma e destinadas a conjuntos católicos. (Apud LEITÃO, 2003, p. 77).

Percebe-se que a palavra “setor” não tinha o cunho de “lugar de concentração de serviços ou atividades de mesma natureza”, como é entendido atualmente. Designa antes um sistema de distribuição de atividades, representados e diferenciados por cores e formas geométricas. A maioria dos setores, nesta situação, é constituída por pontos isolados de distribuição, como no curioso caso do setor “Espiritual”. Para o plano, a coerência encontrava-se na distribuição simétrica e equilibrada das atividades, de maneira a atender igualmente à população em seus raios de abrangência.

Embora com leitura de baixa qualidade da Figura 15, é possível compreender que o desenvolvimento das ideias contidas no Relatório do Plano Piloto com relação à distribuição das atividades na área residencial teve nesse esquema a sua representação. Em branco está distribuído o Sistema Escolar: jardins de infância e escolas classe dentro das quadras, escolas-parque nas entrequadras e “escola média” junto à via L2 e à via que surgiria logo depois do renque de casas populares construídas nas quadras 700. Os equipamentos escolares abrangem o ensino pré-escolar, escolar, de nível médio e complementar, ou seja, todos os níveis são acessíveis à população e integrados às áreas residenciais, exceto a universidade, que não se encontra representada no croqui esquemático da Asa Sul.

Em amarelo, o “Setor Espiritual”: as igrejas são representadas por triângulos localizados nas entrequadras e na entrada das quadras 400. Os retângulos amarelos são conjuntos paroquiais. A localização dos templos e igrejas é considerada com a mesma prioridade dos equipamentos públicos comunitários, e a atividade é digna de constituir um “setor espiritual”.

Em vermelho, o Setor Hospitalar distribui os hospitais distritais, em uma única categoria diferenciada apenas pelo tamanho das áreas destinadas. Neste fotograma não é distinguido o Setor Hospitalar Local do Setor Médico Hospitalar, como são denominados os locais de concentração de lotes para hospitais e equipamentos de saúde na Asa Sul. Também não estão nesta categoria os centros ou postos de saúde.

Estes equipamentos de saúde de pequeno porte foram classificados dentro da categoria Serviços, e estão representados em retângulos de cor marrom claro, juntamente com o supermercado e postos de bombeiro, policial, saúde e assistência social, localizados nas entrequadras da W3. Os pequenos retângulos distribuídos ao longo das vias L1, W1 e eixo Rodoviário são postos de lavagem e postos de gasolina. Havia distinção entre PLL – posto de lavagem e lubrificação – mais completo e PAG- Posto de Abastecimento de Gasolina, apenas para a venda do combustível e, portanto, com necessidade de menor área.

Em verde, o Setor Recreativo mostra os clubes sociais (triângulo), áreas para esportes (losango). Os cinemas e teatros são apresentados em forma trapezoide. Todos situam-se nas entrequadras. O Setor Recreativo compreende as atividades de lazer, esporte e cultura.

Finalmente, em roxo, houve a distribuição do Comércio, discriminado em categorias “A, B e C”, e cuja localização no esquema coincide com a localização dos comércios locais e com a W3. Os quadrados situados junto aos comércios locais e à via L2 são supermercados.

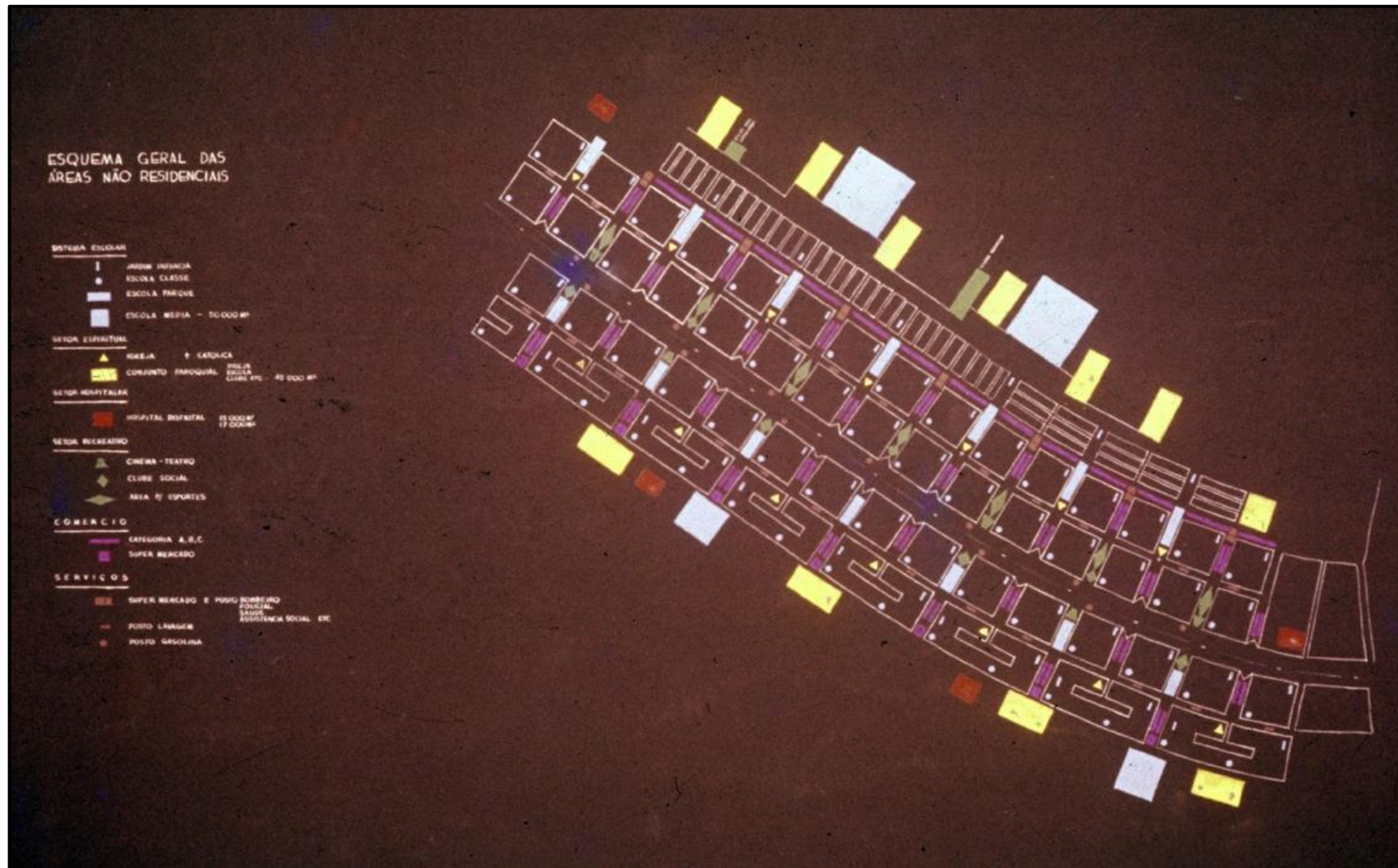


Figura 15: Esquema Geral das Áreas Não Residenciais: fotograma que mostra a distribuição de atividades na Asa Sul. Autor desconhecido. Fonte: ArPDF.



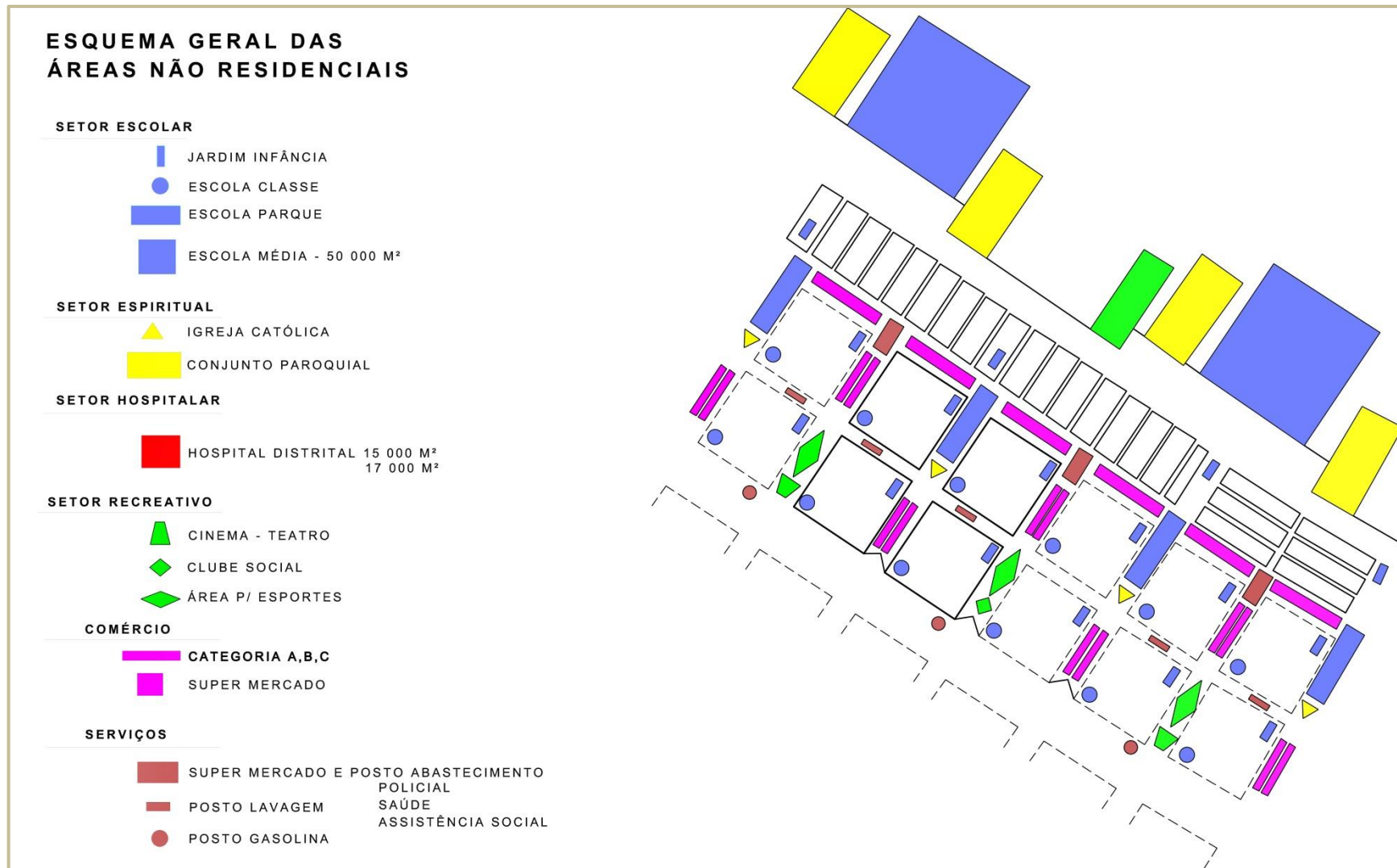


Figura 16: Detalhe do Esquema Geral das Áreas não Residenciais redesenhado. GMM.

Com efeito, a separação de funções, um dos princípios da Arquitetura Moderna, é aplicada como se a cada uso urbano correspondessem programa e características específicas e, de certa forma, excludentes dos demais. A variedade das partes, como o autor se refere, não impede que tenham sido lembrados todos os setores e usos necessários, como os clubes esportivos, a hípica, o Corpo de Bombeiros, as oficinas, e mesmo o setor industrial e de armazenagem, com uma zona residencial própria, tratados como “organismo plasticamente autônomo na composição do conjunto” (COSTA, 1991, p. 26).

A localização das funções de cidade-capital ao longo do eixo Monumental, onde ficaram situados os palácios, monumentos e os espaços públicos simbólicos, distingue o espaço cívico e administrativo do espaço cotidiano situado ao longo do eixo Rodoviário.

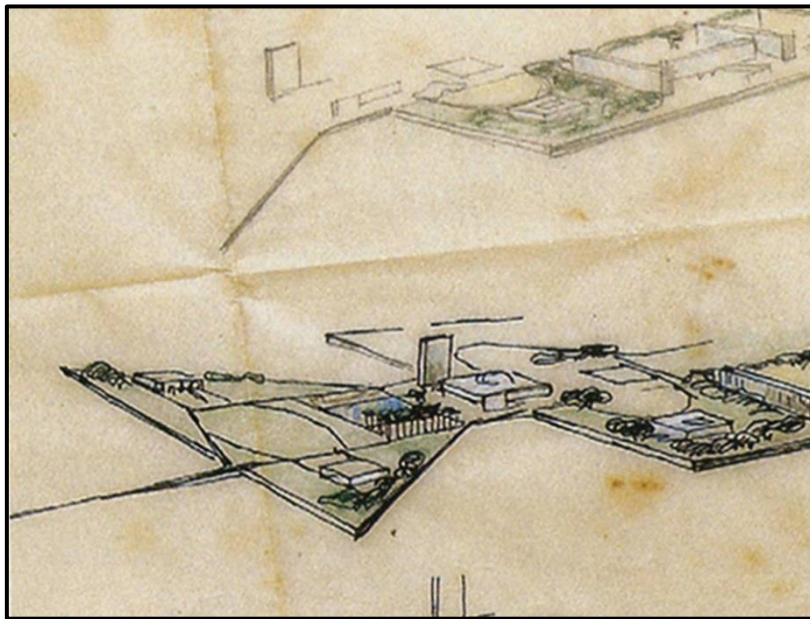


Figura 17: Croqui de Lucio Costa para a Praça dos Três Poderes, 1957.  
 Fonte:mdc.arq.br/2009/02/04/a-praça-do –maquis. Acessado em 01 de outubro de 2012.

O projeto do eixo Monumental utilizou-se de terraplenos para distribuir os edifícios destinados à representação do governo federal e todos os espaços simbólicos inerentes a uma capital nacional. A Esplanada dos Ministérios teve seu desenho baseado no *mall* de Washington e na perspectiva das avenidas

parisienses, conforme cita o autor (apud KATINSKI; XAVIER, 2012, p. 144). O ponto focal da larga esplanada converge para o Congresso Nacional, como símbolo da democracia brasileira, e a perspectiva é completada pelos edifícios dos ministérios dispostos de cada lado, ao longo das duas vias (Figura 18).

Observa-se no desenho urbano da praça (Figura 17), como também na Esplanada, a utilização de formas geométricas puras: o triângulo, o retângulo e os paralelogramos formados pelos edifícios dos ministérios, cujo projeto também é de Oscar Niemeyer.

O Eixo Monumental prolonga-se na direção oeste mostrando ao longo de suas largas pistas os setores de hotéis, de comércio, de cultura e de esportes. Os setores que compõem a zona cívico-administrativa foram distribuídos no canteiro central do eixo. No lado longitudinalmente oposto à Praça dos Três Poderes fica situada a Praça Municipal, dedicada à administração local.

A opção pelo ordenamento dos edifícios ao longo de um eixo viário contínuo tem precedente na Cidade Linear de Soria y Matta, de 1882, como exposto anteriormente. Marquez (2009) cita que também os planos para o Rio de Janeiro (1929) e para Argel (1930), de autoria de Le Corbusier, utilizaram este tipo de ordenamento, mas nunca foram construídos<sup>12</sup>. O modelo da Cidade Industrial de Tony Garnier (1904) também utilizava o partido de conceber a estrutura urbana orientada pelo arcabouço viário principal (MARQUEZ, 2009), cujas funções eram organizadas para atender à fábrica da localidade.

O cruzamento dos Eixos Monumental e Rodoviário constitui o coração de Brasília, centro geográfico do esquema proposto e interseção simbólica da vida cotidiana com a cívica. Nesta interseção foi projetada a Estação Rodoviária, uma enorme estrutura em plataformas sobre pilotis, que deixa livre a vista do eixo Monumental na parte inferior, e interliga as partes norte e sul do eixo Rodoviário por meio de praças e passeios de pedestres na parte superior. Marquez (2009) a descreve como elemento fundamental na estruturação do

---

<sup>12</sup> Benevolo (1976, p. 500-504), ao elencar os projetos urbanísticos de Le Corbusier no período de 1929 a 1938, observa que nenhum deles foi aceito. Em 1935 são reunidos em uma publicação intitulada *La Ville Radieuse*.

Plano Piloto, e na verdade o arquiteto a idealizou como o ponto de convergência da população, o encontro entre a burguesia e a classe operária. Costa viria a comentar, anos mais tarde, que sua criação havia sido “menor que a realidade”:



Figura 18: Esplanada dos Ministérios, vendo em primeiro plano a plataforma rodoviária. Disponível em: <[acom/69soea.soea.org.br](http://acom/69soea.soea.org.br)>.

Eu caí em cheio na realidade, e uma das realidades que me surpreenderam foi a rodoviária, à noite. Eu sempre repeti que essa plataforma rodoviária era o traço de união da metrópole, da capital, com as cidades-satélites improvisadas da periferia.

É um ponto forçado, em que toda essa população que mora fora entra em contacto com a cidade. Então eu senti esse movimento, essa vida intensa dos verdadeiros

brasilienses, essa massa que vive fora e converge para a rodoviária.<sup>13</sup> (*Apud* LEITÃO, 2009 p. ).

Na nova capital, a função habitar foi distribuída ao longo do eixo Rodoviário, onde foram situadas as áreas residenciais a que Costa (1991, p. 28) chamou de superquadras:

16. Quanto ao problema residencial, ocorreu a solução de criar-se uma seqüência contínua de grandes quadras dispostas em ordem dupla ou singela, de ambos os lados da faixa rodoviária, e emolduradas por uma larga cinta densamente arborizada, árvores de porte, prevalecendo em cada quadra determinada espécie vegetal, com chão gramado e uma cortina suplementar interminente de arbustos e folhagens, a fim de resguardar melhor, qualquer que seja a posição do observador, o conteúdo das quadras visto sempre num segundo plano e como que amortecido na paisagem. .

A proposta para as áreas residenciais deixa clara a importância das áreas verdes que vão entremear os espaços construídos, em alusão à cidade-jardim. Além disso, a opção por ordenar em seqüência contínua as superquadras evidencia mais uma vez a solução da cidade linear, neste caso, utilizada nos quase quatorze quilômetros de extensão do Eixo Rodoviário.

A área residencial é distribuída pelas Asas Sul e Norte, que se situam ao longo do Eixo Rodoviário, composta pelos módulos de aproximadamente 280 metros por 280 metros denominados superquadras (Figura 19). Cada quatro superquadras formam uma unidade de vizinhança, a qual possui equipamentos urbanos necessários e suficientes para o apoio e o abastecimento do habitante (GOROVITZ; FERREIRA, 2008), e são trinta as superquadras em cada Asa.

A unidade de vizinhança brasileira, embora tenha emprestado de Perry a lógica de organização e de tipos de equipamentos, difere quanto ao arranjo

---

<sup>13</sup> Em entrevista ao *Jornal do Brasil*, nov. 1984.

funcional e, principalmente, quanto à escala. A tipologia dos blocos residenciais sobre pilotis dispostos entre a vegetação da superquadra deixa a superfície liberada, mas a altura de seis pavimentos estabelece a originalidade que a diferencia de uma unidade de vizinhança composta por casas individuais. Outra característica da unidade de vizinhança brasiliense é que seus limites não são estanques. Há uma superposição de áreas de influência, já que o elemento de repetição é a superquadra. Assim, a unidade de vizinhança serve como orientador dos elementos necessários para o projeto, mas não cerceia a apropriação do habitante, que encontra no arranjo funcional a autonomia em cada uma das suas partes:

Finalmente, a implantação alternada dos comércios locais dá origem à superposição de áreas de influência pois cada superquadra pertence simultaneamente a duas unidades de vizinhança, o mesmo ocorre com os comércios das entrequadras, capela, cinema e clube. (GOROVITZ; FERREIRA, 2008, p. 22).

Além disso, a repetição das superquadras ao longo do Eixo Rodoviário e seu sutil agrupamento quatro a quatro conferiram integridade e ordenamento urbano, conforme analisam Gorovitz e Ferreira (2008, p. 30):

A setorização das áreas funcionais em Brasília tem o mérito de não fragmentar ou compartimentar, muito pelo contrário, a repartição adotada estrutura a cidade imprimindo unidade, integridade e ordenamento urbano, aliás, seu caráter mais surpreendente..

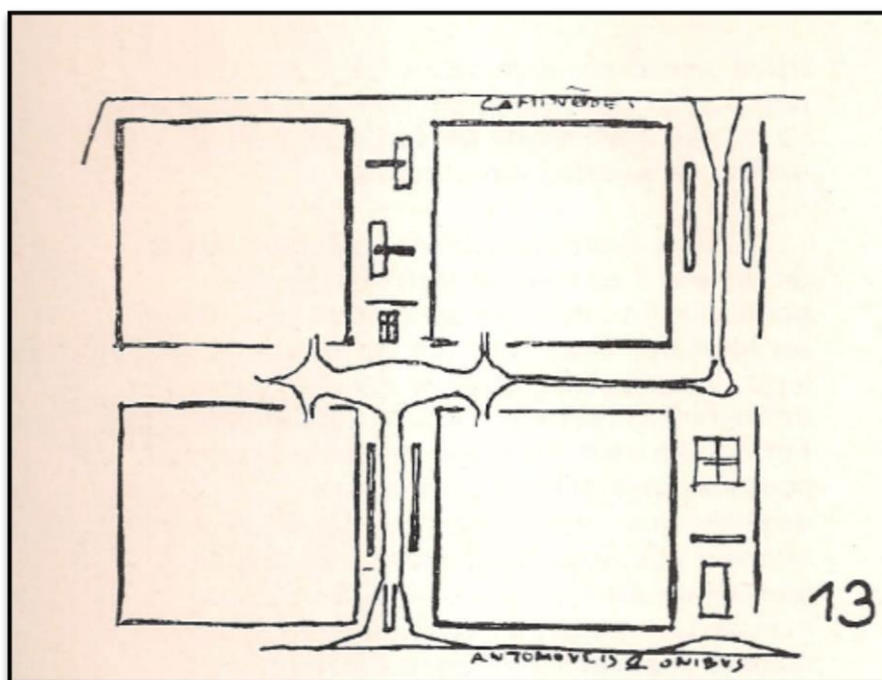


Figura 19: Destaque do croqui de Lucio Costa para a Unidade de Vizinhança no Relatório do Plano Piloto. Fonte: COSTA, 1957 figura 13.

Em cada superquadra prevê-se uma área de comércio vicinal em um dos lados do quadrilátero, responsáveis pelo abastecimento da população.

#### O COMÉRCIO LOCAL PLANEJADO

Dentro de cada superquadra, além dos edifícios de seis pavimentos sobre pilotis destinados a residências coletivas, foram projetados o jardim de infância e a escola de ensino fundamental, posteriormente conhecida como escola-classe. Cada superquadra possuirá também o seu renque de lojas destinadas ao comércio local. Os usos urbanos, embora contíguos na superquadra, são inteiramente separados e independentes, numa aplicação do conceito de setorização ao nível local.

Entaladas entre essa via de serviço e as vias do eixo rodoviário, intercalaram-se então largas e extensas faixas com acesso alternado, ora por uma, ora por outra, e onde se localizaram a igreja, as escolas secundárias, o cinema e o varejo do bairro, disposto conforme a sua classe ou natureza. O mercadinho, os açougues, as vendas, quitandas, casas de ferragens etc., na primeira metade da faixa correspondente ao acesso de serviço; as

barbearias, cabeleireiros, modistas, confeitarias etc., na primeira seção da faixa de acesso privativo dos automóveis e ônibus, onde se encontram igualmente os *postos de serviço para venda de gasolina*. (COSTA, 1991, p. 28, grifo nosso).

Percebe-se a intenção de diferenciar os tipos de comércio e serviços conforme sua localização. A via de serviço referenciada viria a ser a via W3, próximos da qual deveriam ser postos os comércios e as atividades que demandassem um transporte de carga inerente à sua função. Ou seja, estas deveriam se localizar apenas nos comércios locais das quadras 300. Para as quadras 100 seriam destinadas as atividades de serviços pessoais – barbearias, cabeleireiros, etc. –, evidenciando a proposta de setorização mesmo dentro da mesma atividade urbana.

A descrição da concepção prossegue, com a proposta de situar a fachada principal das lojas voltadas para dentro da superquadra:

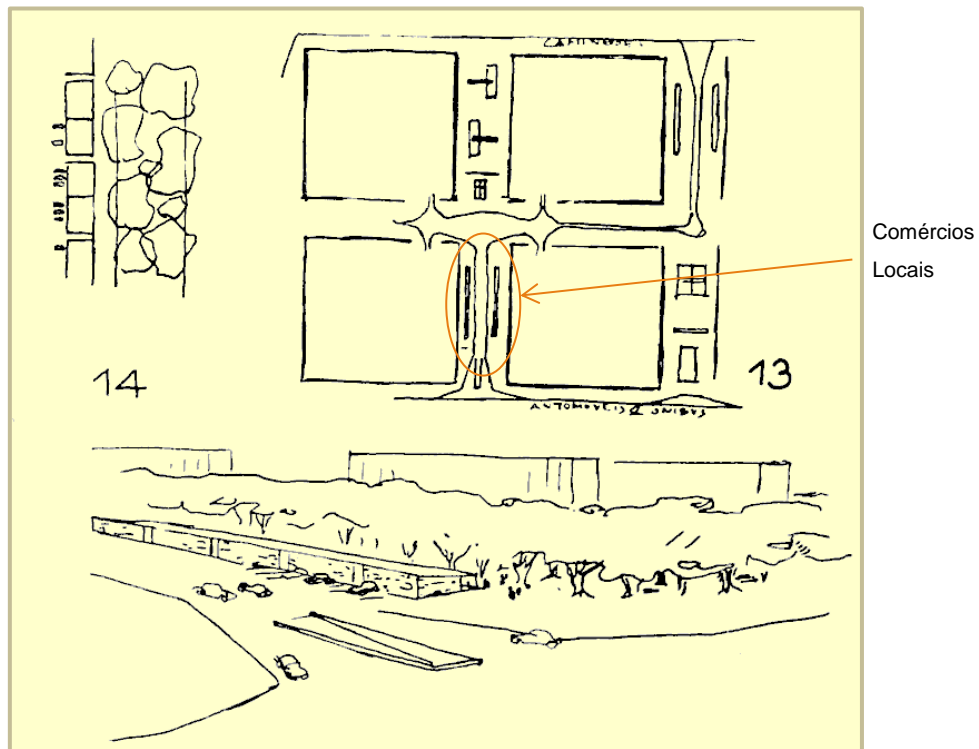


Figura 20: Croquis 13 e 14 dos comércios locais constantes do Relatório do Plano Piloto, de autoria de Lucio Costa. Fonte: Relatório do Plano Piloto de Brasília, ArPDF; DePHA; CODEPLAN/GDF, 1991.



As lojas dispõem-se em renque com vitrinas e passeio coberto na face fronteira às cintas arborizadas de enquadramento dos quarteirões e privativas dos pedestres, e o estacionamento na face oposta, contígua às vias de acesso motorizado, prevendo-se travessas para ligação de uma parte a outra, ficando assim as lojas geminadas duas a duas, embora o seu conjunto constitua um corpo só. (COSTA, 1991, p. 28).

O renque citado por Costa é o bloco de lojas, que se pretendia geminadas duas a duas, com passagem de pedestres entre elas, e vitrines voltadas para a faixa arborizada de emoldramento das superquadras. O estacionamento de veículos aconteceria nos fundos das lojas, junto às vias de acesso, ou ruas dos comércios locais (Figura 20).

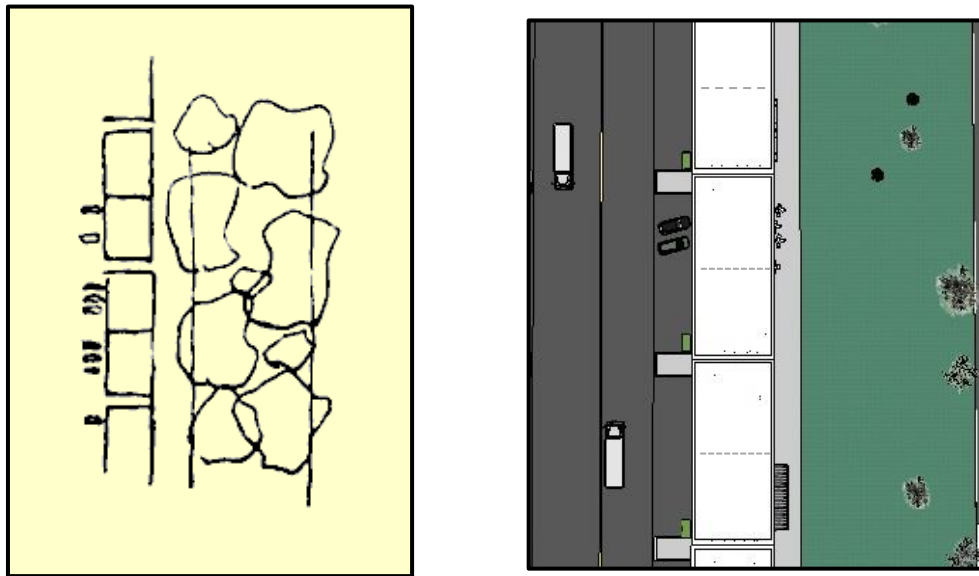


Figura 21: Detalhe do croqui 14, que mostra a divisão das unidades comerciais e os veículos estacionados na via de serviço. Na figura ao lado a interpretação do croqui de Costa, com cada bloco com apenas duas lojas mais largas. Elaboração: Giselle Moll Mascarenhas.

De acordo com o croqui acima, as lojas seriam largas e as passagens bastante estreitas, conforme se observa pela proporção dos traços no detalhe do croqui,

na Figura 21. As fachadas principais seriam voltadas para dentro das superquadras, para as faixas arborizadas.

O croqui da Figura 21 mostra as calçadas ao lado das áreas verdes, por onde os pedestres e usuários acessariam as lojas. Ao fundo o estacionamento e a via de serviço, que deveria ser utilizada essencialmente para carga e descarga de mercadorias já que os clientes, habitantes da superquadra, não necessitariam de automóvel para chegar ao comércio local. Assim, pedestres e veículos não compartilham o mesmo espaço.

Em 1958 a *Revista Brasília* (1958, p. 12) publicou croquis que mostravam a proposta para os comércios locais (Figura 22, Figura 23). Não se percebe muita diferença entre estes desenhos e o que foi construído posteriormente. A Figura 23 apresenta uma sutil diferença, mostrando as lojas mais largas do que foram construídas. O carro que circula na via de serviço, entretanto, convive com o pedestre, e o motorista também pode apreciar as vitrines voltadas para a via, numa antecipação do futuro. As empenas das galerias são cegas, e a sobreloja é caracterizada como um mezanino. As coberturas, interligadas, são em alturas variáveis, já prevendo a topografia em declive.



Figura 22: Croqui em perspectiva dos comércios locais, Fonte: *Revista Brasília*, mar. 1958, p. 12 (ArPDF).

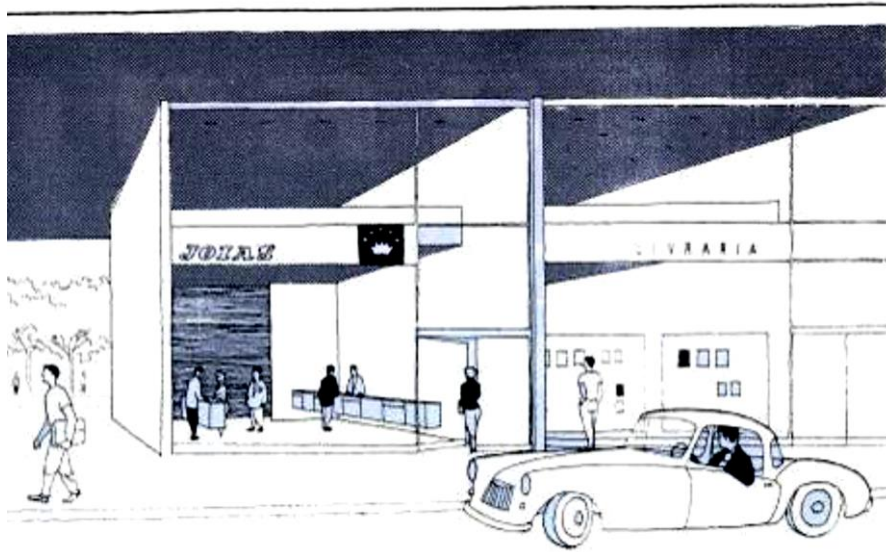


Figura 23: Croqui em perspectiva das lojas dos comércios locais mostrando as vitrines voltadas para a via, publicado em 1958 na *Revista Brasília*, mar. 1958, p. 12 (ArPDF).



Figura 24: Perspectiva geral do comércio local exposta na *Revista Brasília*, jul.-ago. 1960, p. 9. (ArPDF).

Em 1960 a *Revista Brasília* publicaria um novo croqui da perspectiva geral dos comércios locais, que sugere a apropriação da faixa verde de emolduramento pelos moradores e usuários dos CLS (Figura 24). Junto à loja da esquina figura uma pequena área de estar.

Na articulação das unidades de vizinhança e em toda a área residencial, a via de serviço dos comércios é a mesma que dá acesso às superquadras e que se interliga aos outros renques de quadras, em continuidade às vias secundárias e vias principais longitudinais (W1 e W3 a oeste, L1 e L2 a leste), de maneira intercalada.

No interior das superquadras a separação da circulação viária desenha-se em meio aos blocos residenciais que poderão ser dispostos de maneira variada, e estar assentados sobre pilotis. Este elemento construtivo assume importância na circulação de pedestres, que poderá ser fluida e completamente livre de percursos predefinidos, uma vez que as pessoas poderão atravessar os edifícios.

Na verdade, o arranjo funcional dos comércios locais teve o principal mérito de ordenar e dar clareza aos elementos que compõem o Plano Piloto. O sistema viário proposto para as unidades de vizinhança na Asa Sul proporciona a distribuição equilibrada das atividades urbanas, sejam elas comerciais ou institucionais, e permite sua utilização por pessoas de qualquer lugar. A proposta das superquadras foi considerada uma “nova maneira de viver”, assim descrita no Decreto governamental nº 10.829/1987, que instituiu a preservação do conjunto urbano tombado de Brasília.

Em síntese, o desenho urbano dos comércios locais foi baseado no preceito da separação da circulação viária, onde pedestres e veículos não compartilhariam do mesmo espaço de circulação. Aos pedestres seriam destinadas as calçadas junto às fachadas voltadas para as áreas residenciais. Apenas os automóveis e caminhões circulariam nas vias de acesso, nos fundos das lojas. Não houve intenção de configurar uma rua no plano de Costa, no entanto os croquis lançados antes da construção dos primeiros comércios locais deixam entrever

essa possibilidade. O fato de se planejar dois conjuntos de lojas simétricos e frontais separados por uma via já indicava uma tendência ao surgimento da rua.

Na utilização dos conceitos de zoneamento e setorização, os espaços de uso comercial local foram destinados a atividades de apoio à vizinhança, de dimensões reduzidas, em teoria inadequados para a implantação de atividades de porte regional ou de grande porte. Dentro da especialização de atividades foi engendrada uma segunda gradação, onde as atividades mais voltadas à prestação de serviços estariam localizadas no alinhamento das superquadras 100, e as atividades que demandavam um abastecimento com veículos de carga seriam localizadas nas quadras 300, mais próximas da via W3, concebida para o comércio atacadista.

Numa complementação de conceitos, a separação de usos e funções foi também aplicada para separar as atividades de comércio e serviços das habitações e dos equipamentos públicos coletivos e institucionais, os quais são próximos, porém em espaços distintos. O uso nos comércios locais é exclusivamente comercial e de serviços.

No que se refere à área de influência, cada superquadra tem o seu próprio comércio local e cada unidade de vizinhança pode contar com quatro conjuntos de áreas comerciais, distantes no máximo 280 metros, em média, do edifício residencial mais afastado. Esse arranjo repete-se nas 30 superquadras da Asa Sul e em outras trinta na Asa Norte.

Os comércios locais foram localizados junto às vias de acesso às superquadras, e próximos aos principais eixos viários longitudinais, as vias W3 e L2, a oeste e a leste, respectivamente, e o Eixo Rodoviário, permitindo sua fácil visualização e o acesso a partir dos principais eixos viários longitudinais.

Sua localização também propicia contato com as áreas verdes: as fachadas principais dos comércios locais foram projetadas voltadas para a faixa arborizada que circundam cada superquadra, com 20 metros de largura.

E, finalmente, outra característica moderna é a tipologia edilícia repetitiva, modulada e uniforme, a ser replicada em todos os comércios locais da Asa Sul.

Gorovitz e Ferreira (2008, p. 23) afirmam que uma das razões por que o comércio adquiriu uma vocação “plurivicinal” foi o seu dimensionamento. Segundo os autores, a área de comércio recomendada para projeto é de 0,4m<sup>2</sup> por habitante. Em uma quadra destinada a 3.500 habitantes<sup>14</sup>, seriam necessários aproximadamente 1.400 m<sup>2</sup> de espaço comercial. Os comércios locais foram projetados com quatro blocos de oito a onze lojas de 35 m<sup>2</sup>, podendo ter térreo e sobreloja, ou seja, 70 m<sup>2</sup> cada uma. Isto perfaz um total de 2.380 m<sup>2</sup> de área construída. A construção de subsolo amplia para 3.570 m<sup>2</sup> a área comercial disponível em cada quadra. É importante esclarecer que nas demais quadras as lojas foram construídas, em sua maioria, individualmente, até formar um bloco ou um conjunto completo. Há lojas com subsolo junto a lojas sem subsolo. Os conjuntos em geral não são homogêneos, exceto aqueles construídos de uma única vez, como a CLS 107/108, mas todos apresentam uma área de construção superior ao padrão utilizado por Gorovitz e Ferreira como ideal, pois seguiram o projeto inicial para o bloco.

---

<sup>14</sup> Esse número de habitantes foi estabelecido como parâmetro pelo Decreto nº 07 de 13 de junho de 1960, da Prefeitura de Brasília, que aprovou as Normas para Construções em Brasília, no seu artigo 5º inciso VII, item i.

### 3. CAPÍTULO 3: PROJETO E CONFIGURAÇÃO

Inutilmente, magnânimo Kublai, tentarei descrever a cidade de Zaíra dos altos bastiões. Poderia falar de quantos degraus são feitas as ruas em forma de escada, da circunferência dos arcos dos pórticos, de quais lâminas de zinco são recobertos os tetos; mas sei que seria o mesmo que não dizer nada. A cidade não é feita disso, mas das relações entre as medidas de seu espaço e os acontecimentos do passado [...].

Italo Calvino

A construção do primeiro comércio local requereu um projeto de arquitetura e alguns atores nessa ação. Elaborado a partir de uma descrição preliminar e alguns desenhos a mão, seu pioneirismo adquiriu importância pelo fato de ter sido replicado mais 29 vezes somente na Asa Sul. Como era esse projeto e quem foram os responsáveis pela sua implantação? Como se deu sua apropriação à época? Neste capítulo vamos apresentar os primeiros projetos arquitetônicos e as normas referentes à espacialização do projeto proposto, bem como aos seus usos e atividades. Finalmente, vamos comparar o plano proposto por Costa e sua realização.

## O INÍCIO

A metodologia de pesquisa consistiu no levantamento das imagens do início da construção de Brasília que mostravam os comércios locais. Destes registros verificou-se que somente a CLS 107/108 aparecia em fotos, e a CLS107 foi a mais fotografada. A partir daí, buscamos nos arquivos da Administração de Brasília os primeiros projetos de arquitetura aprovados para a CLS 107 e 108, bem como os documentos de “Habite-se” das construções. O registro das imagens da época da construção foi obtido junto ao Arquivo Público do Distrito Federal. As plantas oficiais, as normas e regulamentos foram fornecidos pelo Arquivo Técnico da Secretaria de Estado de Habitação e Desenvolvimento Urbano do DF-SEDHAB.

As primeiras plantas e os regulamentos baixados à época seguiram diretrizes definidas pelos profissionais responsáveis pela construção de Brasília. Estes projetos, iniciados pelas quadras citadas, seriam replicados em toda Asa Sul, em atendimento às características da unidade de vizinhança projetada por Costa.

Com base neste material foram analisados os efeitos da transição entre o plano proposto por Costa, o espaço projetado e o construído. Considerando tratar-se de uma das áreas pioneiras do uso comercial na cidade, foi efetuado o levantamento das atividades comerciais nos primeiros anos de ocupação, de modo a compreender quais os fatores que contribuíram para as transformações da área. Esta etapa contou com a pesquisa de Batista (BATISTA 1965), e com dois depoimentos de comerciantes que ainda trabalham no comércio local estudado, os srs. José Macedo e Lourivaldo.

Juscelino Kubistchek (1978, p. 264) conta que em 1958, antes da construção das primeiras superquadras no Plano Piloto, a Cidade Livre já contava mais de 2.600 estabelecimentos comerciais, além de hotéis e restaurantes, responsáveis pelo suprimento das necessidades da população trabalhadora. Os comerciantes e os empresários, avisados pelo governo que a Cidade Livre seria demolida, estavam ansiosos para montar seus estabelecimentos na nova capital, e buscavam os melhores lugares.



Ainda em 1957, as casas populares destinadas aos funcionários públicos que viriam transferidos do Rio de Janeiro para trabalhar na capital começaram a ser construídas, no local onde estava prevista apenas a área de cultivo de hortaliças e pomar, no Relatório do Plano Piloto. Com isso a zona residencial estendeu-se mais 400 metros a oeste da via de serviço nomeada como W3 (LEITÃO, 2003, p. 18-19).

A ampliação da Asa sul com a construção das habitações geminadas que viriam a formar a faixa de quadras 700 alterou a proporção entre largura e altura do plano (Figura 25 e Figura 26). Carpintero (1995, p. 231) cita que esta alteração do plano original prejudicou um dos conceitos utilizados por Costa, baseado na cidade linear de Soria y Matta:

O esquema de cidade linear foi destroçado com a introdução das áreas habitacionais da W3, as quadras 700. Estas áreas, combinando-se aos Setores de Grandes Áreas a Leste e a Oeste, criados ao mesmo tempo com igrejas, colégios e, até mesmo, órgãos públicos e embaixadas, gerou fluxos transversais de veículos inviabilizando o eixo rodoviário como a grande artéria urbana, e tornando as vias de acesso local às superquadras em vias de passagem. Os resultados são visíveis a qualquer leigo que pretenda atravessá-las a pé, buscando por exemplo a igreja do bairro ou chegar à quadra, em seu carro..

Esses fatos contribuíram para a configuração do lugar tal qual existe hoje.

Diante do desafio de implantar uma nova cidade em pouco mais de três anos<sup>15</sup>, era indispensável priorizar os edifícios que abrigariam as instituições da República, mas as áreas residenciais deveriam ser construídas simultaneamente.

---

<sup>15</sup> A data de inauguração de Brasília foi definida pelo Congresso Nacional para ser no dia 21 de abril de 1960, três anos depois de escolhido o projeto vencedor do concurso.

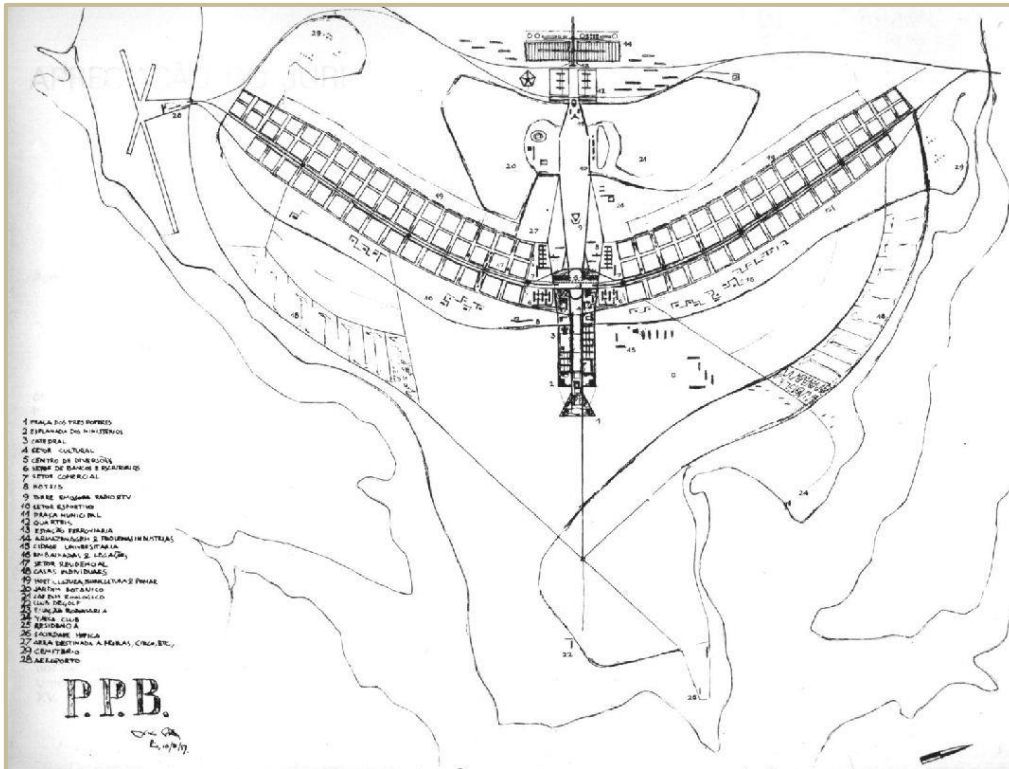


Figura 25: Planta de Brasília apresentada no Relatório do Plano Piloto por ocasião do Concurso. Fonte: Leitão, 2003, p. 19.

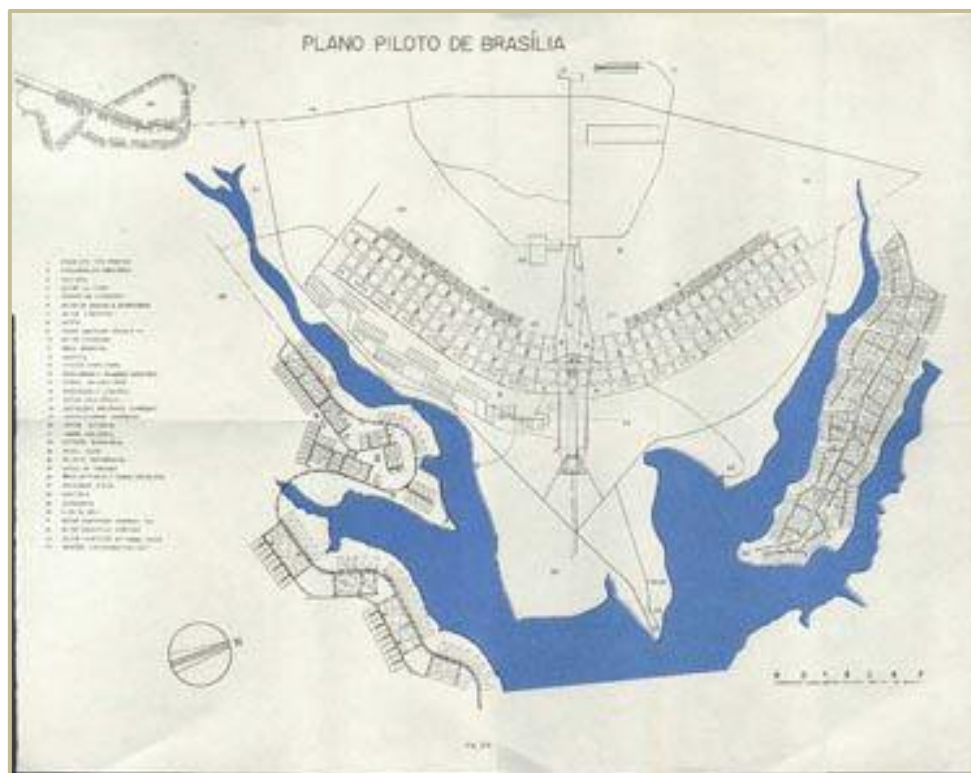


Figura 26: Planta de Brasília com a incorporação das quadras 700 e 400, sem data. Fonte: Leitão, 2003, p. 19 .

A construção de Brasília então se iniciou no Eixo Monumental, pela Esplanada dos Ministérios, e no Eixo Rodoviário, pelo meio da Asa Sul, onde fez surgir edificações e espaços públicos que comporiam as quadras dos segmentos 07 e 08, escolhidas como pioneiras para implantar as áreas residenciais (Figura 27).

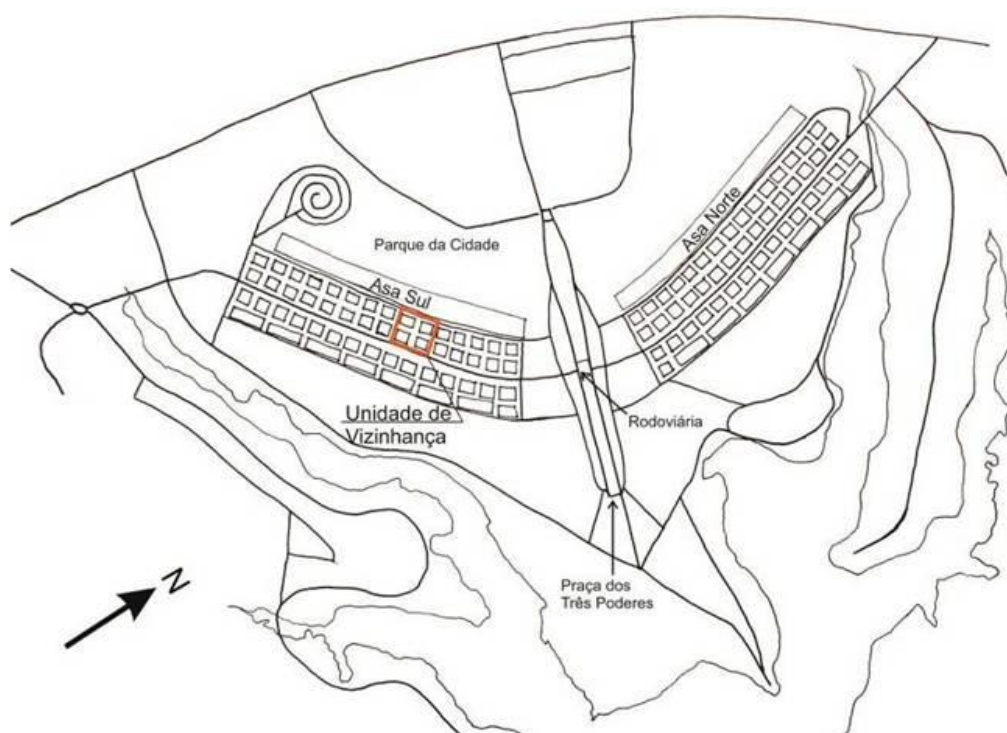


Figura 27: Croqui com a localização da primeira unidade de vizinhança a ser construída.

A área escolhida para o estudo apresenta os renques de lojas, a via de acesso e a Igreja N. Sra. de Fátima, conhecida como Igrejinha, que deu o nome popular ao lugar.

## *A Igrejinha*

Os comércios locais começaram a ser construídos ainda em 1959, mas as primeiras plantas urbanas para a área datam de 1960<sup>16</sup>. Na unidade de vizinhança já havia sido construída a Igrejinha de N. Sra. de Fátima, um projeto de Oscar Niemeyer a pedido de dona Sarah Kubitschek, esposa do presidente da República (Figura 28). A igreja foi inaugurada em 28 de junho de 1958, no espaço designado para a construção de “igreja católica”, mostrado na Figura 15, sendo de grande importância para a análise do lugar estudado, tanto sob o aspecto morfológico e paisagístico como sob a questão do uso.



Figura 28: Igrejinha de Fátima construída, tendo à direita as obras da SQS 108. O comércio local da 107 já se encontrava em construção, e o da 108 ainda estava nas fundações. Autor desconhecido. Fonte: ArPDF.

O sítio é topograficamente privilegiado, bastante adequado à implantação de marcos referenciais, por se localizar na cota mais alta da via de acesso aos comércios locais, fechando a perspectiva do lugar e marcando a paisagem

<sup>16</sup> Ver Figura 35: Planta Baixa CLS AI 2 q. 101-117 data: 28 de março de 1960. Autor: Dilacy Vilela Mazzaro. Fonte: NUDOC/SEDHAB.

urbana (Figura 28, Figura 29). A Igrejinha é cercada por uma praça triangular que atua como mirante, a partir da qual se pode observar o comércio local. Foi testemunho da construção e desenvolvimento da unidade de vizinhança, e sua importância na história desta é tamanha que esta via ficou conhecida popularmente, desde sua inauguração, como Rua da Igrejinha. É o único comércio local distinguido com um nome, à maneira das cidades tradicionais. Holston (1993, p. 149) considera que, “urbanisticamente, segue o modelo das igrejas em cidades como Ouro Preto, surgindo como o ponto culminante de uma rua que parece conduzir em direção a ela como um objeto figural posto em um vazio definido”.



Figura 29: Vista aérea da Rua da Igreja em 17 de setembro de 1964. Autor não identificado.  
Fonte: ArPDF.

Para Holston (1993, p. 149), o projeto da Igreja de N. Sr.<sup>a</sup> de Fátima é o único que recapitula o complexo monumento-rua das cidades pré-industriais, e a Rua da Igreja é “o único lugar de Brasília onde uma relação figura-fundo tradicional se estabelece entre um monumento público e a rua”. Ao isolar a Rua da Igreja como caso único, o posicionamento desconhece todas as demais ruas de comércio local das superquadras de faixa 100. É inegável a força da imagem da Igreja, em função do seu projeto arquitetônico, entretanto não se

pode ignorar que outros templos na mesma posição marcam a paisagem e identificam o espaço onde se encontram. É o caso, por exemplo, do templo budista na CLS 115/116, da Igreja Episcopal Anglicana na CLS 109/110 e da Igreja São Camilo na CLS 103/104. Todos atuam como marcos visuais ao conferir identidade e referência ao espaço em que se localizam.



Figura 30: Perspectiva da via de acesso 107/108 fechada pela Igreja de Fátima em 16 mar. 1964. Autor desconhecido. Fonte: ArPDF .

Figura 31: Visual a partir da praça da Igrejinha, antes do crescimento da vegetação, 7 abr. 1963. Autor desconhecido. Fonte: ArPDF.

Apesar de ser uma edificação pequena, o projeto da Igrejinha N. Sra. de Fátima foi considerado ousado para a época. O arquiteto italiano Pier Luigi Nervi (apud KATINSKI; XAVIER, 2012, p. 46) pronunciou-se acerca da Igrejinha de Fátima em 1959, considerando que, apesar de pequena, o ancoramento da laje de concreto em forma de lençol nas três colunas criaria um problema estrutural que colocava em dúvida a possibilidade de sua execução.

Com a construção de Brasília, a arquitetura de Niemeyer viria a se afirmar mundialmente como representante do caráter inovador da técnica em benefício da forma arquitetônica.

#### OS ATORES

A construção de Brasília ficou a cargo da Companhia Urbanizadora da Nova Capital-NOVACAP,<sup>17</sup> empresa criada pelo presidente da República com amplos poderes e inúmeras atribuições para alcançar seu objetivo (FISHER; LEITÃO, 2009, p. 20). Entre estas atribuições figuravam o desenvolvimento do plano de Lucio Costa, a aprovação de projetos de terceiros e a fiscalização das obras.

A NOVACAP contava com o Departamento de Urbanismo e Arquitetura dirigido por Oscar Niemeyer, que havia sido contratado como funcionário público. O Departamento era subdividido na Divisão de Arquitetura, que funcionava em Brasília, e a Divisão de Urbanismo, que funcionava exclusivamente no Rio de Janeiro, desenvolvendo os projetos urbanísticos do Plano Piloto ao mesmo tempo em que a cidade era construída, de 1957 a 1960.

Os projetos de urbanismo eram acompanhados por Costa, embora ele não fosse o coordenador da Divisão de Urbanismo, conforme citam Costa e Lima (2009, p. 49). Sua equipe era composta pelos arquitetos Jaime Zettel, Adeildo Viegas de Lima, Sergio Porto, Maria Elisa Costa (filha de Lucio Costa), Harry Cale e pelo engenheiro Augusto Guimarães (VASCONCELOS apud LEITÃO, 2003, p. 78).

Nesse raciocínio, a equipe de Niemeyer ficou responsável pela elaboração e aprovação dos projetos de arquitetura, apesar de ter tido participação em projetos de urbanismo, conforme citam Leitão e Ficher (2004, p. 7):

Conforme se percebe nos trechos transcritos, fica clara a participação da equipe de Oscar Niemeyer, sediada em Brasília a partir de 1958, na elaboração de projetos de

---

<sup>17</sup> NOVACAP – Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil, criada em 19 de setembro de 1956, com o objetivo de executar o urbanismo e arquitetura da nova capital (GOROVITZ; FERREIRA, 2008, p. 42).



urbanismo. Segundo Vasconcelos, sua equipe inicialmente era composta de seis arquitetos: Italo Campofiorito, Glauco Campelo, Nauro Esteves, Sabino Barroso, Glauss Estelita e José de Sousa Reis.

Sobre o assunto, Costa e Lima (2009, p. 49) afirmam:

O projeto de implantação das superquadras em geral foi feito pela Divisão de Arquitetura, sob orientação de Oscar Niemeyer, que projetou os primeiros blocos, e de acordo com a diretriz sugerida no croquis do plano-piloto.

A Divisão de Arquitetura da NOVACAP foi responsável também pela aprovação dos projetos de arquitetura particulares, conforme veremos adiante.

As superquadras que compõem a unidade de vizinhança foram construídas pelos institutos de Aposentadoria e Pensão ou pelas instituições bancárias oficiais (Banco do Brasil e Caixa Econômica do Rio de Janeiro), que haviam recebido as áreas do governo federal (GOROVITZ; FERREIRA, 2008, p. 43). Para a concretização da cidade foi necessário estabelecer parcerias com estas instituições, vendendo os lotes e projeções em troca da construção dos edifícios. Ao governo federal coube construir todos os edifícios públicos, palácios e monumentos.

A NOVACAP foi também responsável pela definição das normas urbanísticas para os setores da cidade. Estas teriam fundamental importância na configuração do espaço urbano, pois deveriam traduzir para os profissionais e para os leigos os conceitos utilizados no plano original, a serem fielmente aplicados na sua materialização. As normas de edificação e de uso são instrumento fundamental na organização de uma cidade, especialmente se esta foi “planejada para o trabalho ordenado e eficiente” (COSTA, 1957). A aplicação dos conceitos de zoneamento e a setorização exigiam o estabelecimento de regulamentos por parte do poder público, e visavam padronizar tanto o aspecto geral das edificações – gabarito, afastamentos, acessos, área máxima de construção – como os usos e atividades a serem

desenvolvidas ou proibidas. Esses regulamentos nem sempre são refletidos na apropriação do espaço, conforme relatamos adiante.

A fim de organizar os dados, vamos dividir a narrativa da configuração do espaço da Rua da Igrejinha por períodos, iniciando pela implantação do espaço urbano e edifícios.

## OS PROJETOS DE ARQUITETURA

Conforme apresentado no Capítulo 2, os comércios locais foram planejados para abrirem suas lojas para dentro da superquadra, voltados para as áreas residenciais, delegando à rua a função de circulação de veículos e local de carga e descarga de mercadorias, o que seria coerente com os princípios da Arquitetura Moderna. São designados oficialmente por siglas, seguidas das superquadras a que pertencem. Por exemplo, CLS 303 – comércio local sul da superquadra 303 – ou, simplesmente, comércio da 303 sul. Cada superquadra foi projetada com um setor de comércio local.

Do ponto de vista locacional, poderíamos dizer que são “comércios domésticos”, em referência ao que Costa (1995) chamou de escala doméstica, ou, mais adequadamente, comércios de vizinhança.

O Comércio Local foi construído como uma via de mão dupla de 185 metros de extensão por 30 de largura, ladeada por dois renques de lojas, de um lado e outro, divididos em três ou quatro blocos<sup>18</sup>, com calçadas de 3 metros de largura que separam as fachadas frontais dos estacionamentos.

O plano de Costa previu a implantação em simetria de dois conjuntos de lojas, em ambos os lados da via de circulação que chega até os acessos da superquadra e faz a ligação com outras unidades de vizinhança. Assim, para entrar na superquadra a partir do Eixo Rodoviário, todos os carros têm de necessariamente passar pelo comércio local. Da mesma forma, quem chega pela via W3 também passa pelo comércio local, ou seja, a passagem pelos

---

<sup>18</sup> Os renques de superquadras 100 e 200 apresentam três blocos de lojas, com exceção das CLS 107 e 108. Os renques de superquadras 300 e 400 apresentam quatro blocos de lojas.

comércios é trajeto obrigatório a quem acessa as superquadras, na Asa Sul ou na Asa Norte, acima ou abaixo do Eixo Rodoviário (Figura 32).

Avaliando a localização dos equipamentos públicos do tipo escolas, hospitais e centros paroquiais, que foram situados acima da via W3 e abaixo da via L2<sup>19</sup>, concordamos com Carpintero (1995) e Leitão (2003) quando afirmam que o fluxo transversal das zonas residências não era previsto para ser tão intenso como acabou acontecendo. As vias de acesso às superquadras transformaram-se em vias de passagem, contribuindo para o aumento do número de pessoas que circulam entre os comércios locais.

Essa característica atende à conveniência de bairros residenciais próximos da Asa Sul, desprovidos de uma atividade comercial e de prestação de serviços relevante, como é o caso do Parkway e do Lago Sul. A população destes bairros é constituída por classe média e alta, com alto potencial de consumo, e contribui para o desenvolvimento e manutenção dos padrões de comércio e serviços oferecidos nos comércios locais e nos setores onde se situam as escolas e hospitais.

---

<sup>19</sup> Ver Capítulo 2, Figura 15: Esquema Geral das Áreas Não Residenciais: fotograma que mostra a distribuição de atividades na Asa Sul. Autor desconhecido. Fonte: ArPDF

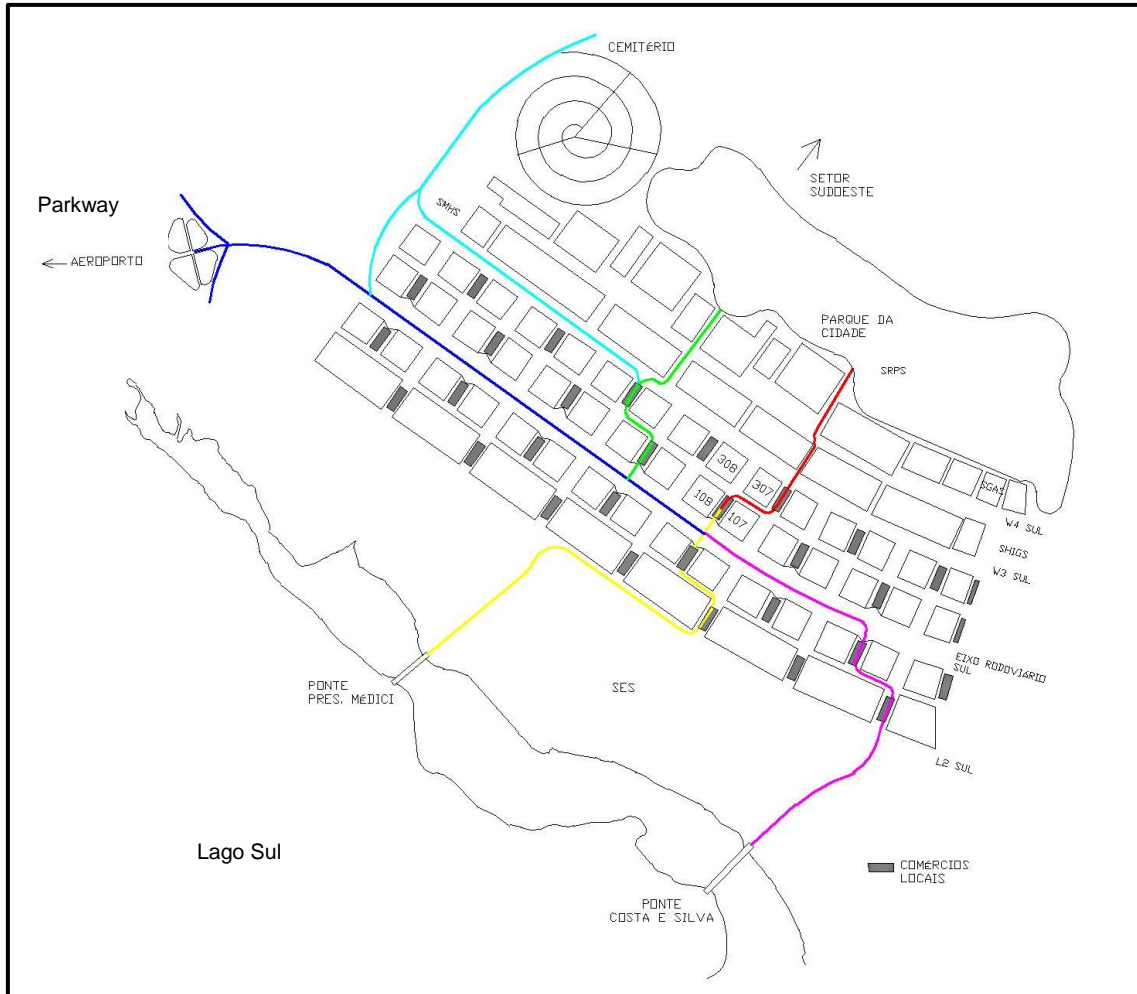


Figura 32: Croqui esquemático dos trajetos efetuados para acessar a área de estudo. O acesso no sentido transversal é feito por meio das vias dos comércios locais. GMM.

A construção da CLS 107/108 deu-se a partir da abertura da via local, que se inicia na pista leste do Eixo Rodoviário e sob o viaduto, e segue até a rotatória, fazendo a curva em 90 graus à direita em frente à praça da Igreja de N. Sra. de Fátima. Daí segue até encontrar a outra via de comércio local, em direção à Avenida W3, na época a primeira área a ser ocupada. Virando à esquerda a partir da rotatória tem-se o acesso às superquadras 308 e 108 e aos equipamentos públicos de entrequadra, constituídos por biblioteca pública, delegacia e posto dos Correios. Neste ponto a via é interrompida, sem acesso às quadras seguintes.



Figura 33: Imagem aérea da área de estudo. Foto: Joana França.

### *A CLS 107*

Ao longo da via local, ainda de terra em 1958, foi iniciada a construção de quatro blocos escalonados de acordo com a topografia local, cada um contendo oito lojas, pela Construtora Ecisa Engenharia, Comércio e Indústria S.A. (Figura 34). A topografia apresenta caimento no sentido oeste-leste, com declividade de aproximadamente 4%. A obra foi iniciada sem um projeto de urbanismo para a área, conforme veremos adiante. Do outro lado da rua, na CLS 108, a construtora Véritas S.A. iniciou ao mesmo tempo a construção dos quatro blocos, simétricos aos da CLS 107. Os blocos residenciais das superquadras 107, 108 e 308 também se encontravam em fase de construção.



Figura 34: Placa da obra da CLS 107. Data e autor desconhecidos. Fonte: ArPDF.

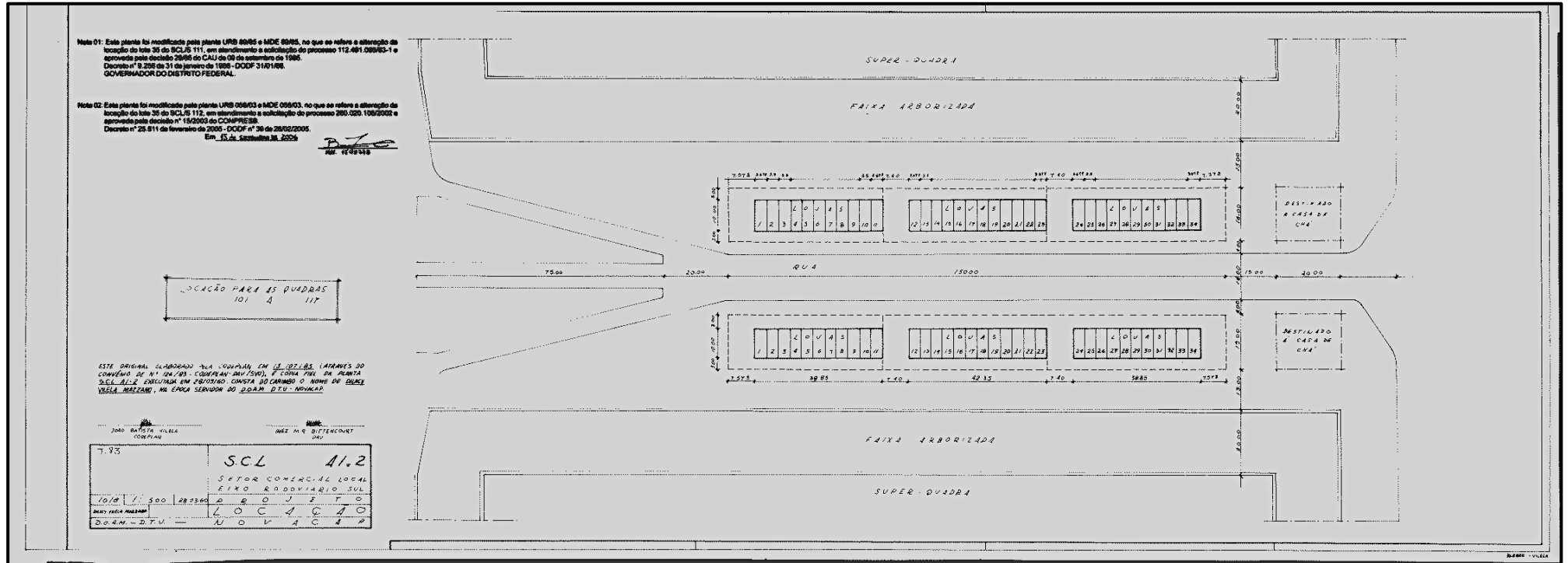


Figura 35: Planta Baixa CLS Al 2 q. 101-117 data: 28 de março de 1960. Autor: Dilacy Vilela Mazzaro. Fonte: NUDOC/SEDHAB.

Vale ressaltar que a primeira planta oficial de urbanismo dos comércios locais só foi elaborada em 28 de março de 1960, após a inauguração do primeiro CLS. Trata-se da planta AI-2 QD 101 a 117 (Figura 35). Este projeto foi feito para todas as quadras 100 e 200, exceto a CLS 107 e 108, que se diferenciam das demais por apresentar quatro blocos ao invés de três. Não foi encontrada no Arquivo técnico do DF planta de urbanismo das CLS 107/108, tais quais estão construídas.

Com efeito, a pesquisa efetuada nos arquivos da Administração Regional de Brasília, nos processos de aprovação de projetos dos comércios locais, indicou que em 1958-1959 não havia projeto de urbanismo oficial para os comércios locais. Por oficial entenda-se um projeto urbanístico elaborado por profissional habilitado vinculado à Prefeitura de Brasília ou à NOVACAP, empresa responsável pela construção da cidade.

Cabe agora apresentar como foi construído o primeiro comércio local, quem foi o responsável por seu projeto e construção, e se houve anuência por parte da equipe do Governo.

Quando as obras do Plano Piloto foram iniciadas, o primeiro projeto de arquitetura dos comércios locais foi elaborado e executado pela Caixa Econômica Federal do Rio de Janeiro, com a aprovação de um arquiteto da equipe de Oscar Niemeyer. Foram construídas 34 lojas distribuídas em quatro blocos na SCLS 107. Essa é outra característica que diferencia a CLS 107/108 das demais. Não se tem conhecimento de outra quadra de comércio local que tivesse todas as suas lojas construídas simultaneamente. Como os lotes eram vendidos individualmente<sup>20</sup>, cada proprietário construía sua loja quando podia, e um único bloco poderia ter até onze proprietários. Na CLS 107 havia apenas um: a Caixa Econômica.

A primeira diferença observada entre o plano proposto e o projeto arquitetônico refere-se à extensão dos blocos, que, em vez de ter apenas duas lojas largas, passou a ter oito ou nove lojas estreitas.

---

<sup>20</sup> Os lotes são de três metros e meio por dez metros.



Como resultado, foram estendidas as fachadas frontal e posterior do bloco para 31,5 (nove lojas) ou 38,5 metros (onze lojas). Em compensação, a largura interna das lojas foi reduzida a 3,5 metros.

Identificamos no arquivo da Administração Regional de Brasília um microfilme<sup>21</sup> com o processo de aprovação do projeto da CLS 107, elaborado pelo Serviço de Engenharia da Caixa Econômica Federal do Rio de Janeiro. O processo se inicia com o pedido de locação dos blocos à Divisão de Engenharia da NOVACAP, em 20 de junho de 1958<sup>22</sup> (Figura 36).

---

<sup>21</sup> Os processos de aprovação de projetos mais antigos foram microfilmados e indexados por números de rolos e fotogramas, conforme os endereços dos imóveis. Para essa pesquisa foi necessário conhecer os rolos de números 1292 e 580, disponibilizados pela Gerência de Licenciamento da Diretoria de Obras da Administração Regional de Brasília.

<sup>22</sup> A máquina de leitura do microfilme fez surgir uma mancha branca horizontal nas imagens dos documentos, que felizmente não chega a comprometer sua leitura.

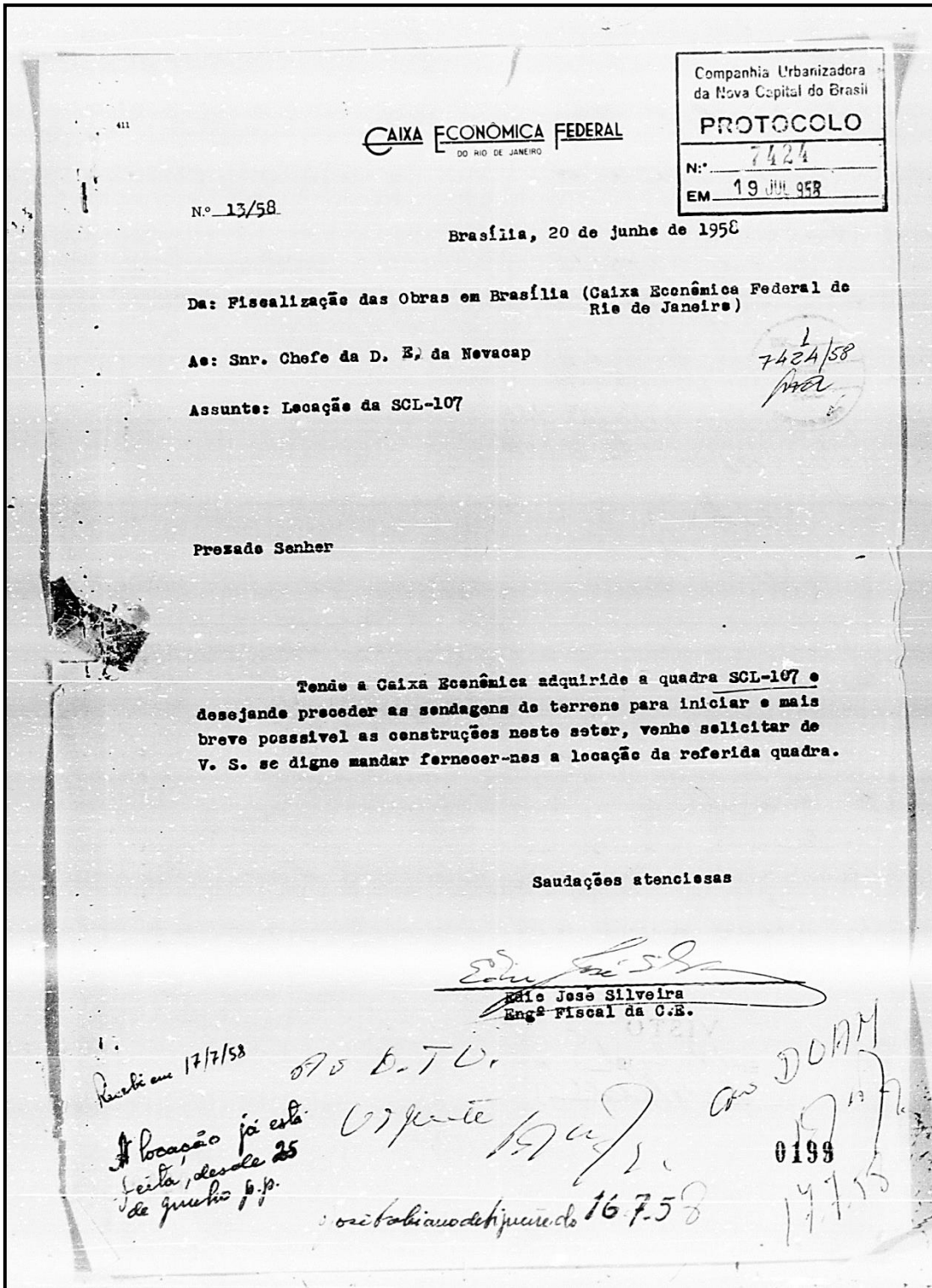


Figura 36: Fotograma da correspondência nº 13/58 de 20 de junho de 1958, da Caixa Econômica Federal do Rio de Janeiro, que solicita a demarcação da quadra SCL 107, de sua propriedade. Fonte: Adm. Regional de Brasília.

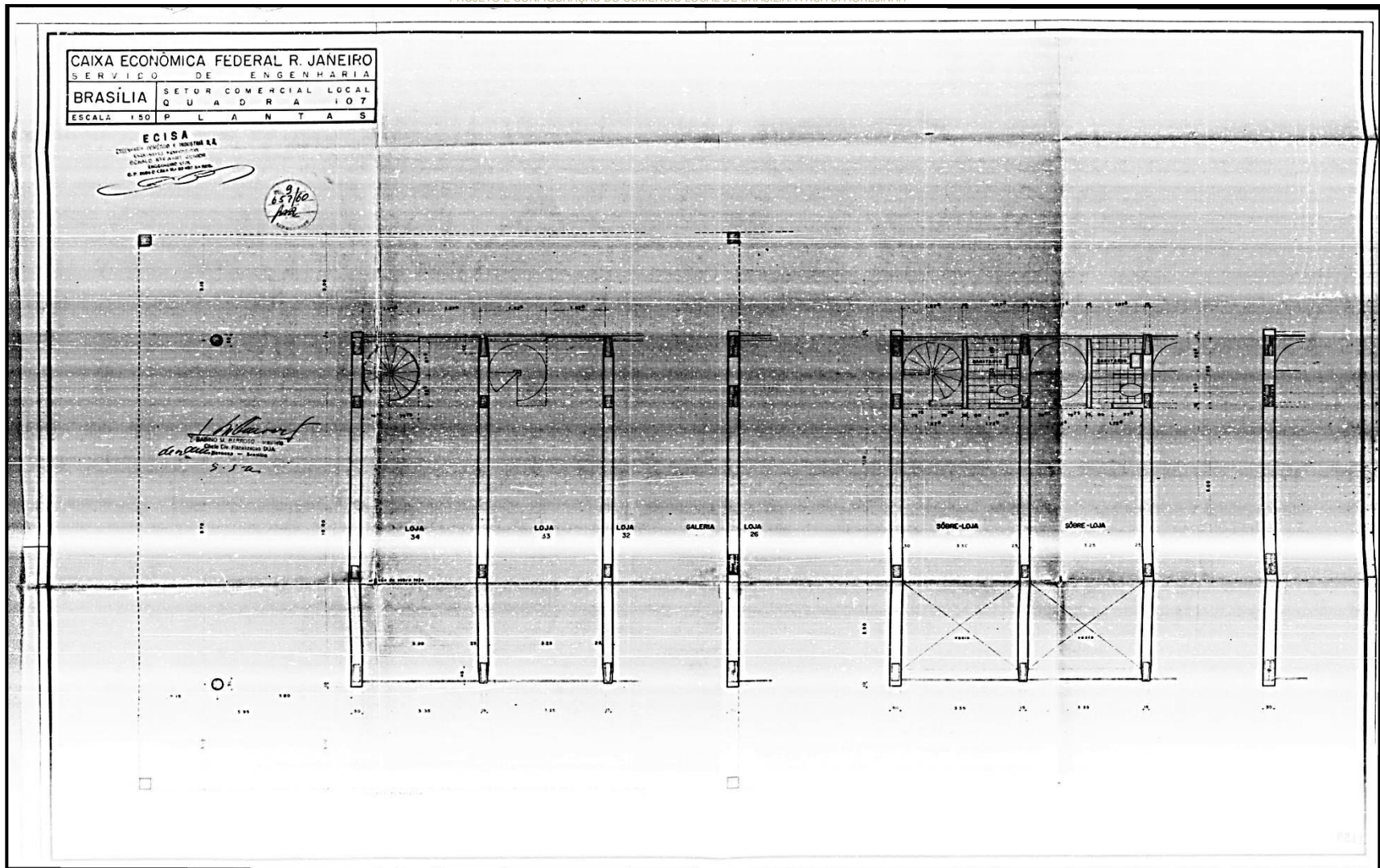


Figura 37: Planta baixa do SCLS quadra 107 de autoria do Serviço de Engenharia da Caixa Econômica Federal do Rio de Janeiro. Fonte: Administração Regional de Brasília.




Na sequência, o projeto aprovado apresenta a planta baixa de quatro lojas e quatro sobrelojas, com galeria lateral, em escala 1:50. A planta está legível, embora danificada na parte inferior (Figura 37).

Consta o carimbo da Construtora Ecisa, contratada, bem como do engenheiro responsável pela obra, sr. Donald Stuart Junior. O projeto não tem indicação de autoria, mas consta também o carimbo do arquiteto Sabino M. Barroso, chefe da Divisão de Fiscalização da NOVACAP, com expressão “De Ordem”, assinatura e data ilegíveis. Esse arquiteto pertenceu à equipe de Oscar Niemeyer, conforme citado anteriormente. Corroborando o pioneirismo do projeto da Caixa Econômica, encontramos em Gorovitz e Ferreira (2008, p. 105) a entrevista do arquiteto Nauro Esteves, também construtor de Brasília, que afirmou que foi “a Caixa Econômica que fez aquele bloquinho comprido do comércio local”.

Analisando o projeto, vemos que as lojas tinham escada helicoidal de acesso à sobreloja situada no fundo, isto é, junto à fachada posterior, conforme indicação das fachadas. Neste projeto, a fachada posterior é aquela voltada para a superquadra, configurando alteração da proposta constante do Relatório do Plano Piloto (ver Figura 21). Os banheiros também ficavam nos fundos junto à escada, porém na sobreloja. Esta ocupava dois terços da loja, configurando um mezanino, e à entrada frontal havia pé-direito duplo. A planta mostra também os pilares redondos da galeria lateral e os pilares quadrados que sustentam as extremidades da marquise.

A prancha seguinte (Figura 38) contém as fachadas posterior, anterior e o conjunto de fachadas, representadas para os quatro blocos construídos. Chama a atenção o projeto da fachada posterior (voltada para a superquadra), com janelas altas, menores e quadradas, e portas estreitas e duplas. Já a fachada anterior (voltada para a rua de serviço) tem janelas do piso ao teto da sobreloja. A leitura do projeto confirma a intenção de, desde a primeira edificação, eleger a fachada voltada para a rua como de acesso principal às lojas. As lojas não foram projetadas com subsolos.

**PREFEITURA DO DISTRITO FEDERAL**  
Secretaria Geral de Administração

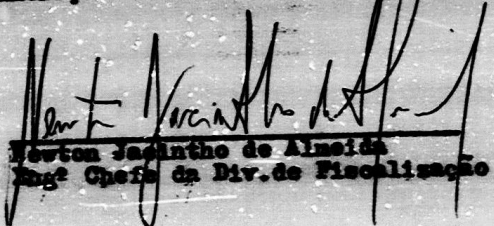
6  
656/60  
Ara

N.º 9

Brasília, 15 de julho de 1960.

**- AUTORIZAÇÃO DE "HABITE-SE" -**

O "HABITE-SE" das 34 (trinta e quatro) lojas comerciais da Quadra 107 (cento e sete) - Setor Comercial Local, de propriedade da Caixa Econômica Federal do Rio de Janeiro, foi autorizada nesta data pelo Sr. Prefeito do Distrito Federal, com aprovação do Sr. Eng.º Chefe do D.L.F.C., conforme processo nº 656/60, ficando para posterior solução a numeração definitiva das referidas lojas.

  
Newton Jacintho de Almeida  
Eng.º Chefe da Div. de Fiscalização

Visto  
data supra

Mário Meirelles  
Eng.º Chefe do D.L.F.C.

AUTOTIZO:

0207

Figura 39: Autorização de Habite-se concedida pela Prefeitura do Distrito Federal às 34 lojas da CLS 107. Fonte: Arquivo da Administração Regional de Brasília.

Esta construção obteve a autorização de *Habite-se* para as 34 lojas em 15 de junho de 1960, embora estivesse concluída em 21 de março de 1960, conforme registram as fotos da época (Figura 39).

Em 1962 a Caixa Econômica Federal entra com novo pedido de aprovação de projeto com modificação, para unificar as lojas 11 a 15 do bloco B, para instalar uma agência. O projeto, assinado pelo engenheiro arquiteto da Caixa Clorindo Gouveia Pessoa de Melo, mostra a planta de situação das lojas e os cortes (Figura 40).

Na situação observa-se a disposição dos quatro blocos, sendo os centrais com nove lojas e os das extremidades com oito.

O projeto foi aprovado pelo chefe do Serviço de Aprovação de Plantas da NOVACAP, de nome ilegível. A agência da Caixa Econômica Federal ocupa até hoje o mesmo bloco, porém utiliza oito lojas. Os cortes mostram a manutenção da sobreloja em mezanino e as escadas helicoidais nos fundos.

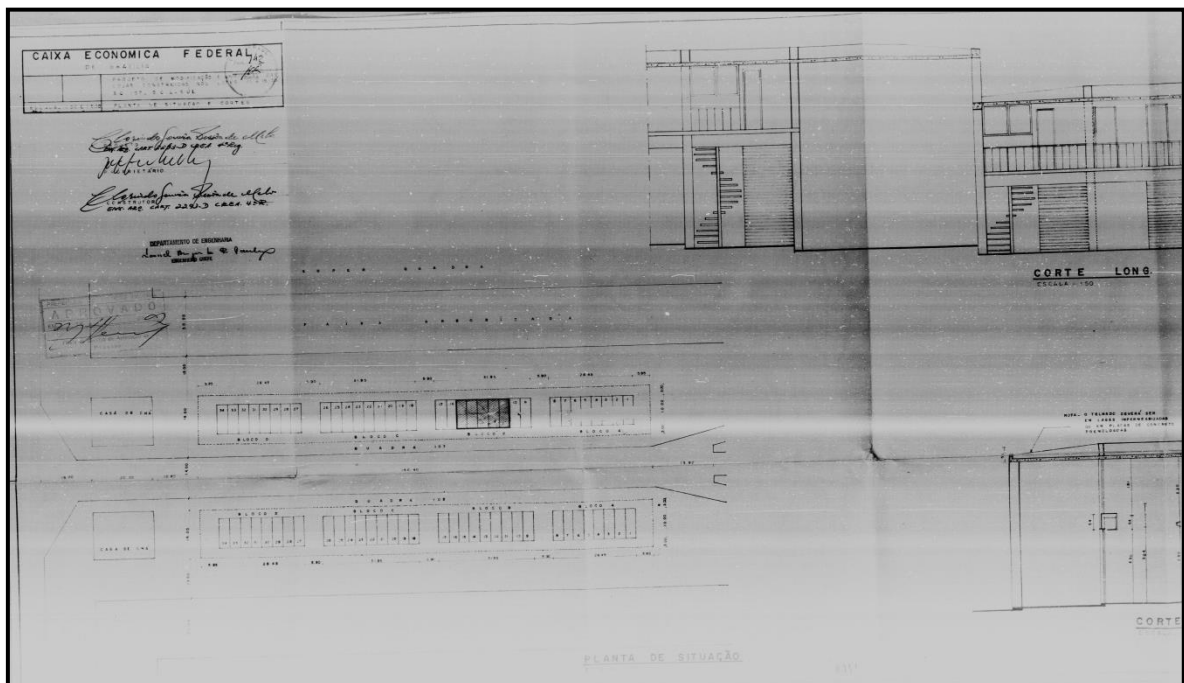


Figura 40: Planta de situação, trecho dos cortes e fachadas das lojas 11 a 15 do bloco B da CLS 107, para instalação de agência da Caixa Econômica Federal, em 1962. Autoria: Clorindo Pessoa de Melo. Fonte: Administração Regional de Brasília.

As 34 lojas ficaram prontas em 23 de março de 1960, 28 dias antes da inauguração de Brasília. Em abril já havia ocupação em algumas delas.



Figura 41: Lojas da CLS 107 inauguradas em março de 1960. Autor desconhecido. Fonte: ArPDF.



Figura 42: Blocos comerciais da CLS 107. Observa-se já o estabelecimento de lojas e representações. Data presumida: início de abril de 1960. Autor desconhecido. Fonte: ArPDF.



## A CLS 108

Os quatro blocos da CLS 108 foram adquiridos e construídos pela Construtora Veritas S.A., quase ao mesmo tempo da CLS 107. Os fotogramas pesquisados na Administração Regional de Brasília indicam claramente a aprovação do arquiteto Oscar Niemeyer Filho para este projeto, embora não tenha sido ele o signatário<sup>23</sup>.

O projeto é assinado pelo arquiteto Mauro Costa Cavalcanti e visado por Glaucio Campelo. Este projeto, ao contrário do da CLS 107, tratou as fachadas das lojas conforme a proposta de Lucio Costa, projetando as fachadas principais voltadas para o interior da superquadra. A indicação da “rua de serviço” está escrita à mão, e a palavra “Avenida” foi riscada da planta.

As janelas da sobreloja voltadas para a “rua de serviço” são altas e menores, e há indicação de “acesso de mercadorias” no limite da calçada junto à rua. A fachada voltada para a área residencial foi projetada com janelas longas e amplas, portas e vitrines. A planta baixa apresentada mostra o bloco D (Figura 43), onde as lojas 31 a 34 foram unificadas para abrigar as Casas Pernambucanas. Os banheiros e a escada de acesso à sobreloja situam-se junto à fachada voltada para a rua. As lojas foram projetadas com subsolos, cujos poços de ventilação (poço inglês), situados na fachada considerada “principal”, são interrompidos para permitir o acesso às lojas com conforto (Figura 44).

Embora o projeto arquitetônico da CLS 108 seja mais cuidadoso e melhor detalhado, em essência a arquitetura das duas quadras não mudou. São edifícios de dois pavimentos sob cobertura em laje plana, com marquises de três metros de avanço em ambos os lados. As laterais das lojas são empenas cegas. As fachadas são simples aberturas totais no térreo, e janelas “em fita” na sobreloja, com variações de tamanho. Vargas (2001, p. 285) comenta que esses centros de comércio têm característica de *mall* aberto, mas com arquitetura de “qualidade lamentável”.

---

<sup>23</sup> Constam nas plantas o carimbo de aprovado do arquiteto, com assinatura não identificável, e a expressão “De ordem”, abaixo da assinatura.

As fachadas são praticamente iguais, com pequena diferença no tamanho das janelas e no tratamento das portas, que é o que distingue a fachada principal da posterior.

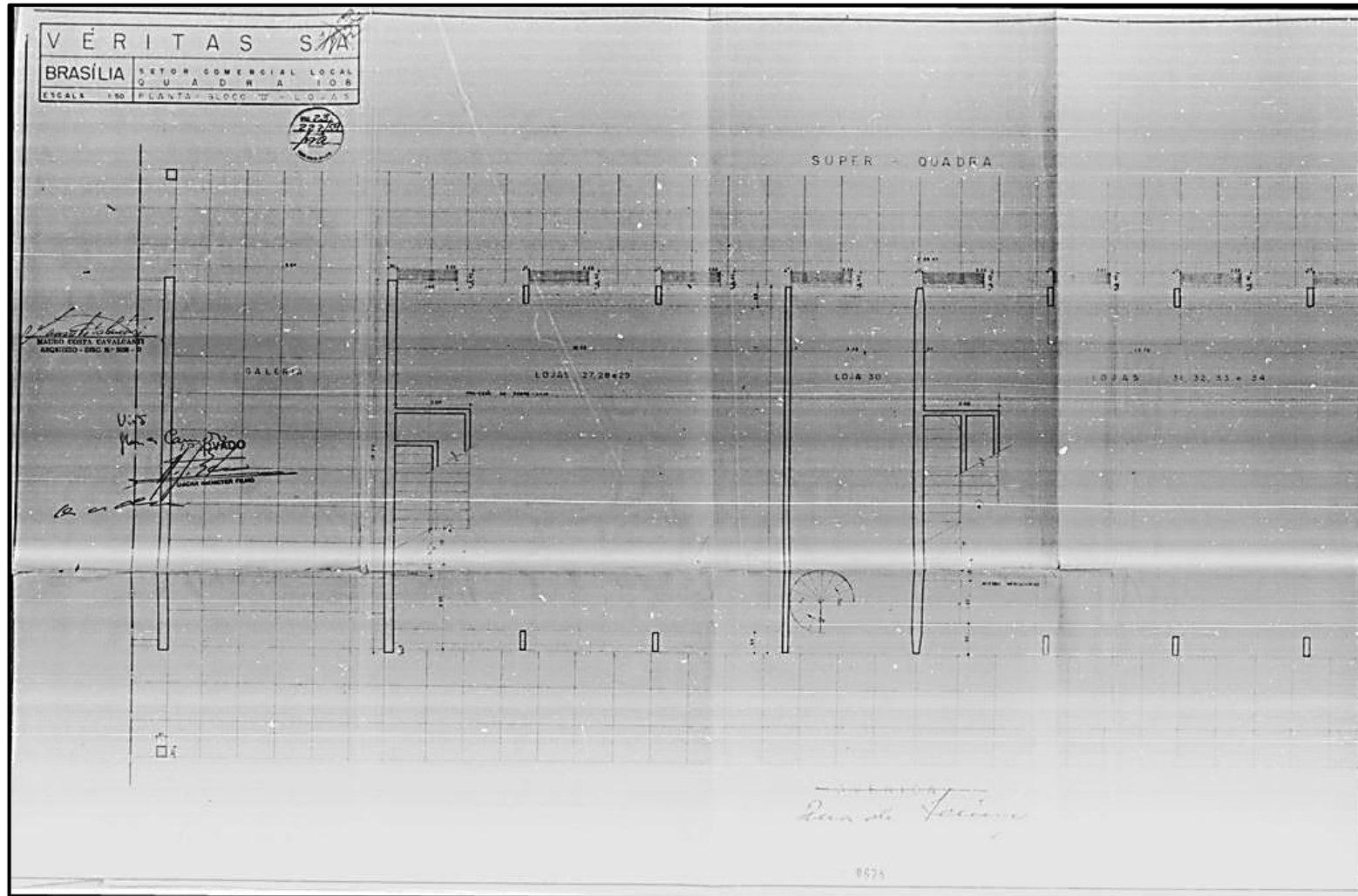


Figura 43: Projeto da CLS 108, bloco D, de autoria de Mauro Costa Cavalcanti, aprovado “de ordem” por Oscar Niemeyer, e visado por Glauco Campelo. Observe-se a palavra “avenida” riscada e escrito à mão “rua de serviço”. Fonte: Administração Regional de Brasília,

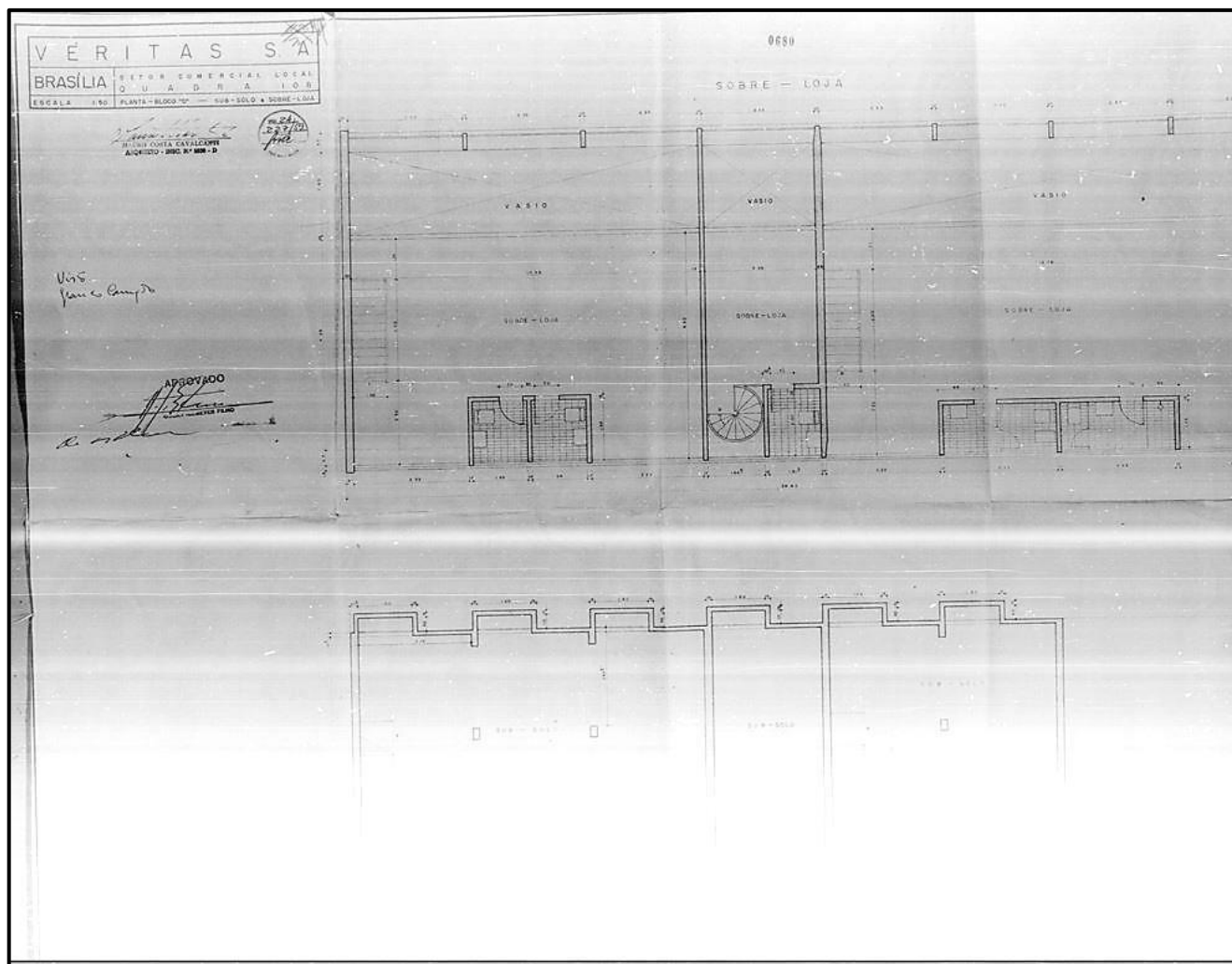


Figura 44: Planta das sobrelojas e subsolos do bloco D da CLS 108, aprovadas “de ordem” de Oscar Niemeyer. Fonte: Administração Regional de Brasília.

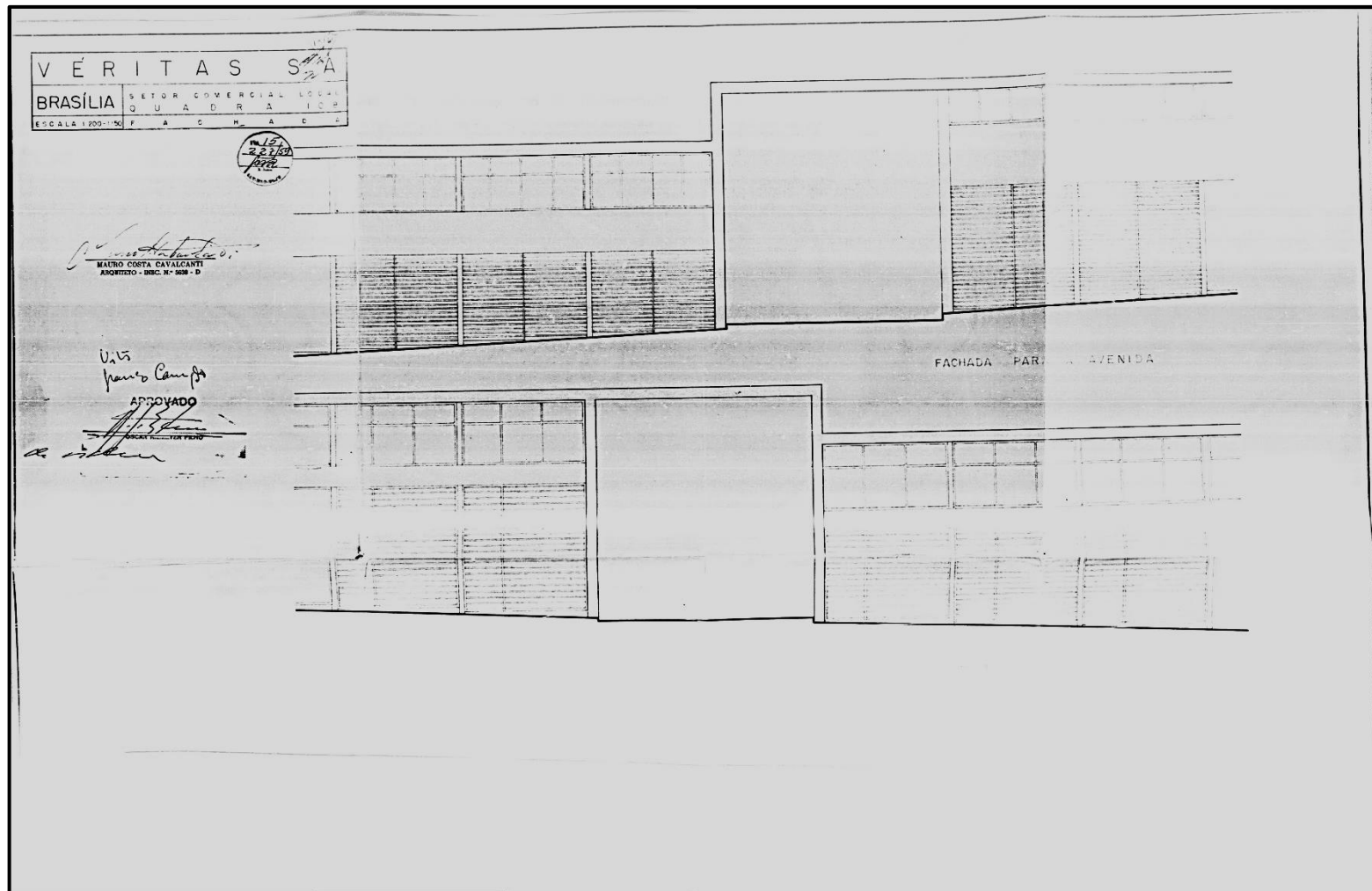


Figura 45: Fotograma das fachadas do bloco D da CLS 108. Nota-se a diferença no tratamento das fachadas frontal (voltada para a superquadra) e posterior (voltada para a rua), sem data. Fonte: Administração Regional de Brasília.

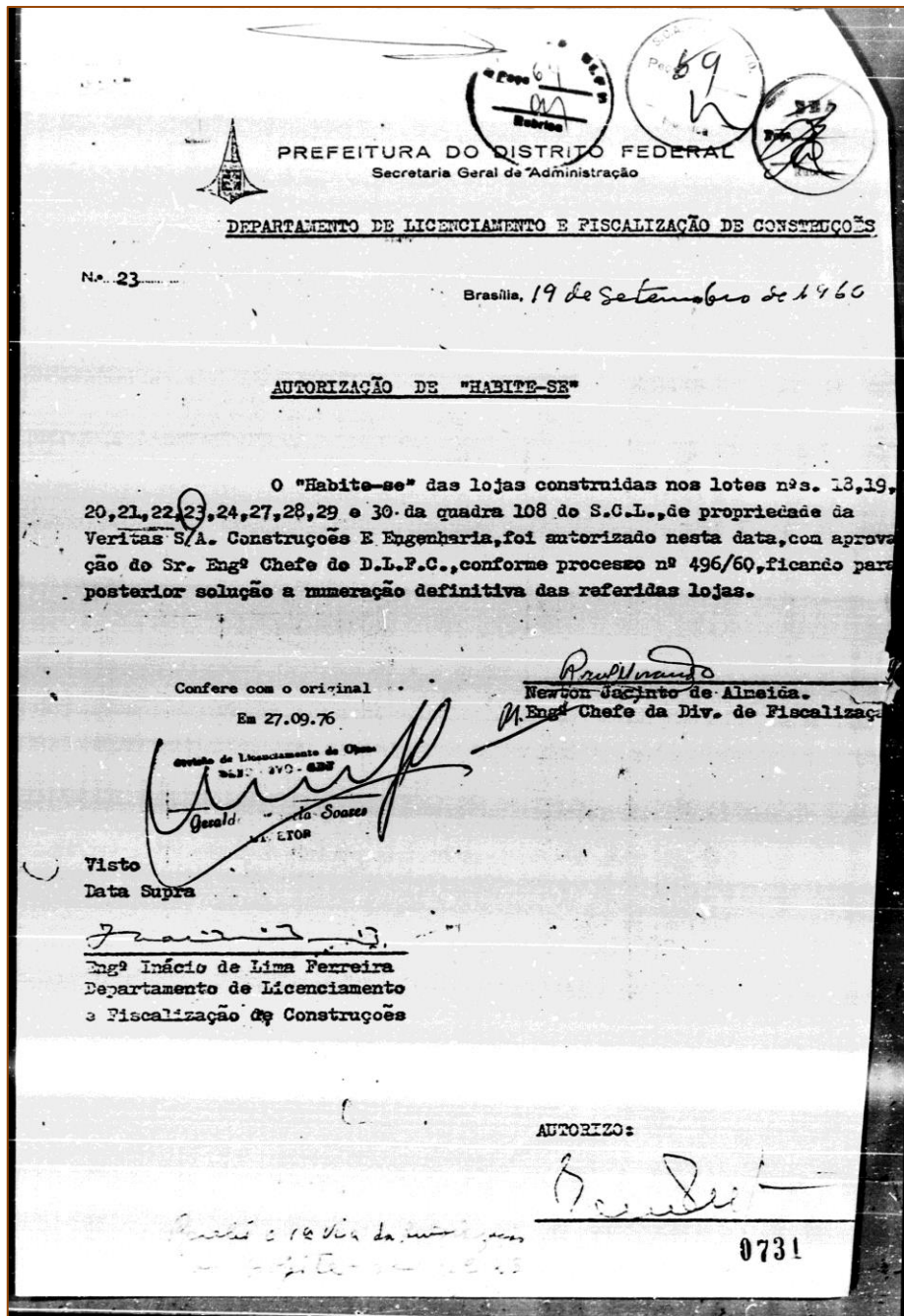


Figura 46: Carta de Habite-se das lojas 18 a 30 da CLS 108, que formam o bloco "D", datada de 19 de setembro de 1960. Fonte: Administração Regional de Brasília.

A autorização de Habite-se para as lojas da CLS 108 foi concedida por partes, conforme demonstra a Figura 46, que apresenta o documento referente às lojas do bloco "D". Adotando uma prática da época nas cidades tradicionais, a Construtora Veritas após às fachadas de cada bloco o nome "VERITAS I", que pode ser visto ainda hoje. O conjunto construído na CLS 308, da mesma construtora, é denominado "VERITAS II".



Figura 47: O conjunto comercial da CLS 108 foi batizado com o nome de Veritas I pela construtora. Foto: Giselle Moll Mascarenhas.



Figura 48: Dia da inauguração de Brasília, mostrando-se ao fundo à esquerda a cobertura da Igreja N. Sra. de Fátima e o comércio local da CLS 108 ainda em construção. A CLS 107 havia sido inaugurada em março de 1960. Autor: revista *Manchete*. Fonte: ArPDF.

A CLS 108 foi inaugurada depois da CLS 107, conforme mostram as fotos cedidas pelo Arquivo Público do Distrito Federal. No dia da inauguração de Brasília, em 21 de abril de 1960, a CLS 108 ainda ostentava o escoramento das marquises enquanto a CLS 107 já abrigava as primeiras lojas (Figura 48).

Da análise dos projetos apresentados conclui-se que o projeto da CLS 107 não seguiu o conceito da fachada principal voltada para a superquadra, mas mesmo assim obteve a chancela oficial da NOVACAP. Foi o primeiro a ser construído, sob a responsabilidade da Caixa Econômica Federal do Rio de Janeiro, e concluiu todas as 34 lojas de uma só vez, fato que dificilmente se repetiria em outros conjuntos, uma vez que as lojas seriam comercializadas individualmente.

Já o projeto da CLS 108 tratou a fachada voltada para a superquadra como principal, e a fachada voltada para a via como “de serviço”, em anuência à proposta contida no Relatório do Plano Piloto. Obteve a chancela de Oscar Niemeyer por meio da aprovação de dois membros de sua equipe – Glauco Campelo e outra assinatura não identificada. Foi inaugurado depois da CLS 107, e as cartas de “*Habite-se*” foram concedidas por blocos.

Em termos de volumetria, ambos os projetos têm a mesma tipologia e gabarito, com loja e sobreloja encimadas por cobertura em marquise com balanços de três metros para cada lado. A diferença nos projetos encontra-se na inversão das fachadas frontal e posterior, marcadas pelos panos de vidros maiores ou menores, e na planta baixa, com a inversão da escada helicoidal, colocada nos fundos das lojas.





Figura 49: Foto de 1965 que mostra a fachada frontal da loja da CLS 108 em primeiro plano e a fachada frontal da loja da CLS 107 em segundo plano. Ambas são iguais, ver Figura 68. Fonte: Batista, 1965.

No que diz respeito às normas de uso e de edificações para a área, partimos da premissa de que o primeiro regulamento urbano para Brasília é o Relatório do Plano Piloto (ArPDF; DePHA; CODEPLAN/GDF, 1991), elaborado em 1957 por ocasião da participação no concurso público nacional.

Além do croqui sucinto com as características básicas da arquitetura do lugar, o Relatório contém a primeira listagem de atividades a serem permitidas nos comércios locais.

Costa descreveu no Relatório do Plano Piloto (1957) o esquema de distribuição das superquadras, as áreas destinadas a comércio local e o tipo de atividades a serem desenvolvidas, aqui mais uma vez reproduzidas:

O mercadinho, os açougues, as vendas, quitandas, casas de ferragens, etc., na primeira metade da faixa correspondente ao acesso de serviço (faixa das quadras 300, junto à W3 e W2); as barbearias, cabeleireiros, modistas, confeitarias, etc, na primeira seção da faixa de acesso privativa dos automóveis e ônibus, onde se encontram igualmente os postos de serviço para venda de gasolina. (Faixa das quadras 100, junto ao eixo Rodoviário). (COSTA, 1991, p. 28, grifo nosso).

A descrição sucinta apresenta claramente as características vicinais das atividades a serem implantadas nos CLS.

Entretanto a pesquisa fotográfica, documental e por depoimentos constatou que, na inauguração de Brasília, foram abertos estabelecimentos que fugiam a essa especificação, como comércio de caráter regional e serviços especializados não especificados no Relatório.

Em 13 de junho de 1960, 53 dias após a inauguração de Brasília, foi publicado o Decreto nº 7, que constituiu o primeiro documento de “Normas para Construções em Brasília”. Este decreto, dividido em 17 capítulos e 61 artigos, continha a classificação das edificações, dividindo-as, basicamente, em sete categorias: habitações individuais isoladas, habitações individuais geminadas, habitações coletivas, comerciais, industriais, mistas e especiais (englobava os equipamentos públicos, igrejas, postos de abastecimento).

O Decreto nº 7/1960 (DISTRITO FEDERAL, 1960) estabeleceu o zoneamento de Brasília citando o Plano Urbanístico da cidade e definiu em quais setores cada categoria de “construção” [sic] seria enquadrada. Definiu também o gabarito máximo para os diversos setores, bem como os usos permitidos e os parâmetros específicos das edificações tais como pé-direito, ocupação, cercamento, afastamentos e tipos de vedação. Uma curiosidade sobre esse Decreto é que o artigo 5º apresenta um item (“i”) que limita a densidade demográfica da superquadra em 3.500 habitantes, como forma de controle do tamanho dos apartamentos, que não poderiam ser muito reduzidos.

No que se referem às edificações comerciais nos comércios locais, o Decreto nº 7/1960 (DISTRITO FEDERAL, 1960) estabeleceu apenas a distância mínima entre colunas no pavimento térreo, que deveria ser de três metros e meio, e os materiais utilizados no revestimento das fachadas bem como esquadrias externas, os quais deveriam ser submetidos à aprovação da Prefeitura. Não há referência a atividades, a não ser de maneira genérica:

Art. 1º - As construções na cidade de Brasília são classificadas, de acordo com a previsão de sua utilização, da seguinte forma:

[...]

IV- comerciais – assim denominadas as construções destinadas a fins comerciais, isto é, lojas e escritórios exclusivamente.

Art. 2º - De acordo com o Plano Urbanístico da cidade, as construções em Brasília obedecerão aos seguintes zoneamentos:

[...]

4- Setores Comerciais – a) comércio local – CL – situado sobre as vias 01/02 a 16/f sul e norte; b) Comercial (Central) entre a via S2MW e SC/01, ao sul, e W2MW e SC/01 Ao norte; [...].

A ausência da listagem de atividades, nesse Decreto, sugere que permanecia válido o rol de atividades constante do Relatório do Plano Piloto (1957).



## AS ATIVIDADES COMERCIAIS

A transformação constante é característica da atividade comercial, ainda que o espaço tenha sido planejado exclusivamente para esta, como o foram os comércios locais em Brasília (VARGAS, 2001, p.102). As atividades comerciais fazem parte da história de reconfiguração da unidade de vizinhança estudada e desempenham um importante papel na sua apropriação. A caracterização da área poderia ter se alterado a ponto de estabelecer certa especialização de serviços, como aconteceu em algumas quadras, mas a pesquisa demonstrou que não foi isso que aconteceu.

De início havia a determinação de que apenas atividades comerciais de apoio à vizinhança pudessem ocupar as lojas, ou seja, um tipo de comércio de pequeno porte, voltado para o atendimento às necessidades domésticas diárias, como padarias, farmácias, açougue, barbearia. No entanto isso não aconteceu conforme o regulamento.

No ano de inauguração da cidade, o imprevisto fez surgir algumas disfunções em relação ao projeto original. A primeira banca de jornais das superquadras foi montada na calçada da CLS 108, embora não houvesse previsão para sua existência (Figura 51). Somente depois que os blocos residenciais da superquadra 108 foram concluídos, foi construída a banca de jornais na entrada da quadra, e o jornaleiro, então com 17 anos, retirou seu estabelecimento da área pública do comércio local (Figura 52). Essa história é contada pelo sr. Lourivaldo, até hoje proprietário da banca de jornais da SQS 108 e personagem conhecido na unidade de vizinhança.

Como esta, outras atividades comerciais seriam instaladas nos comércios locais sem obediência à setorização proposta no Relatório (Figura 53).



Figura 51: Primeira banca de jornais da unidade de vizinhança, em madeira, tendo ao fundo o bloco da CLS 108. Data: 1960. Fonte: Proprietário sr. Lourivaldo.

Figura 52: O rapaz Lourivaldo em sua banca de jornais junto à marquise do bloco D da CLS 108. Data: 1960. Fonte: Proprietário sr. Lourivaldo.

Ainda em 1960 as Casas Pernambucanas (comércio de roupas e artigos de cama, mesa e banho) inauguraram o bloco D da CLS 108 com quatro lojas (Figura 54), o Banco da Lavoura de Minas Gerais ocupou uma loja no bloco C, e o Cartório Mauricio de Lemos instalou-se na CLS 107. São atividades comerciais que não faziam parte do rol estabelecido por Costa no Relatório do Plano Piloto, como também não constavam do Decreto nº 07/1960, que editou a primeira norma de uso para os comércios locais.



Figura 53: Primeiros estabelecimentos comerciais dos comércios locais, antes da inauguração da cidade. Veem-se um escritório de construtora, uma representação de consórcio e uma lojas de móveis. Fonte: ArPDF.



Figura 54: Casas Pernambucanas, instaladas no bloco D da CLS 108 em 1960. Autor desconhecido. Fonte: ArPDF .

Com o auxílio dos depoimentos colhidos entre pioneiros da superquadra, o senhor José Macedo, gravador calígrafo, o senhor Lourivaldo, dono da banca

de jornais da SQS 108, e ainda com base na análise das fotos da época da inauguração fornecidas pelo Arquivo Público do Distrito Federal, foi possível cadastrar os tipos de estabelecimentos comerciais que funcionaram em 1960. A Figura 55 apresenta o mapeamento das atividades nas CLS 107/108 em 1960<sup>24</sup>.

É conhecida a localização exata de alguns dos estabelecimentos abaixo listados, que foram devidamente mapeados no croqui. Para outros, os depoimentos e os levantamentos fotográficos indicam uma localização aproximada. As lojas em que não foi possível recuperar a informação de localização encontram-se em branco.

Os estabelecimentos comerciais na CLS 107/108 que funcionaram no ano de inauguração da cidade foram:

#### **CLS 107:**

- *Móveis Dragoflex;*
- *Representação de consórcio;*
- *Veritas Construção e Engenharia;*
- *Banco;*
- Bar NovaYork;
- *Sagres – eletrodomésticos;*
- Lojas Brasileiras;
- Bar Bossa Nova;
- *Cartório Maurício de Lemos;*
- Femina Modas – Boutique;
- Souvenir;
- Lanchonete Chuá;
- Casa das Meias;
- Restaurante Bossa Nova.

---

<sup>24</sup> Fontes: fotografias do Arquivo Público do DF, depoimento do sr. José Macedo, gravador calígrafo contratado pela Joalheria Sônia para prestar serviços e que até hoje trabalha na CLS 108.



### CLS 108:

- *Casas Pernambucanas* – roupas em geral;
- Joalheria Sonia;
- Real Modas – Bolsas e calçados;
- Petit Paris Modas – boutique;
- Livraria Dom Bosco;
- *Agência do jornal O Globo*;
- Bar Americana (casa de chá);
- *Eletromar* – venda e assistência de máquinas;
- *Banco da Lavoura de Minas Gerais*;
- Pequenos serviços: gravador calígrafo, engraxate – instalados em bancas nas galerias.
- *Banca de jornais* (oportunamente removida para a entrada da SQS 108).

As atividades em itálico são aquelas que não constam da listagem permitida à época<sup>25</sup>. Das vinte e seis conhecidas, dez encontravam-se fora de zoneamento, o que corresponde a 38% do total.

---

<sup>25</sup> Contida no Relatório do Plano Piloto (ArPDF; DePHA; CODEPLAN/GDF, 1991).

### ATIVIDADES COMERCIAIS EM 1960

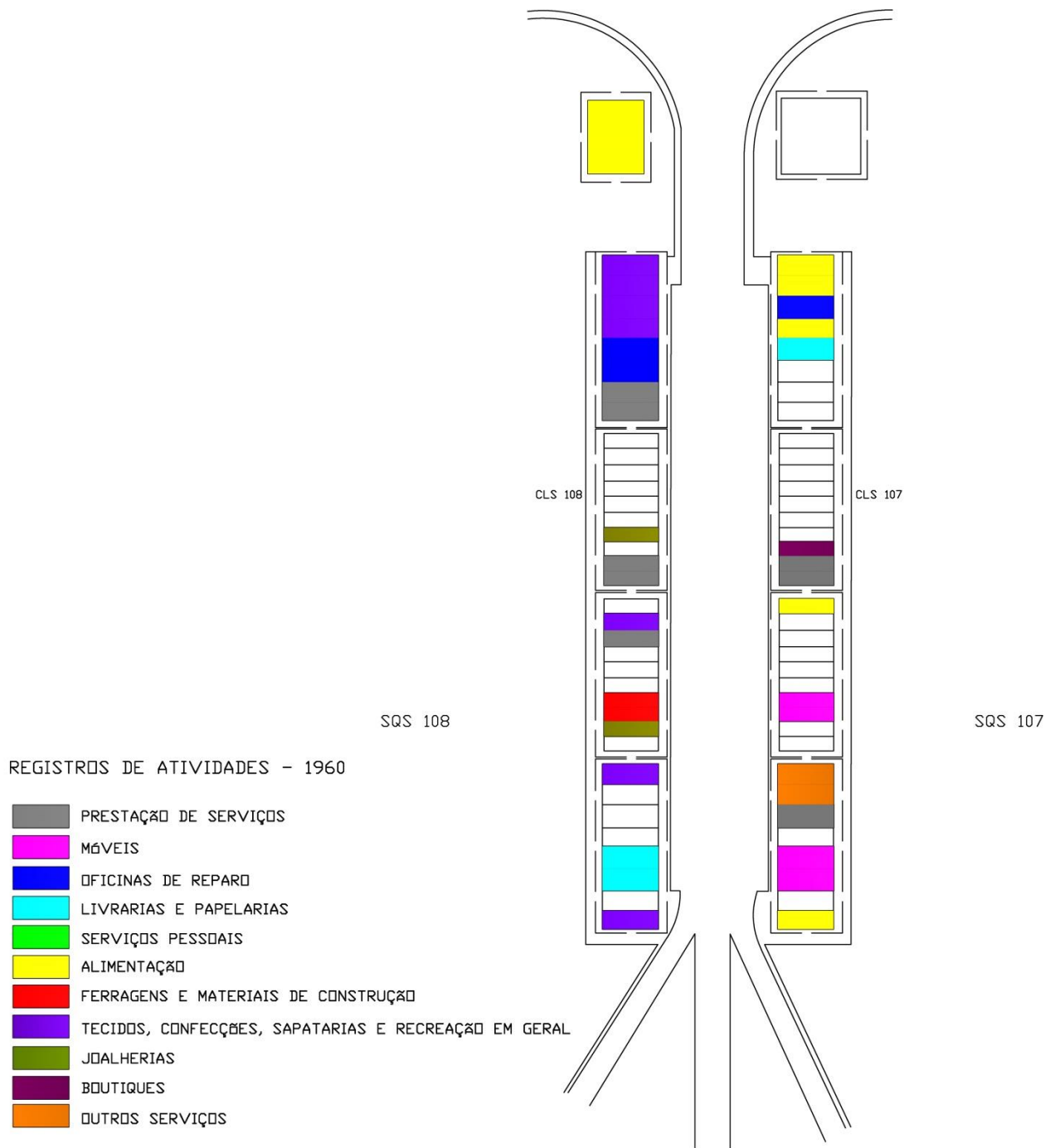


Figura 55: Esquema de atividades desenvolvidas na CLS 107/108 em 1960. GMM.

### *A CONSOLIDAÇÃO DAS NORMAS*

Somente em 1966 foi elaborada a planta CE 1/1, datada de 12 de dezembro, que consiste em uma planta-gabarito que ainda está vigente com o carimbo de CE 1/2<sup>26</sup> (Figura 50). “CE” significa “Código de Edificações”. Juntamente com outras plantas elaboradas neste período, esta viria a compor o primeiro Código de Edificações completo para Brasília, publicado em 1967 e composto por 363 artigos. Este dispunha sobre “zoneamento, edificações, licenciamento e fiscalização, e execução de todas as obras públicas e particulares de Brasília” (Figura 56).

A planta-gabarito é composta por cortes e fachadas, e reproduz basicamente a arquitetura instituída pelos projetos das CLS 107 e 108, sendo válida, porém, para todos os comércios locais da Asa Sul. O tratamento dado às fachadas diferencia-se pelas janelas altas na fachada posterior e janelas maiores na fachada principal. Entretanto não há imposição, nem sugestão, de que a fachada posterior seja voltada para rua. O entendimento, na leitura desta planta, é que caberia ao proprietário decidir para onde sua loja iria abrir.

Obviamente em 1966 muitas lojas já tinham sido construídas em toda Asa Sul, e não eram em nada diferentes daquelas das CLS 107/108, o que sugere que deve ter havido um “projeto não oficial” que pode ter sido o próprio projeto da CLS 107.

Em 1964 a NOVACAP já tinha aprovado um projeto para os comércios locais da Asa Norte, com a pretensão de superar a ambiguidade das fachadas de frente e de fundos (LEITÃO, 2003, p. 113-144). Para isso, criou um bloco com quatro fachadas frontais, que foi construído em todas as quadras da Asa Norte. Sobre isso Gorovitz e Ferreira (2008, p. 89):

Na Asa Norte, a proposta (da primeira fase de desenvolvimento do plano) de uma outra alternativa para os comércios locais – blocos quadrados, separados entre si, com loja e sobreloja cobrindo as calçadas em todo o

---

<sup>26</sup> Qualquer alteração em uma planta oficial era considerada uma nova versão, e o último número do documento era raspado na prancha e alterado de 1/1 para 1/2, e assim sucessivamente.

perímetro – foi o mais das vezes deturpado, ficando os blocos com loja, sobreloja e mais um primeiro andar, o que leva a uma desproporção muito grande entre o térreo e a parte que avança. Além disso, essa alternativa revelou-se inadequada porque deu margem às mais inacreditáveis manifestações de má arquitetura, parecendo assim mais adequado retornar o partido da Asa Sul para os comércios locais ainda não edificadas.

Não vamos nos alongar nas diferenças entre as duas tipologias, mas é necessário registrar que a alteração materializada nos comércios locais da Asa Norte não modificou as relações de apropriação social entre as áreas comerciais e as áreas residenciais da superquadra. Apesar de contar com lojas nos quatro lados, os blocos mantêm a fachada principal voltada para a rua de acesso e, conseqüentemente, é aí que o maior movimento acontece.

Em 8 de março de 1967 o Governo do Distrito Federal aprovou o Código de Edificações de Brasília (Figura 56). Intitulado Decreto “N” nº 596/1967, dele fizeram parte o Relatório do Plano Piloto, a planta atualizada de Brasília, a lista da nomenclatura das vias públicas, o sistema de endereçamento das quadras e o conceito de unidade de vizinhança com todos os equipamentos que a constituem (Seção 3 – “Da Zona Residencial”) entre outros itens. Tratou inclusive do licenciamento de obras em área rural.

Para os comércios locais do Setor de Habitações Coletivas Sul (comércios locais da Asa Sul), o documento cita que a planta SHC-S CE1/1 contém as normas e gabarito para construção. Não há detalhamento sobre as atividades a serem desenvolvidas. A planta SHC-S CE 1/2 apresentada na Figura 50 é a mesma CE1/1 citada no Decreto<sup>27</sup>.

---

<sup>27</sup> As versões dos projetos do GDF eram indicadas pelo último número da nomenclatura. Assim, a 2ª versão da planta CE1/1 foi a CE 1/2. As alterações eram feitas na mesma prancha, cuja base era em papel manteiga ou papel vegetal.

DECRETO "N" Nº 596 - DE 8 DE MARÇO DE 1967

Aprova o Código de Edificações de Brasília, que com este baixa e dá outras providências.

O Prefeito do Distrito Federal no uso das atribuições que lhe confere o Art. 20, item II da Lei nº 3.751, de 13 de abril de 1960, e o art. 118 do Decreto-lei nº 82, de 28 de dezembro de 1966, que regula o Sistema Tributário do Distrito Federal, e o que dispõe o art. 38, da Lei nº 3.751, de 13 de abril de 1960,

D E C R E T A :

Art. 1º - Fica aprovado o Código de Edificações de Brasília, que a este acompanha.

Art. 2º - Integram o Código de Edificações de Brasília, para todos os efeitos, e como se dêle fizessem parte, o Regulamento para Instalações de Consumo de Energia Elétrica do Distrito Federal, o Regulamento para Instalações Prediais de Água Fria do Distrito Federal, o Regulamento para Instalações Prediais de Esgotos Sanitários do Distrito Federal, o Regulamento para Instalações de Tubulações para passagem de Cabos ou Fios Telefônicos do Distrito Federal e o Regulamento para Instalações e Aparelhamento Contra Incêndio do Distrito Federal.

Art. 3º - As multas para infração ao Código de Edificações de Brasília e aos Regulamentos que o integram, serão objeto de atos de regulamentação a serem baixados pela Secretaria de Viação e Obras, dentro de sessenta dias contados da publicação do presente decreto, observado o disposto no art. 118 do Decreto-lei nº 82 de 28 de dezembro de 1966.

Art. 4º - O presente Código de Edificações integra o Regulamento de Edificações do Distrito Federal.

Art. 5º - Este Decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Distrito Federal, 8 de março de 1967.- 79ª da República e 7ª de Brasília;

Figura 56: Decreto "N" nº 596 de 1967 de 8 de março. Fonte: SEDHAB/GDF.

Em 1965 o arquiteto Geraldo Nogueira Batista apresentou a dissertação de mestrado intitulada *Um estudo sobre o comércio local de Brasília*, em que pesquisou a forma, a função e a relação dos CLS com a cidade, e cadastrou as atividades desenvolvidas nas quadras.

Na relação de atividades das CLS 107/108 elaborada por Batista (1965, p. 2) foram listados 93 diferentes tipos de estabelecimentos comerciais nas diversas

quadras. No que se refere à 107/108, percebemos que quase não há diferença entre aquelas encontradas em 1960 e as de 1965. Como a listagem de Batista (1965, p. 8) é quantitativa, não consta o nome dos estabelecimentos comerciais. Foi necessário cruzar as informações constantes das fotos disponíveis com a lista e com os estabelecimentos comerciais existentes em 1960. Os números ao lado do nome da loja indicam que havia mais de um estabelecimento com a mesma atividade:

### **CLS 107**

- Calçados Rio + duas lojas de calçados
- Cartório Mauricio de Lemos
- Caixa Econômica Federal + uma agência bancária
- Vasp Passagens Aéreas
- Palácio dos Móveis
- Armarinho
- Discos
- Farmácia
- Fotógrafo
- Gás
- Casa das Meias
- Suvenir
- Pizzaria Dom Bosco
- Restaurante Maloca Querida
- Augustus Restaurante

### **CLS 108**

- Real Modas
- Agência de jornal
- Banco
- Barbearia
- Joalheria
- Livraria/Papelaria Eldorado e mais 1
- Presentes (duas lojas)
- Representação

- Tecidos Guacyra
- Casas Pernambucanas + duas lojas
- Consertos de tv
- Tintas
- Autopeças (oficina)
- Restaurante
- Academia de Ballet
- Pequenos serviços: sapataria e gravador-calígrafo (situados nas galerias).

Mais uma vez percebe-se a não correspondência entre as atividades permitidas e atividades desenvolvidas. A Academia de Ballet Norma Lília já ocupava o lote destinado à casa de chá<sup>28</sup>, sem que tivesse havido alteração das normas. Outras atividades fora de setorização são a oficina mecânica, as outras duas agências bancárias, a agência de jornal, o Cartório e a revenda de gás. De trinta estabelecimentos, doze se encontravam em situação irregular, aumentando para 40% a irregularidade.

Em sua análise sobre a unidade de vizinhança de Brasília, Edgar Graeff (1979 apud KATINSKI; XAVIER, 2012, p. 242) descreveu os comércios locais e observou que “a grande maioria dessas casa ocupa pequenas lojas com uma ou duas portas (35 m<sup>2</sup> no terreo e outro tanto no andar de cima), e não há qualquer critério seletivo para a instalação do comércio, além das regras do jogo de oferta e procura”.

O mapeamento é apresentado na Figura 57. As normas de uso do lugar mantiveram-se inalteradas até 1976, apesar das irregularidades.

---

<sup>28</sup> Instalou-se em 1962.







Figura 58: Transporte de um sofá pela janela frontal da loja de móveis da CLS 107 (1965).  
Autor; Geraldo Nogueira Batista. Fonte: Batista, 1965.

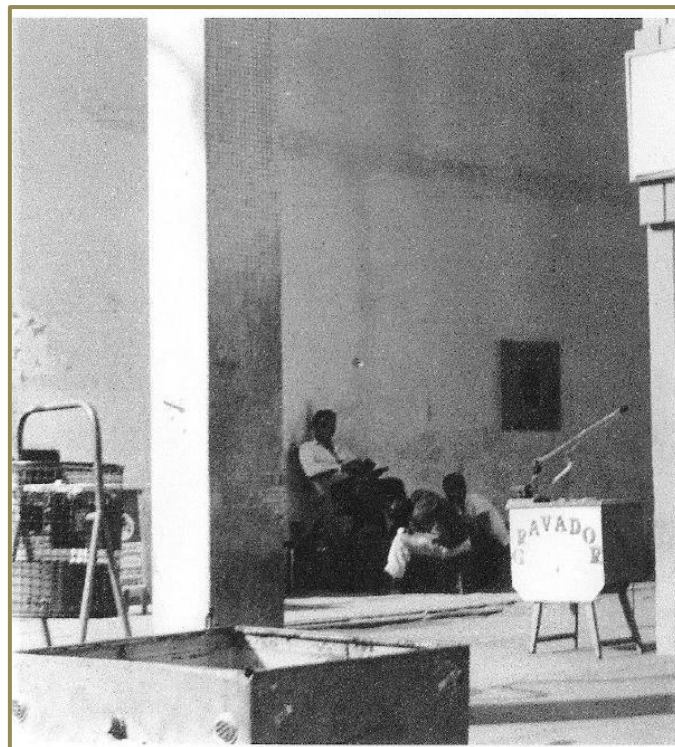


Figura 59: O gravador-calígrafo e o engraxate ocupam a galeria entre os blocos da CLS 108.  
1965. Autor: Geraldo Nogueira Batista. Fonte: Batista, 1965.

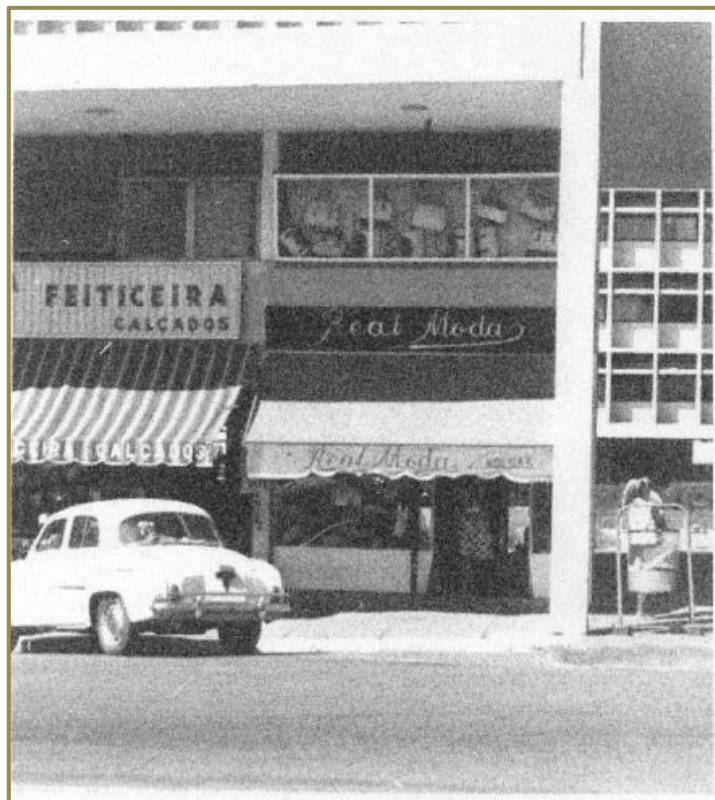


Figura 60: Fachada da loja Real Moda, na CLS 108, voltada para a rua. É a mesma loja retratada na Figura 49 (1965). Autor Geraldo Nogueira Batista. Fonte: Batista, 1965.



Figura 61: Aspecto da Rua da Igrejinha nos primeiros anos de existência (sem data). Autor não identificado. Fonte: Acervo Instituto Moreira Salles (apud KIM; WISELY, 2010, p. 375).

## *As Adaptações*

A regulamentação das normas relativas às atividades permitidas para os comércios locais só aconteceu em 1976, com a aprovação da Decisão nº 002/76 do Conselho de Arquitetura e Urbanismo – CAU<sup>29</sup>. Este documento tornou claras as normas e ampliou o leque de atividades e usos para o Setor Comercial Local Sul:

Atividades e usos permitidos pela Decisão nº 002/76 – CAU/GDF, Decreto nº 3.788 de 9 de julho de 1977:

- a) Padarias, casas de carne, peixarias, mercearias, frutarias, bares, restaurantes e lanchonetes;
- b) Farmácias, drogarias, barbearias, salões de beleza e cosméticos;
- c) Lojas de ferragens, de materiais de construção a varejo, sem armazenamento de granulados;
- d) Livrarias, papelarias, artigos escolares;
- e) Lojas de tecidos, de confecções, de artigos de couro, de som, sapatarias, decorações, artesanato, esportes, brinquedos e recreação em geral.
- f) Agências de prestação de serviços: bancários, aviação, lavanderias, concessionárias de serviços públicos,
- g) Óticas, joalherias, artigos de vidro e similares;
- h) Alfaiatarias, boutiques e modistas;
- i) Oficinas de reparos de aparelhos domésticos e brinquedos; e
- j) Outros serviços em nível de atendimento às superquadras.<sup>30</sup>

---

<sup>29</sup> Órgão deliberativo do Governo do Distrito Federal responsável à época pela aprovação das normas urbanísticas e projetos.

<sup>30</sup> Decisão nº 02/76 aprovada pelo Decreto nº 3.788 de 9 de julho de 1977.

Trata-se da primeira tentativa de adaptar a listagem de atividades comerciais permitidas à realidade observada nos comércios locais. Com essa Decisão, posteriormente aprovada pelo Decreto nº 3.788, de 9 de julho de 1977, e transcrita para a planta urbanística dos comércios locais, as agências bancárias, boutiques, lojas de tecidos e confecções, de aviação (do tipo Vasp-venda de passagens) passaram a ser regularizadas. Note-se que isso só aconteceu dezesseis anos após a abertura da maioria dessas lojas nas CLS 107/108.

Nesta época o Setor Comercial Sul localizado na zona central da cidade já se firmava como área de comércio e prestação de serviços de caráter regional e amplo. A Avenida W3 ainda era a área de maior oferta de comércio, mas o Conjunto Nacional, primeiro *shopping center* de Brasília, havia sido inaugurado em 1971, marcando o que seria o início das transformações nos hábitos de consumo dos habitantes da cidade.

A alínea “j” da Decisão 02/1976 deixou brecha para que outras atividades não listadas pudessem se estabelecer, desde que fossem consideradas em “nível de atendimento às superquadras”, certamente um critério subjetivo de tentativa de manter o caráter vicinal dos CLS.

A Decisão 02/1976 foi integralmente transcrita para a planta gabarito SHC-S CE 1/2<sup>31</sup>, que estabelece o gabarito dos CLS (Figura 50) e vigora até hoje, embora a observação empírica tenha demonstrado o não cumprimento das proibições implícitas no rol de atividades comerciais e de prestação de serviços. De 1976 a 1988 não houve alterações nas normas de edificação, uso e gabarito dos comércios locais.

Em 1987 foi criado um documento intitulado SCL/S NGB 77/87, pelo Governo do Distrito Federal, com o objetivo de propor a alteração dos parâmetros de uso e ocupação do lote 35 dos comércios locais, aquele destinado à casa de chá. Este documento, aprovado em março de 1988 pela Decisão nº 22/1988 do

---

<sup>31</sup> A inserção da transcrição deve ter sido o motivo de a nova versão da planta CE 1/1 ter passado a ser CE 1/2, já que por dez anos existiu sem a anotação.

Conselho de Arquitetura, Urbanismo e Meio Ambiente – CAUMA –, sucessor do antigo CAU, incluiu as seguintes atividades no rol de permissões para o lote 35:

### 3.1) Usos permitidos

- Restaurantes, padarias, docerias, bares, lanchonetes, sorveterias, casas de chá, empórios.
- Farmácias, drogarias, barbearias, salões de beleza, cosméticos.
- Livrarias, papelarias, artigos escolares.
- Lojas de tecidos, confecções, artigos de couro, cine-foto-video-som, sapatarias, decorações, artesanato, esportes, brinquedos e recreação em geral, eletrodomésticos, presentes, souvenirs, importadoras, floriculturas, artigos musicais, equipamentos médico-odontológicos-hospitalares, artigos ortopédicos, reprografias, antiquários, elétricas, caça e pesca, artigos para piscina, artigos para camping, louças e cristais, filatelia, numismática.
- Lavanderias, agências de viagens.
- Óticas, joalherias, artigos de vidro e similares.
- Alfaiatarias, boutiques e modistas.
- Academias de ginástica, defesa pessoal, dança, ioga.
- Cursos não regulamentados tais como: datilografia, corte e costura, artes, línguas, culinária.

- Galerias de arte, pequenas salas de projeção, teatro de bolso, atelier/studio, museu, biblioteca.<sup>32</sup>

Nota-se a gama de atividades aprovada, que instituiu a possibilidade de funcionarem no lote 35 não apenas as atividades permitidas para os comércios locais, mas também outras, como cursos não regulamentados, venda de artigos médico-hospitalares, importadoras, museus, teatros etc. A evolução e a diversificação da atividade comercial estavam a exigir cada vez maior especialização dos estabelecimentos, e a necessidade do poder público e dos órgãos reguladores se adaptarem ao surgimento das novas atividades, bem como se anteciparem às possibilidades de desenvolvimento.

Por esta nova norma, a Academia Norma Lília tornou-se atividade regular no lote 35 da CLS 108, após 25 anos de funcionamento no lugar.

Em 7 de dezembro de 1987 Brasília havia recebido o título de cidade Patrimônio Cultural da Humanidade pela UNESCO<sup>33</sup>. A SCL/S NGB 77/87 começou a vigorar sob a condição de regulamento de uma cidade tombada.

Considerando os termos do tombamento de Brasília, a condição de cidade preservada não teve efeitos práticos na aplicação da nova norma. José Pessoa (2003, p. 5) cita o ineditismo da concepção da proteção de Brasília, ao preservar os volumes e princípios do plano:

Era, portanto, inconcebível assegurar, pela proteção tradicional da cidade existente, a conservação de um estoque construtivo de baixa qualidade arquitetônica. A solução então foi a do inédito tombamento de um Plano Urbanístico, isto é, dos princípios volumétricos e

---

<sup>32</sup> NGB 77/87 para o SCL/S Setor Comercial Local Sul, quadras 201 a 216 lote 35 e quadras 102 a 116 lote 35. Elaborada em 14 de julho de 1987 pelo Departamento de Urbanismo – DeU/SVO, Secretaria de Viação e Obras (GDF, 1987).

<sup>33</sup> O Decreto Distrital nº. 10.829, de 14 de outubro de 1987, que dispõe sobre a preservação da concepção urbanística de Brasília, identificou princípios e diretrizes para a preservação do conjunto tombado, a partir das quatro escalas da concepção urbanística. Este Decreto orientou a decisão da UNESCO e serviu de base para a Portaria nº 314/1992 (IBPC/IPHAN), que regulamenta o tombamento ao nível federal (GDF, 1987).

espaciais que caracterizam cada uma das escalas que compõem a civitas brasiliense proposta por Lucio Costa. À exceção de alguns palácios no eixo monumental e da estação rodoviária que são preservados integralmente em suas características arquitetônicas, todo o resto é passível de demolição desde que as futuras edificações obedeam aos parâmetros de ocupação do plano que foram reafirmados no tombamento.

As normas SCL/S NGB 77/87 e a Decisão 02/1976 ainda se encontram em vigência em 2013.

#### O PANORAMA ATUAL

Entre 1988 e 2012 foram aprovadas normas de edificação e gabarito que promoveram alteração dos parâmetros de ocupação das lojas, mas não de uso. Essas normas atuaram principalmente na regularização dos acréscimos e extensões das edificações para os fundos e para as laterais, efetuados em área pública e disseminados por todas as quadras de CLS. São vulgarmente conhecidos como “puxadinhos”. A última norma aprovada com essa finalidade, a Lei Complementar nº 766/2009, não pode ser aplicada nas CLS 107/108, porque estas quadras fazem parte da Unidade de Vizinhança submetida a tombamento específico pelo Governo do Distrito Federal instituído pelo Decreto Distrital nº 30.303, de 27 de abril de 2009.

O mapeamento recente das atividades dos CLS 107/108 confirma que não há surpresas na ocupação e no uso das lojas. Observa-se, na Figura 66: Atividades desenvolvidas nas CLS 107/108 em 2012, que predominam os estabelecimentos comerciais do ramo de alimentação, como restaurantes, lanchonetes e padarias. No entanto não há característica de especialização comercial, já que desde sua formação a Rua da Igreja manteve a variação da oferta de atividades comerciais, em contraponto a outras ruas, como a rua das farmácias (302 sul), a rua das elétricas (109/110 sul), ou a dos restaurantes (404/405 sul). A listagem de atividades foi detalhada em março de 2013:

## CLS 107

- Churrascaria Estrela do Sul
- Boutique Esplendor
- Boutique Desireé
- *Correio Braziliense Classificados*
- Ótica Brasília
- *Caixa Econômica*
- Lotérica
- *Bar Nova York*
- *Casa de Carnes*
- Academia do Cabelo Cabeleireiros
- Albert's Roupas Masculinas
- Yogo Mix Sorveteria
- Pastel Mix
- Loja de Calçados Scarpa
- Loja de Suplementos alimentares Corpore Sano
- *Casa das Meias*
- Drogaria Santa Marina
- *Pizzaria Dom Bosco*
- Formiguinha Restaurante
- Panificadora Renascer
- Restaurante Xique Xique

## CLS 108

- Bar Sinuca Miaoquemia
- Loja vazia
- Casa de molduras Star/ *gravador Calígrafo Macedo*
- Clinipet Petshop
- Godera Confeitaria
- Sissi Cabeleireiros
- Lar e Arte Presentes
- Lan house e conserto de computadores
- Companhia do Futebol Artigos Esportivos
- Pizzaria Predileta Delivery
- Cabeleireiro



- Merceria Hitomi
- Unha de Gata Esmalteria
- Depil Out Depilação
- Nação Hot Dog
- Drogeria Genérica
- Panificadora Vitória
- Cabeleireiro G.
- Califa Empório árabe
- Empório Casa e Cor (Lj de Variedades)
- Dipetty Petshop
- Galeteria Gaúcha
- *Academia de Ballet Norma Lília*

Os estabelecimentos em itálico existem desde 1965, pelo menos.

Na comparação das listagens de estabelecimentos comerciais dos anos estudados observamos grande semelhança entre as categorias de atividades, com inovações recentes como a Lan House (serviços de rede de computadores), esmalteria, petshop e clínica veterinária, comércio de suplementos alimentares, que não fazem parte do rol de atividades permitidas pela Decisão 02/76, ainda vigente, mas funcionam normalmente, evidenciando o descompasso entre a regulamentação e o constante surgimento de novas atividades, na medida das inovações tecnológicas e da criação de necessidades de consumo. Não obstante, a longevidade da vigência das normas de uso dos comércios locais segue lado a lado com a tolerância do poder público à instalação de atividades não previstas na norma. Como citou Vargas (2001), o caráter de mudança é inerente ao espaço do comércio, e o surgimento de novas atividades é decorrência do dinamismo da economia. O fato crucial é que o modelo utilizado para regulamentação de atividades comerciais é uma listagem com a descrição exata do tipo de estabelecimento. Esse modelo não consegue prever novas atividades mas apenas incluir as que já existem, sendo inadequado, portanto, para o uso comercial.

Constata-se que seis estabelecimentos têm suas portas abertas há mais de cinquenta anos, que são: Caixa Econômica, Casa de Carnes, Bar Nova York,

Casa das Meias, Pizzaria Dom Bosco, Ballet Norma Lília e também o gravador-calígrafo Macedo. Estes podem ser considerados parte da identidade e da memória da rua, com destaque para a Academia de Ballet Norma Lília, a mais antiga da cidade, e para a pizzaria Dom Bosco.



Figura 62: A Pizzaria Dom Bosco era a lanchonete Chuá em 1960 Foto: Giselle Moll Mascarenhas, 2012.



Figura 63: A Caixa Econômica ocupava quatro lojas em 1962. Atualmente ocupa todo o bloco. Foto: Giselle Moll Mascarenhas, 2012.



Figura 64: Academia Norma Lília à noite. Funciona no lugar desde 1962. Foto: Giselle Moll Mascarenhas, 2013.



Figura 65: Seu Macedo calígrafo, pioneiro da galeria em 1960. Foto: Giselle Moll Mascarenhas, 2013,

## ATIVIDADES COMERCIAIS EM 2012

REGISTROS DE ATIVIDADES - 2012

- PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS
- MÓVEIS
- OFICINAS DE REPARO
- LIVRARIAS E PAPELARIAS
- SERVIÇOS PESSOAIS
- ALIMENTAÇÃO
- FERRAGENS E MATERIAIS DE CONSTRUÇÃO
- TECIDOS, CONFECÇÕES, SAPATARIAS E RECREAÇÃO
- JOALHERIAS
- BOUTIQUES
- OUTROS SERVIÇOS

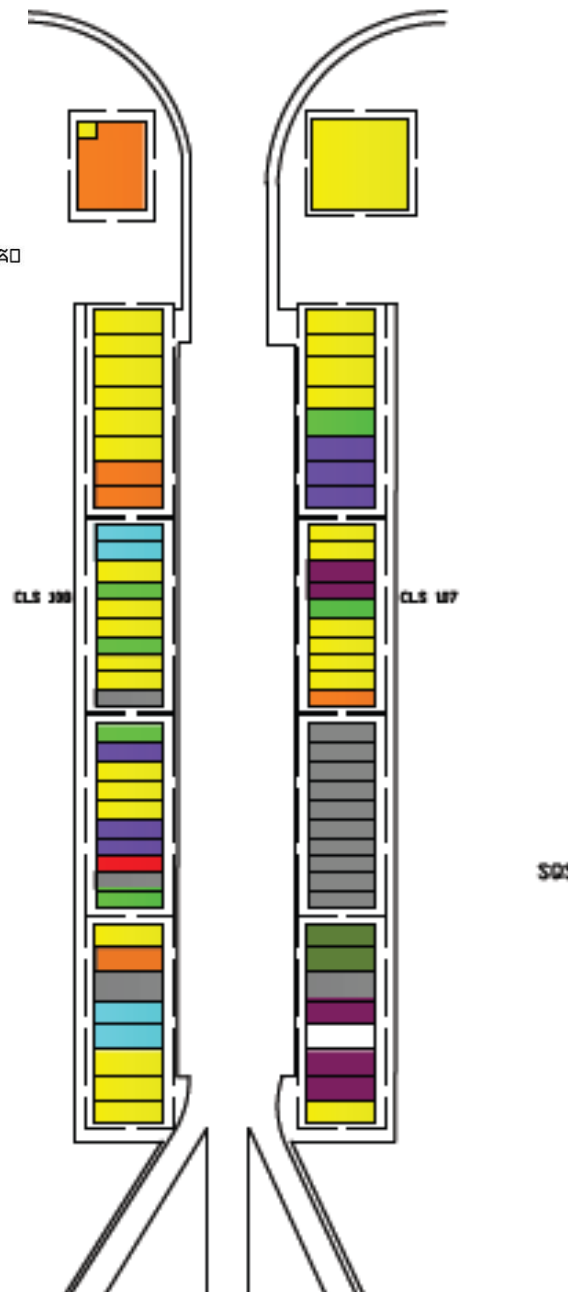


Figura 66: Atividades desenvolvidas nas CLS 107/108 em 2012. Fonte: GMM.

## O ESPAÇO CONFIGURADO

A configuração do espaço urbano pressupõe a sua condição de espaço edificado e vivenciado. Os comércios locais das CLS 107/108 foram configurados por meio dos projetos arquitetônicos realizados, pelas normas de uso e ocupação e também pelas atividades comerciais e de prestação de serviços que constituíram esse lugar. A Linha do Tempo apresentada na Figura 69 mostra os principais fatos e regulamentos que contribuíram para a configuração da área de estudo.

No que se refere aos projetos arquitetônicos apresentados, conclui-se que o projeto da CLS 107 foi o primeiro a ser construído, sob a responsabilidade da Caixa Econômica Federal do Rio de Janeiro. Este projeto não respeitou o entendimento de que a fachada principal seria aquela voltada para a superquadra, mas obteve a aprovação de membro da Divisão de Arquitetura e Urbanismo da NOVACAP. A inversão da fachada pode ter contribuído de maneira decisiva para que a apropriação social desse espaço à vida cotidiana da cidade extrapolasse as relações de vizinhança.

O projeto da CLS 108, ao contrário, tratou a fachada voltada para a superquadra como principal, e a fachada voltada para a via como “de serviço”, conforme proposto por Costa, e obteve a aprovação da equipe de Oscar Niemeyer. Embora adequado em projeto, as lojas instaladas também acabaram voltando suas fachadas principais para a via de serviço, conforme demonstram as fotos apresentadas.

Se ambos os projetos tivessem sido seguidos à risca teria sido criada uma anomalia, onde as fachadas principais das lojas de uma quadra dariam para os fundos da outra, como procuramos mostrar no croqui da Figura 67. Obviamente isso não aconteceu graças à apropriação social do lugar, e certamente não era essa a intenção dos responsáveis pelas aprovações dos projetos.

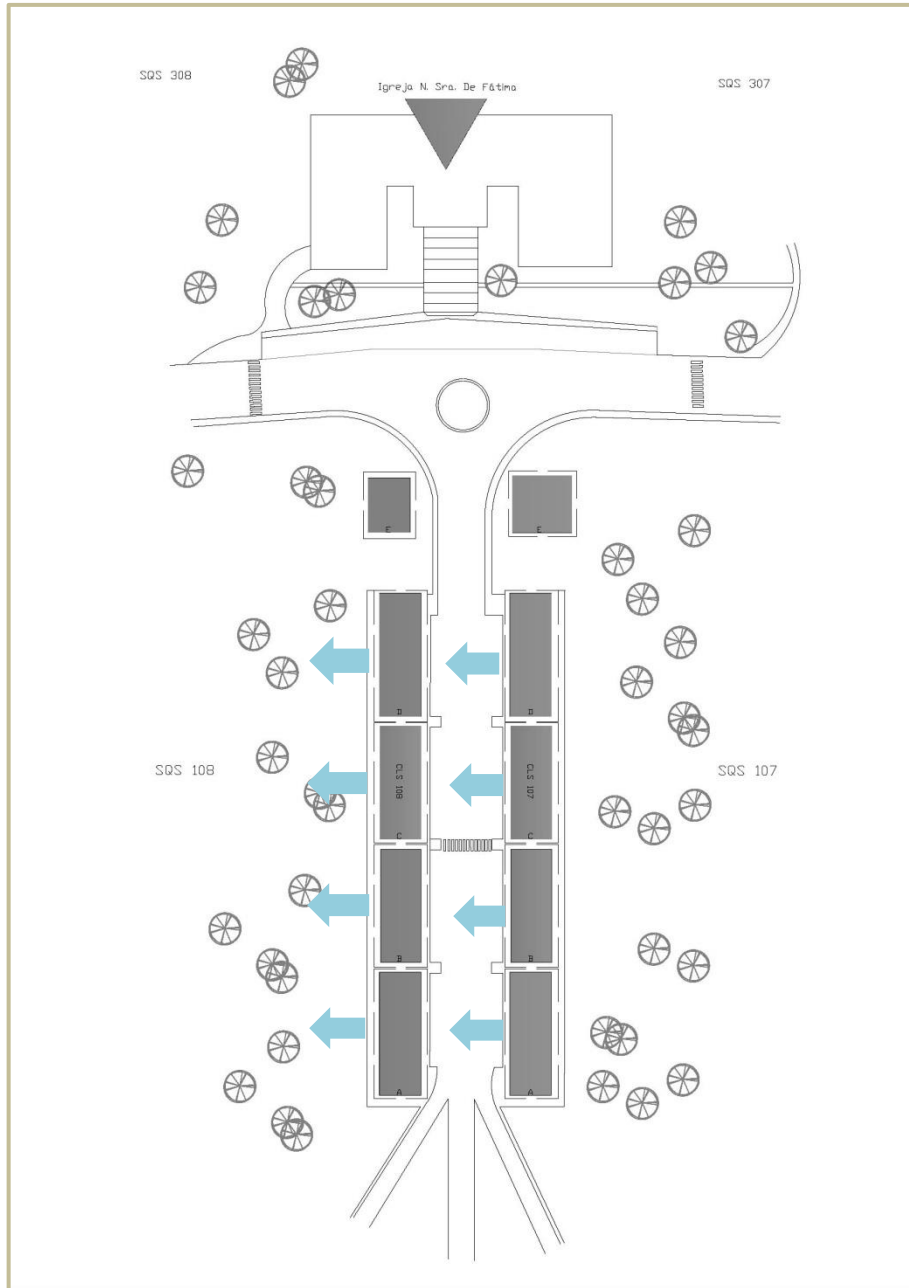


Figura 67: Croqui que mostra posição das fachadas principais de acordo com os dois projetos arquitetônicos. Elaboração: Giselle Moll Mascarenhas.

Há pouca diferença entre as fachadas dos projetos arquitetônicos das CLS 107 e 108. Estas se resumem ao tamanho das janelas na fachada principal e posterior, e ao tratamento das portas. Em planta, a diferença entre a frente e os fundos da loja é caracterizada pelo posicionamento de escada helicoidal.

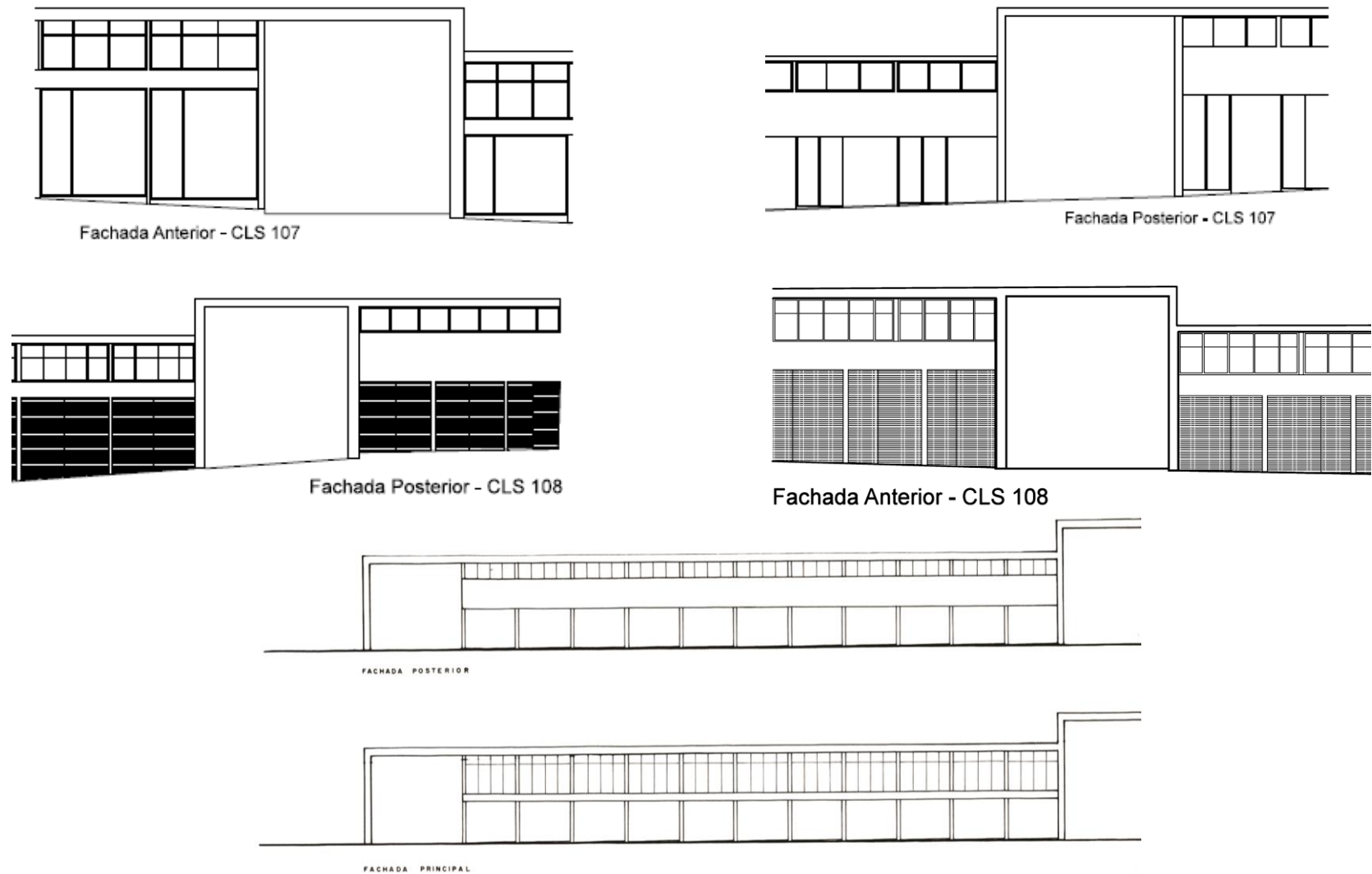


Figura 68: Representação das fachadas das lojas das CLS 107 e 108, conforme as figuras 38 e 40. A fachada posterior da CLS 107 é voltada para a área residencial. A fachada posterior da CLS 108 é voltada para a via. A figura maior é a representação das fachadas na planta CE1/2 de 1966. GMM.

Como as superquadras ainda não tinham moradores – encontravam-se em obras e a rua era a passagem obrigatória para acessar o eixo rodoviário ou a via W3 já em funcionamento e os equipamentos em construção, inclusive a Igreja N. Sra. de Fátima, os comerciantes trataram como principal a fachada voltada para a rua. Batista (1965, p. 15) cita que as razões por que essa solução prevaleceu foram, em primeiro lugar, a tradição vivenciada em outras cidades, e em segundo lugar, a dificuldade que os comerciantes tinham em compreender os fundamentos do plano, “as razões da nova cidade”.

O sistema viário sinuoso e aberto permite que pessoas de outras partes da cidade acessem facilmente os equipamentos urbanos da unidade de vizinhança e sobretudo, os comércios locais, mantendo porém resguardadas do movimento intenso as áreas residenciais.

Além disso, o comércio intercalado com as entrequadras destinadas a equipamentos gerou uma sobreposição das áreas de influência, que termina por integrar as unidades de vizinhança (GOROVITZ; FERREIRA, 2008, p. 22).

A manutenção da proposta inicial teria aumentado a permeabilidade do conjunto, ou seja, a relação de comunicação entre os espaços públicos abertos – rua e superquadra – poderia ter sido ampliada. Isso não significa que as condições de urbanidade, nesse caso, seriam diferentes do que são hoje, mesmo porque o croqui de Costa sugere que as passagens de pedestres seriam mais estreitas do que as conhecemos hoje (possuem 4,5 a 7,5 metros de largura).

As características arquitetônicas mantidas em relação à proposta contida no Relatório do Plano Piloto foram a localização, sendo um conjunto em cada quadra, frontal ao outro, o gabarito térreo com sobreloja e as marquises, responsáveis pelo sombreamento dos pedestres.

No quesito setorização e atividades, pode-se afirmar que a setorização rígida proposta pelo plano piloto foi driblada, nos comércios locais, para atender às necessidades tanto de espaços comerciais, por parte dos comerciantes, como de demanda por comércio e serviços diversos, por parte dos habitantes da nova cidade que se formava. As normas de uso editadas ao longo dos anos pelo governo surgiram após a consolidação das atividades no lugar, de maneira a



regularizar o que ocorria na prática. A CLS 107/108 iniciou suas atividades oferecendo uma gama variada de lojas, e sempre manteve essa característica de rua comercial não especializada.

Batista (1965) argumenta também que a ausência dos Setores Comerciais situados na área central do Plano Piloto, especialmente o Setor Comercial Sul, que até 1965 não tinha se constituído, obrigou a que estabelecimentos que não se enquadravam nas características de apoio à vizinhança se instalassem nas poucas áreas disponíveis.

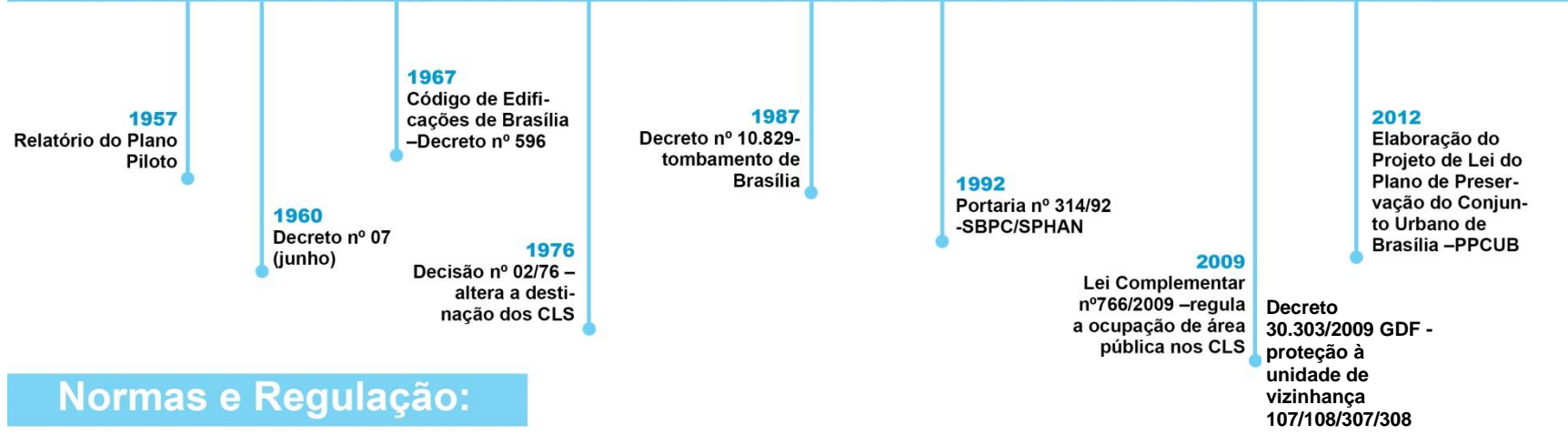
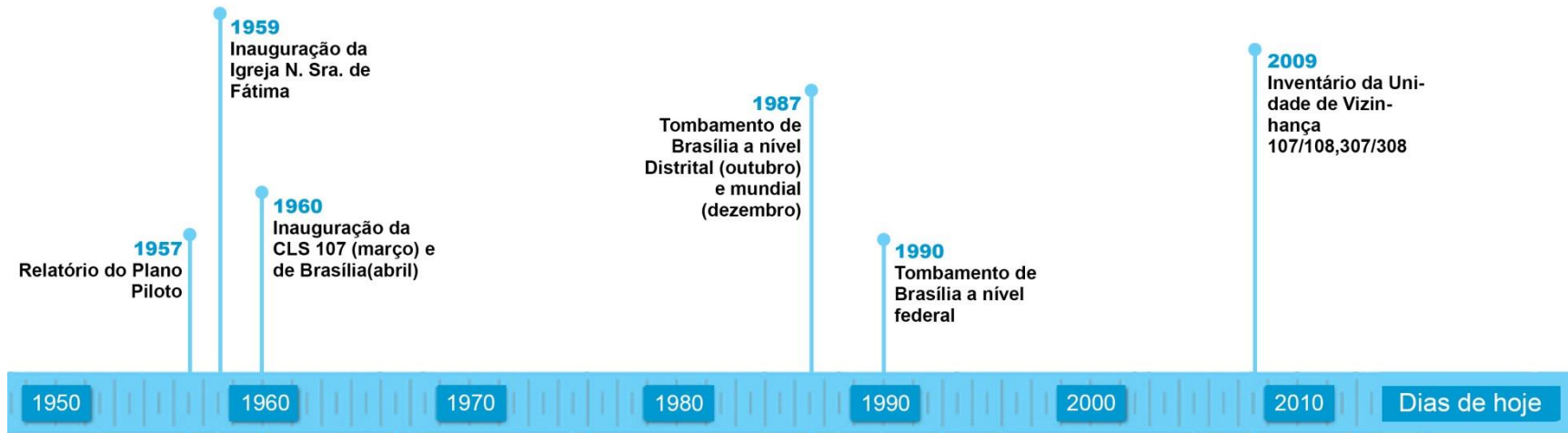
Como consequência, a implantação de atividades comerciais com características regionais desde a inauguração da quadra permitiu que, ao longo dos anos, essa prática se consolidasse.

Não obstante, observa-se que a diversidade de oferta de comércio e serviços permaneceu característica na Rua da Igrejinha. É relevante constatar a continuidade de alguns estabelecimentos comerciais ao longo destes 53 anos, que já se tornaram referência da quadra, como a Pizzaria Dom Bosco e a Academia de Ballet Norma Lília.

Assim, a apropriação do lugar como é conhecido hoje é também resultado da continuidade da sua configuração nos primeiros anos de existência.

## Linha do Tempo

### Fatos sociais e políticos:



### Normas e Regulação:

Figura 69: Linha do tempo mostrando, em cima, os fatos sociais e políticos que influenciaram a configuração dos CLs e, abaixo, as normas e regulamentos. Elaboração: Gisele Moll Mascarenhas

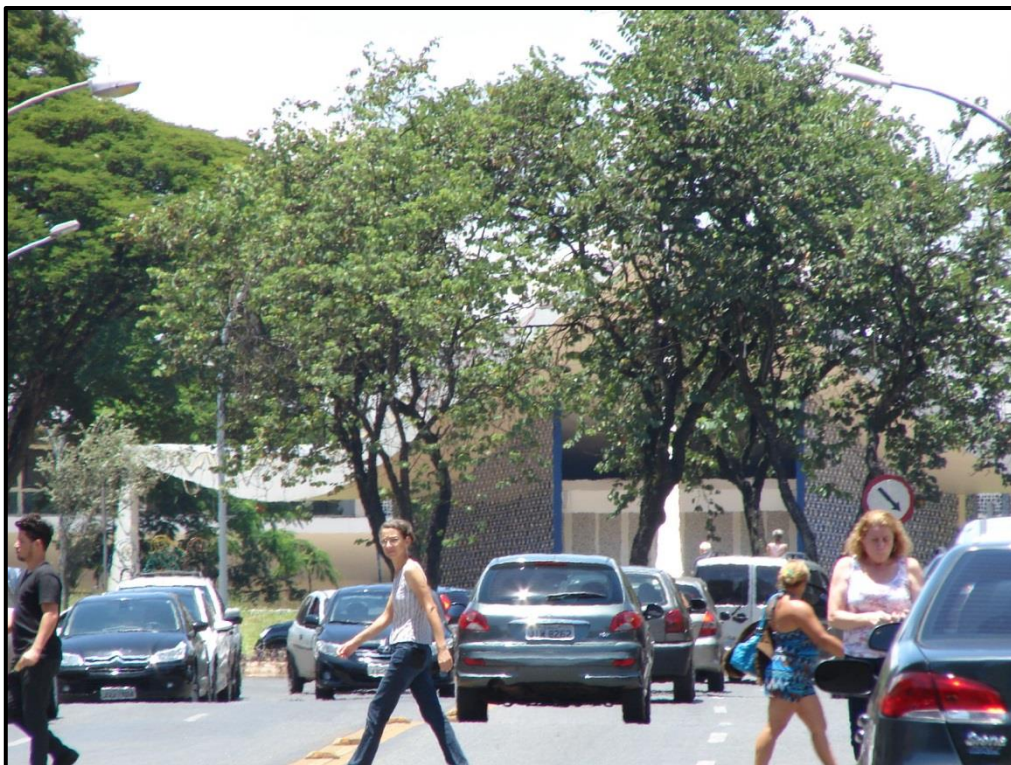


Figura 70: A Rua da Igrejainha num dia de sábado. Foto: Giselle Moll Mascarenhas, 2013,



Figura 71: A rua. Foto: Giselle Moll Mascarenhas, 2013,

#### 4. CONCLUSÃO: DA VIA À RUA DA IGREJINHA, O LUGAR

A narrativa às iniciais desta dissertação relatou algumas horas de vivência na Rua da Igrejinha. A configuração do lugar, iniciada com o projeto e a construção dos blocos comerciais e da via de serviço modernista - espaço geométrico -, é reconfigurada pela ação cotidiana da bailarina, do menino, dos garçons, guardadores de carros, fiéis, dos turistas, dos fregueses das padarias, dos carros que passam – a vida do lugar. Esses atores ocupam o espaço também devido às atividades que a rua oferece. A Rua da Igrejinha é reconhecida e vivenciada pelos grupos sociais que a identificam, e conseqüentemente identifica-se como um lugar reconhecido de Brasília, em função do seu pioneirismo como parte da primeira unidade de vizinhança, e de *locus* da igreja a que empresta o nome.

A pesquisa demonstrou que os comércios locais foram reconfigurados durante sua construção e apropriação ao longo do tempo, reinterpretando o plano de Lucio Costa. Desde o primeiro edifício, tiveram alteradas suas premissas originais e, uma vez incorporados à vida cotidiana da cidade, sua reconfiguração confirma a hipótese de que o desenho urbano não foi suficiente para submeter o espaço privado ao conceito de espaço público desejado para o comércio local. Retomando a afirmação de Certeau (1998), o imprevisto da vida urbana se realizou. Os aspectos que contribuíram para a configuração do lugar podem ser classificados em Formais, Econômicos e Culturais.

Os aspectos formais referem-se ao projeto urbanístico e arquitetônico. Planejados para ser o local do comércio doméstico das superquadras contíguas, a localização e a configuração inicial dos comércios locais tem referência nos conceitos das teorias urbanísticas pós-Revolução Industrial, que surgiram como forma de enfrentar os impactos negativos da urbanização da época.

A unidade de vizinhança de Brasília inspirou-se no conceito de Perry, porém sua organização foi adaptada de acordo com os princípios do Movimento Moderno, e utilizada de maneira original ao definir os blocos residenciais sobre pilotis entremeados por bosques, com altura equivalente a vinte e dois metros.

Como bem disse Milton Braga (2010), o inventor soube relativizar os conceitos e fórmulas já conhecidos e aplica-los de modo combinado com formas urbanas tradicionais já consagradas, recriando um novo desenho urbano “desarmado de preconceitos”<sup>34</sup>.

Também os comércios locais, representados no croqui do Relatório do Plano Piloto (L. COSTA 1957) em edificações contínuas caracterizadas por dois pavimentos cobertos por marquise, situadas na borda das superquadras, constituíram um desenho singelo proposto para o atendimento dos moradores.

Os comércios locais de Brasília foram descritos e representados em ilustrações, porém não tiveram um projeto executivo e sim um plano preliminar. Antes de haver uma planta de locação aprovada, a Rua da Igrejinha já tinha sido construída com base nos desenhos constantes do Relatório do Plano Piloto e em algumas representações publicadas em 1959, no número 15 da Revista Brasília. Embora tivesse essas referências de projeto, pode-se afirmar que o primeiro projeto executivo aconteceu na CLS 107 com a aprovação, pela NOVACAP, do projeto arquitetônico elaborado pela Caixa Econômica Federal do Rio de Janeiro e construído pela Construtora ECISA em 1959-60.

Este conjunto de quatro blocos ficou pronto semanas antes de Brasília ser inaugurada, e difere dos demais da mesma faixa de quadras por ter um bloco a mais. Ademais, o projeto foi deliberadamente executado com as fachadas principais voltadas para a via de serviço, ao contrário do que foi proposto por Costa. Na configuração do lugar observou-se que as características arquitetônicas foram mantidas de acordo com o planejado, com pequena alteração no agrupamento das lojas.

Quase ao mesmo tempo do conjunto da CLS 107 foi construído o conjunto de blocos da CLS 108, mas este projeto representou a abertura das lojas para dentro da quadra. Ambos os projetos sugerem que poderia haver duas fachadas principais, a critério do proprietário, uma vez que as fachadas dos projetos arquitetônicos são praticamente iguais. A intenção é reforçada pelos desenhos que representaram os comércios locais na Revista Brasília.

---

<sup>34</sup> BRAGA 2010, 219.

No que se refere à regulamentação, constatou-se que somente depois da construção e apropriação dos comércios locais as normas e regulamentos foram instituídos. A primeira planta de gabarito surgiu seis anos após a inauguração, e a ambiguidade apresentada no projeto favoreceu a proposta construída na CLS 107, com as fachadas principais voltadas para a via.

Ao longo de 53 anos foram aprovadas duas atualizações dos regulamentos de uso, constituídas essencialmente para regularizar o que já estava em funcionamento. Isso sugere que o modelo de instrumento normativo vigente não é adequado à dinâmica encontrada em uma área comercial, pois consiste em uma longa listagem de tipos de atividade permitidos. Constantemente surgem novos tipos, compatíveis com o comércio varejista, mas que permanecem irregulares até que nova listagem seja aprovada. O modelo utilizado no planejamento de outros núcleos urbanos do Distrito Federal poderá solucionar esta pendência, e consiste na tabela do Cadastro Nacional de Atividades Econômicas do IBGE – CNAE- que adota um agrupamento por tipos de atividades.

Ainda com relação aos aspectos formais, destaca-se no desenho urbano o sistema viário sinuoso e aberto que forma as vias de acesso às superquadras, e que constitui tráfego de passagem, funcionando também como principal sistema de tráfego transversal em Brasília. Essa característica contribui para a atratividade da clientela dos comércios locais.

Os aspectos econômicos na ocupação dos comércios locais envolvem a valorização das fachadas voltadas para a via devido à passagem da clientela, a inserção da iniciativa privada na construção de Brasília e o curto prazo no cumprimento do cronograma de obras da cidade. A inserção da iniciativa privada e a necessidade de cumprir uma data de inauguração de curto prazo obrigaram a equipe da Divisão de Arquitetura e Urbanismo da NOVACAP a dar ênfase ao que era prioritário na construção da cidade. Neste caso, as aprovações do primeiro projeto do CLS foram condescendentes ao não exigir que a fachada principal fosse voltada para a superquadra. De qualquer forma, pergunta-se se a proposta vingaria mesmo que a exigência fosse cumprida, já

que outros fatores foram determinantes para o sucesso dos comércios locais como estão.

Havia também a necessidade dos comerciantes por espaços para instalar seus estabelecimentos, alguns precariamente localizados na Cidade Livre até a inauguração de Brasília. Nesse sentido, a configuração do espaço geométrico pelos primeiros projetos e atividades contribuiu, ainda que involuntariamente, para sua apropriação atual.

No que diz respeito ao atendimento das necessidades da população, desde o início do seu funcionamento os comércios locais assumiram um caráter de abrangência regional em função de alguns fatores conjugados. A necessidade de abastecimento dos habitantes e da população trabalhadora devia ser suprida pelo comércio instalado nas primeiras quadras da via W3 e pelos comércios locais que surgiam aos poucos, com exceção da CLS 107/108, completamente concluída em junho de 1960. No entanto, as áreas residenciais da unidade de vizinhança ainda não estavam totalmente aptas à ocupação e não havia moradores nos edifícios, razão pela qual as lojas teriam se voltado para a rua num primeiro momento. Os setores de comércio regional, por sua vez, demoraram a ser implantados na zona central, e nesse ínterim muitas atividades com essas características instalaram-se nos comércios locais, mesmo fora das normas oficiais.

Além disso, a localização junto às vias de acesso que entremeiam as áreas residenciais e interligam as partes leste e oeste do Plano Piloto ampliou sua área de influência, atraindo clientes de outras partes da cidade, que também buscavam suprir suas necessidades. Acrescente-se ao fluxo transversal o tráfego proveniente de zonas residenciais contíguas, de alto poder aquisitivo, como os bairros do Lago Sul e do Parkway, que começaram a ser ocupados na década de 60 sem nenhum suporte de área comercial, cujos habitantes durante muitos anos se utilizaram dos comércios locais da Asa Sul.

Esses fatores contribuíram para modificar o conceito original dos comércios locais para um comércio de bairro, com abrangência ampliada sem rejeitar, porém, o caráter de comércio doméstico ou cotidiano, como acontece na Rua da Igrejinha. A CLS 107/108 ratifica atualmente a sua característica inicial, de

rua comercial não especializada que em 53 anos consolidou-se como área urbana de referência em Brasília.

Finalmente, os aspectos culturais colaboraram para a configuração e apropriação dos comércios locais, pelas ações protagonizadas por comerciantes e pela população em geral. A vivência dos comerciantes em outras cidades influenciou a opção de abrirem suas lojas para a rua de acesso, já que os potenciais fregueses passavam nesta via.

Batista citou também como razão para a inversão das fachadas dos comércios locais a natural dificuldade que os comerciantes tinham em compreender os fundamentos do plano original (BATISTA, 1965 p. 15). Numa cidade em construção no meio do cerrado brasileiro, a cultura do moderno também se construía. Entretanto a escassez de clientes, numa primeira etapa, e sua limitação aos moradores das superquadras, no desenvolvimento da cidade, dificilmente conseguiriam manter a motivação dos comerciantes na obediência ao plano original.

Parafraseando Kostof<sup>35</sup>, afirmo que *o Comércio Local é uma invenção*. Não há surpresa se considerarmos que Brasília foi toda “inventada” por Lucio Costa, conforme ele mesmo dizia, mas neste caso, constatou-se que a coautoria deve ser atribuída ao projeto de arquitetura e aos primeiros usuários, habitantes da nova capital.

O Documento de Referência para elaboração do Plano de Preservação do Conjunto Urbano de Brasília – PPCUB - observa que os comércios locais conferem identidade a Brasília:

[...] os comércios locais interrompem e delimitam o jogo geométrico da disposição dos blocos das superquadras. Todos estes elementos criam um sentido raro na maior parte das cidades brasileiras de coordenação e unidade na diversidade que se configura num traço distintivo de Brasília. (RCP Consultoria/SEDHAB, 2011 p. 130).

---

<sup>35</sup> “A rua é uma invenção.” Spiro Kostof, 1992, p.190.



A reconfiguração do espaço apropriou-se da via modernista e a aproximou da rua ao estabelecer a relação direta do espaço privado com a calçada, e compartilhando o espaço público com os pedestres e com os veículos. Nas fachadas voltadas para as superquadras prevaleceu a concepção de espaço público característica do Movimento Moderno, e o acesso só é possível a pé, o que possibilitou que a maioria dos estabelecimentos tratasse essa parte como fundos de lotes. Como consequência, aconteceram os desvirtuamentos e invasões das áreas públicas, conforme citado na introdução desta dissertação.

Entretanto a avaliação é que a configuração da rua do comércio local tal qual aconteceu não perdeu em qualidade nem descaracterizou aquilo que estava proposto. Ao contrário, as transformações foram positivas para a apropriação social e para a vivência do lugar, pois ao reverter a condição de via de serviço deu condições para o encontro não programado dos habitantes das superquadras, e destes com pessoas de fora da unidade de vizinhança. Os lugares dos comércios locais assumem assim seu papel de espaço público de encontros e de trocas, como também aquele da tolerância para com o “estrangeiro”. No Comércio Local não se estranha nem mesmo o ambulante e o sem teto, que é intensamente vigiado quando entra em uma superquadra. O encontro com pessoas de todas as partes do Distrito Federal acontece diariamente na lanchonete, no restaurante, na igreja ou na padaria.

Uma prova dessa afirmação são as manifestações, passeios e comemorações que ocorrem nos comércios locais em ocasiões específicas, como o carnaval e as vitórias dos campeonatos de futebol (Figura 72, Figura 73).



Figura 72: Projeto Cabeças, movimento cultural da década de 1980, que acontecia nos fundos da CLS 311. Fonte: Diários Associados [www.dapress.com.br](http://www.dapress.com.br). Acessado em 11 de fevereiro de 2013.



Figura 73: Carnaval de 2008, desfile do bloco Galinho de Brasília na CLS 203/204. Fonte: [www.galinhodebrasília.com.br](http://www.galinhodebrasília.com.br). Acessado em 13 de abril de 2013.

Corroborando essa afirmação, Turkienicz e Comas (1992), observam que Brasília retomou, em alguns pontos, a referência da rua-corredor:

“Brasília aparece tanto mais gratificante ao olhar quanto mais se aproxima de ser interpretação contemporânea da “cidade figurativa” baseada na rua-corredor e no tecido edificado contínuo pontuado por edificações que se destacam isoladamente por sua excepcionalidade programática. É nesses segmentos que se estabelece o jeito brasileiro de viver, o reencontro de uma vida pública espontânea e informal. É significativo que o brasiliense os chame de ruas – como rua da Igreja ou rua da Cobal.”(apud KATINSKI e XAVIER 2012, 353).

Criada sob os preceitos do zoneamento e da setorização para garantir o ordenamento e a clareza do desenho urbano, Brasília reservaria à zona central – na interseção dos dois eixos principais - a função de propiciar os encontros e constituir o espaço de convívio e de diversão da cidade. Percebe-se no entanto, que a proposta de convivência urbana planejada para a zona central não se concretizou e espalhou-se, em menor escala, junto às áreas residenciais, nos comércios locais (BRAGA 2010). Neste caso, embora o arquiteto tenha tido o cuidado de prover as áreas residenciais com as necessárias atividades cotidianas de apoio à habitação, essa convivência só aconteceu em decorrência de uma infração ao projeto original.

A apropriação do lugar como é conhecido hoje é também resultado da continuidade da sua configuração nos primeiros anos de existência.

As transformações foram positivas para a apropriação social e para o caráter gregário do lugar, que assume assim seu papel de espaço público de encontros e de trocas.

## CONTINUANDO A PESQUISAR

Um avanço no caminho desta pesquisa seria promover estudos de observação da apropriação social dos comércios locais, como também procurar avaliar o grau de reconhecimento e de identificação dos habitantes com os lugares de comércio das suas superquadras.

Um desdobramento relevante poderá ser o estudo dos dados e informações aqui apresentados com enfoque na preservação de Brasília e seu patrimônio cultural. A unidade de vizinhança da CLS 107/108 foi objeto de inventário e de tombamento específico, entretanto não ficaram claras as consequências desses atos para os habitantes. Resta esclarecer em que nível a apropriação social participa, no tombamento proposto, da memória do lugar.

Durante a pesquisa houve dificuldades em encontrar as plantas originais dos projetos arquitetônicos dos blocos, e constatou-se a precariedade das informações existentes na Administração Regional de Brasília, apesar da boa vontade dos funcionários mais antigos. Mais antigas ainda são as pastas manuscritas e os microfimes dos processos administrativos de aprovação dos projetos. Estes microfimes são armazenados e consultados em uma empresa privada que detêm a única máquina para consulta e visualização dos fotogramas, sendo o acesso precário e dificultado, com condições de reprodução bastante sofríveis. Urge que o Governo Distrito Federal invista na preservação deste precioso acervo, que contém toda a memória das construções privadas e de algumas obras públicas do DF. Sob esse prisma, sugere-se que o Arquivo Público do Distrito Federal assuma a guarda deste material, pois possui pessoal capacitado e treinado para o tratamento das imagens e documentos, além da consciência da importância da manutenção adequada do acervo.

Finalmente, presto minha homenagem ao gênio e ao homem Lucio Costa, que me inspira todos os dias com sua maior criação. Costa soube modestamente interpretar o urbanismo como instrumento a ser cotidianamente incorporado à vida das pessoas que habitam e transformam a cidade, compreendendo que precisam mais do que arquitetura para ser felizes. Com 53 anos, Brasília ainda se constrói e se reconfigura para permanecer cidade e capital.

## REFERÊNCIAS

- ARANTES, Otília. *O Lugar na Arquitetura Depois dos Modernos*. São Paulo: Edusp, 1995.
- ArPDF, DePHA, CODEPLAN/GDF. *Relatório do Plano Piloto*. edição dos documentos do concurso de Brasília, Brasília: ArPDF/ GDF, 1991.
- AUGÉ, Marc. *Não Lugares - Introdução a Uma Antropologia da Modernidade*. Campinas: Papirus, 2012.
- BATISTA, Geraldo Nogueira. “Um Estudo do Comércio Local de Brasília.” *dissertação de Mestrado*. Brasília: FAU/UnB, 1965.
- BENEVOLO, Leonardo. *A História da Arquitetura Moderna*. São Paulo: Perspectiva, 1976.
- . *Orígenes del Urbanismo Moderno*. Madrid: Celeste Ediciones, 1992.
- BRAGA, Milton. *O Concurso de Brasília*. São Paulo: Cosac Naify, 2010.
- BRANDÃO, Pedro. *O Sentido da Cidade*. Lisboa: Horizonte, 2011.
- CALVINO, Italo. *As Cidades Invisíveis*. São Paulo: Companhia das Letras, 1991.
- CARPINTERO, Antonio Carlos. “Brasília: prática e teoria urbanística no Brasil.” São Paulo, 1995.
- CAVALCANTI, Lauro. “Le Corbusier, o Estado Novo e a Formação da Arquitetura Moderna Brasileira.” In: *Sobre História da Arquitetura Moderna Brasileira parte 1*, por Abílio Guerra. São Paulo: Romano Guerra, 1987.
- CERTEAU, Michel. *A Invenção Do Cotidiano: Artes de Fazer*. Petrópolis, RJ: Vozes, 1998.
- CHAPIN, F. Stuart. *Planificación del Uso del Suelo Urbano*. Barcelona, Espanha: Oikos-Tau, 1977.

CHOAY, Françoise. “Brasília, Uma Capital Pré-Fabricada.” In: *Brasília Antologia Crítica*, por Julio KATINSKI e Alberto XAVIER, 60-66. São Paulo: Cosac Naify, 2012.

—. *O Urbanismo*. São Paulo: Perspectiva, 2002.

CIAM - Congresso Internacional de Arquitetura Moderna, IV. “Carta de Atenas.” <http://portal.iphan.gov.br>. Edição: IPHAN. IPHAN. 1941. <http://portal.iphan.gov.br/portal/baixaFcdAnexo.do?id=233> (acesso em 21 de março de 2013).

COMAS, Carlos Eduardo Dias. “Protótipo e Monumento, um Ministério, o Ministério.” In: *Sobre História da Arquitetura Moderna Brasileira parte 1*, por Abílio GUERRA, 79-107. São Paulo: Romano Guerra, 1987.

CORBUSIER, Le. *Por Uma Arquitetura*. São Paulo: Perspectiva, 1977.

COSTA, Lucio. ““ingredientes” da Concepção Urbanística de Brasília.” In: *Brasília - Antologia Crítica*, por Julio KATINSKI e Alberto XAVIER, 144 - 146. São Paulo: Cosac Naify, 2012.

COSTA, Lucio. *Relatório do Plano Piloto*. Brasília, 1957.

COSTA, M., e ADEILDO LIMA. “Brasília 57-85: do plano piloto ao Plano Piloto.” In: *Brasília 1960-2010, passado, presente, futuro*, por Francisco et alii LEITÃO, 45-67. Brasília: Iphan, 2009.

DAMATTA, Roberto. *A Casa e a Rua – Espaço, cidadania, mulher e morte no Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1985.

DANTAS, Carlos F.A. “A transformação do lugar na Arquitetura Contemporânea. Dissertação de Mestrado, FAU/UnB,.” Brasília: FAU/UnB, março de 2007.

FARRET, Ricardo L. “o Estado, a Questão Territorial e as Bases da Implantação de Brasília.” In: *Brasília, ideologia e Realidade*, por org. PAVIANI, 17-26. São Paulo: Projeto, 1985.

- FRAMPTON, Kenneth. *História Crítica da Arquitetura Moderna*. São Paulo: Martins Fontes, 1997.
- GDF -Governo do Distrito Federal. “Decreto nº 07/1960.” Brasília, 13 de junho de 1960.
- GIEDION, Sigfried. *Espaço, Tempo e Arquitetura*. São Paulo: Martins Fontes, 2004.
- GOROVITZ, M., e M. FERREIRA. *a Invenção da Superquadra*. Brasília: IPHAN, 2008.
- HOLANDA, Frederico de. *Brasília, Cidade Moderna, Cidade Eterna*. Brasília: FAU-UnB , 2010.
- . *O Espaço de Exceção*. Brasília: Universidade de Brasília, 2002.
- HOLSTON, James. *A Cidade Modernista*. São Paulo: Companhia das Letras, 1993.
- JACOBS, Jane. *Morte e Vida das Grandes Cidades*. São Paulo: Martins Fontes, 2011.
- KATINSKI, Julio, e Alberto XAVIER. *Brasília - Antologia Crítica*. São Paulo: Cosac Naify, 2012.
- KIM, Lina, e Michael WISELY. *Arquivo Brasília*. São Paulo: Cosac Naify, 2010.
- KOSTOF, Spyro. *The City Assembled*. Londres: Bullfinch Press Book, 1992.
- KUBITSCHKEK, Juscelino. *Meu caminho para Brasília*. Vol. III. 3 vols. Rio de Janeiro, RJ: Bloch, 1978.
- LE GOFF, Jacques. *Por Amor às Cidades*. São Paulo: UNESP, 1998.
- LEITÃO, Francisco (org.) et alli. *Brasília 1960-2010, passado, presente, futuro*. Brasília: Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente - GDF, 2009.
- LEITÃO, Francisco. “Do Risco à Cidade: As plantas Urbanísticas de Brasília 1957-1964.” Brasília: FAU/UnB, 2003.

- LEITÃO, Francisco, e Silvia FICHER. “Do Risco à Cidade:As plantas Urbanísticas de Brasília 1957-1964.” *Seminário de História da Cidade e do Urbanismo*. ANPUR, 2004.
- MATTHEW, Donald. *Europa Medieval*. Barcelona: Ediciones Folio S.A., 2006.
- MELLO, Sandra Soares. “Tese de Doutorado .” *Na Beira do Rio tem uma Cidade:Urbanidade e Valorização dos Corpos D’água*. Brasília: UnB, setembro de 2008.
- NOBRE, Ana Luiza, João Masao KAMITA, Otávio LEONÍDIO, e Roberto CONDURU. *Lucio Costa, um modo de ser moderno*. São Paulo: Cosac e Naify, 2004.
- NUNES, Brasilmar F. *Brasília, a Fantasia Corporificada*. Brasília: Paralelo 15, 2004.
- PESSOA, José. “Brasília e o Tombamento de uma Idéia.” *docomomo.org.br*. 27-30 de outubro de 2003. [www.docomomo.org.br/indexfutura.htm](http://www.docomomo.org.br/indexfutura.htm) (acesso em 2013).
- RICOEUR, Paul. “Arquitetura e Narratividade.” *Urbanisme*, n. 303 (novembro/dezembro 1998): 44-51.
- ROSSI, Aldo. *La Arquitectura de La Ciudad*. 7ª. Barcelona: Gustavo Gili, 1982.
- SABOIA F.C., Luciana. “Brasilia and the Modernist Void: The Central Bus Station and the Struggle of Recognition.” Louvain La Neuve: Université Catholique de Louvain, novembro de 2009.
- SABOIA, Luciana, e Ana Elizabeth MEDEIROS. “Brasília, Discurso ou Narrativa? Questões sobre Preservação e Identidade Cultural.” 9º *Seminário Docomomo Brasil*, junho de 2011.
- TELLES, Vera da Silva. “Espaço Público e Espaço Privado na Constituição do Social: notas sobre o pensamento de Hannah Arendt.” *Tempo Social - Revista de Sociologia da USP*. 1º sem. de 1990. [http://www.fflch.usp.br/sociologia/tempo-social/site/images/stories/edicoes/v021/espaco\\_publico.pdf](http://www.fflch.usp.br/sociologia/tempo-social/site/images/stories/edicoes/v021/espaco_publico.pdf) (acesso em 03 de março de 2013).



- TENÓRIO, Gabriela de Souza. “Ao Desocupado em Cima da Ponte. Brasília, Arquitetura e Vida Pública.” *Tese de Doutorado*. Brasília: FAU/UnB, 2012.
- TREVISAN, Ricardo. “ Incorporação do Ideário da Garden City Inglesa na Urbanística Moderna Brasileira: Águas de São Pedro Dissertação de Mestrado.” São Carlos: UFSC, 2003.
- TUAN, Yi-Fu. *Espaço e Lugar*. São Paulo: Difel, 1983.
- VARGAS, Heliana Comin. *Espaço Terciário – o Lugar, a arquitetura e a imagem do comércio*. São Paulo: ed. SENAC,, 2001.
- ZEVI, Bruno. “Seis Perguntas Sobre a Nova Capital Sul-Americana.” In: *Antologia Crítica*, por Julio KATINSKY e Alberto XAVIER , 66-72. São Paulo: Cosac Naify, 2012.

## LISTA DE FIGURAS

Figura 1: A cidade bem governada, com as pessoas exercendo suas atividades: ferreiro, tecelão, comerciantes, construtores, o passeio, o cortejo, a fartura. As portas abertas e o povo nas ruas. Trecho do afresco <i>Alegoria do Bom Governo</i> para o Palácio de Siena, de Ambrogio Lorenzetti, 1337-1340.	24
Figura 2: Postal do Mercado Les Halles, em Paris, no final do séc. XIX.	25
Figura 3: Grande Bazar, em Istambul, Turquia, compreende sessenta ruas onde funcionam as lojas e até mesmo cinco mesquitas e uma escola.	38
Figura 4: A cidade linear de Soria y Matta: “Para cada família uma casa; Em cada casa, uma horta e um jardim”.	44
Figura 5: Os três ímãs: cidade, campo e campo-cidade, propostos por Howard para explicar as vantagens da integração campo-cidade. A cidade ideal agrega a beleza da natureza e a oportunidade social, a liberdade e a cooperação.	45
Figura 6: Diagrama proposto por Howard demonstrando a distribuição de usos e atividades na cidade-jardim.	45
Figura 7: Seção esquemática proposta por Howard para a cidade-jardim, traduzida e colorizada por Renato Saboya (2008) a partir do livro de Howard. Essa figura demonstra a importância dos espaços verdes na cidade, e a localização, concentrada, da área comercial.	46
Figura 8: A cidade industrial de Tony Garnier com a linha férrea e a estação ao centro, os edifícios administrativos à esquerda, e o bairro residencial à direita.	49
Figura 9: Desenho urbano para o bairro proposto por Clarence Perry, em 1929, para a cidade de Nova York.	50
Figura 10: Esquema da unidade de vizinhança da cidade de Abu Dhabi, projetada por Atkins & Partners em 1989. Fonte: Plan Abu Dhabi 2030 Briefing Book, p. 48.	52
Figura 11: Unidades de vizinhança de Abu Dhabi, com os equipamentos comunitários ao centro.	52
Figura 12: Unité D’habitation de Marselha, [s/d].	55
Figura 13: Comércio ambulante no canteiro central da avenida W3. Autor desconhecido [s.d.].	58
Figura 14: Croqui do Relatório do Plano Piloto de Brasília. Autoria: Lucio Costa, 1957.	60
Figura 15: Esquema Geral das Áreas Não Residenciais: fotograma que mostra a distribuição de atividades na Asa Sul. Autor desconhecido.	64
Figura 16: Detalhe do Esquema Geral das Áreas não Residenciais redesenhado.	65
Figura 17: Croqui de Lucio Costa para a Praça dos Três Poderes, 1957.	66
Figura 18: Esplanada dos Ministérios, vendo em primeiro plano a plataforma rodoviária.	68
	162

Figura 19: Destaque do croqui de Lucio Costa para a Unidade de Vizinhança no Relatório do Plano Piloto.	71
Figura 20: Croquis 13 e 14 dos comércios locais constantes do Relatório do Plano Piloto, de autoria de Lucio Costa.	72
Figura 21: Detalhe do croqui 14, que mostra a divisão das unidades comerciais e os veículos estacionados na via de serviço. Na figura ao lado a interpretação do croqui de Costa, com cada bloco com apenas duas lojas mais largas.	73
Figura 22: Croqui em perspectiva dos comércios locais.	74
Figura 23: Croqui em perspectiva das lojas dos comércios locais mostrando as vitrines voltadas para a via, publicado em 1958 na <i>Revista Brasília</i> , mar. 1958, p. 12	75
Figura 24: Perspectiva geral do comércio local exposta na <i>Revista Brasília</i> , jul.-ago. 1960, p. 9.	75
Figura 25: Planta de Brasília apresentada no Relatório do Plano Piloto por ocasião do Concurso.	82
Figura 26: Planta de Brasília com a incorporação das quadras 700 e 400, sem data.	82
Figura 27: Croqui com a localização da primeira unidade de vizinhança a ser construída.	83
Figura 28: Igrejinha de Fátima construída, tendo à direita as obras da SQS 108. O comércio local da 107 já se encontrava em construção, e o da 108 ainda estava nas fundações.	84
Figura 29: Vista aérea da Rua da Igrejinha em 17 de setembro de 1964. Autor não identificado.	86
Figura 30: Perspectiva da via de acesso 107/108 fechada pela Igrejinha de Fátima em 16 mar. 1964. Autor desconhecido.	87
Figura 31: Visual a partir da praça da Igrejinha, antes do crescimento da vegetação, 7 abr. 1963. Autor desconhecido.	87
Figura 32: Croqui esquemático dos trajetos efetuados para acessar a área de estudo. O acesso no sentido transversal é feito por meio das vias dos comércios locais.	92
Figura 33: Imagem aérea da área de estudo.	93
Figura 34: Placa da obra da CLS 107. Data e autor desconhecidos.	94
Figura 35: Planta Baixa CLS AI 2 q. 101-117 data: 28 de março de 1960.	95
Figura 36: Fotograma da correspondência nº 13/58 de 20 de junho de 1958, da Caixa Econômica Federal do Rio de Janeiro, que solicita a demarcação da quadra SCL 107, de sua propriedade.	98
Figura 37: Planta baixa do SCLS quadra 107 de autoria do Serviço de Engenharia da Caixa Econômica Federal do Rio de Janeiro.	99
Figura 38: Fachadas do comércio da CLS 107, de autoria do Serviço de Engenharia da Caixa Econômica Federal do Rio de Janeiro, construído pela construtora Ecisa.	100

- Figura 39: Autorização de Habite-se concedida pela Prefeitura do Distrito Federal às 34 lojas da CLS 107. 102
- Figura 40: Planta de situação, trecho dos cortes e fachadas das lojas 11 a 15 do bloco B da CLS 107, para instalação de agência da Caixa Econômica Federal, em 1962. Autoria: Clorindo Pessoa de Melo. 103
- Figura 41: Lojas da CLS 107 inauguradas em março de 1960. Autor desconhecido. 104
- Figura 42: Blocos comerciais da CLS 107. Observa-se já o estabelecimento de lojas e representações. Data presumida: início de abril de 1960. Autor desconhecido. 104
- Figura 43: Projeto da CLS 108, bloco D, de autoria de Mauro Costa Cavalcanti, aprovado "de ordem" por Oscar Niemeyer, e visado por Glauco Campelo. Observe-se a palavra "avenida" riscada e escrito à mão "rua de serviço". 107
- Figura 44: Planta das sobrelojas e subsolos do bloco D da CLS 108, aprovadas "de ordem" de Oscar Niemeyer. 108
- Figura 45: Fotograma das fachadas do bloco D da CLS 108. Nota-se a diferença no tratamento das fachadas frontal (voltada para a superquadra) e posterior (voltada para a rua), sem data. 109
- Figura 46: Carta de Habite-se das lojas 18 a 30 da CLS 108, que formam o bloco "D", datada de 19 de setembro de 1960. Fonte: Administração Regional de Brasília. 110
- Figura 47: O conjunto comercial da CLS 108 foi batizado com o nome de Veritas I pela construtora. 111
- Figura 48: Dia da inauguração de Brasília, mostrando-se ao fundo à esquerda a cobertura da Igreja N. Sra. de Fátima e o comércio local da CLS 108 ainda em construção. A CLS 107 havia sido inaugurada em março de 1960. 111
- Figura 49: Foto de 1965 que mostra a fachada frontal da loja da CLS 108 em primeiro plano e a fachada frontal da loja da CLS 107 em segundo plano. Ambas são iguais, ver Figura 67. 113
- Figura 50: Planta-gabarito CE1/2 elaborada em 12 de dezembro de 1966, que define os parâmetros de altura e fachadas dos comércios locais. Autoria ilegível. 116
- Figura 51: Primeira banca de jornais da unidade de vizinhança, em madeira, tendo ao fundo o bloco da CLS 108. Data: 1960. 118
- Figura 52: O rapaz Lourivaldo em sua banca de jornais junto à marquise do bloco D da CLS 108. Data: 1960. 118
- Figura 53: Primeiros estabelecimentos comerciais dos comércios locais, antes da inauguração da cidade. Veem-se um escritório de construtora, uma representação de consórcio e uma lojas de móveis. 119
- Figura 54: Casas Pernambucanas, instaladas no bloco D da CLS 108 em 1960. Autor desconhecido. 119
- Figura 55: Esquema de atividades desenvolvidas na CLS 107/108 em 1960. GMM. 122

Figura 56: Decreto “N” nº 596 de 1967 de 8 de março.	125
Figura 57: Atividades desenvolvidas na CLS 107/108 em 1965.	128
Figura 58: Transporte de um sofá pela janela frontal da loja de móveis da CLS 107 (1965). Autor; Geraldo Nogueira Batista.	129
Figura 59: O gravador-calígrafo e o engraxate ocupam a galeria entre os blocos da CLS 108. 1965.	129
Figura 60: Fachada da loja Real Moda, na CLS 108, voltada para a rua. É a mesma loja retratada na Figura 48 (1965). Autor Geraldo Nogueira Batista.	130
Figura 61: Aspecto da Rua da Igrejinha nos primeiros anos de existência (sem data). Autor não identificado.	130
Figura 62: A Pizzaria Dom Bosco era a lanchonete Chuá em 1960	139
Figura 63: A Caixa Econômica ocupava quatro lojas em 1962. Atualmente ocupa todo o bloco.	139
Figura 64: Academia Norma Lília à noite. Funciona no lugar desde 1962.	139
Figura 65: Seu Macedo calígrafo, pioneiro da galeria em 1960.	139
Figura 66: Atividades desenvolvidas nas CLS 107/108 em 2012.	140
Figura 67: Croqui que mostra posição das fachadas principais de acordo com os dois projetos arquitetônicos.	142
Figura 68: Representação das fachadas das lojas das CLS 107 e 108, conforme as figuras 38 e 40. A fachada posterior da CLS 107 é voltada para a área residencial. A fachada posterior da CLS 108 é voltada para a via. A figura maior é a representação das fachadas na planta CE1/2 de 1966.	143
Figura 69: Linha do tempo mostrando, em cima, os fatos sociais e políticos que influenciaram a configuração dos CLs e, abaixo, as normas e regulamentos.	146
Figura 70: A Rua da Igrejinha num dia de sábado.	147
Figura 71: A rua.	147
Figura 72: Projeto Cabeças, movimento cultural da década de 1980, que acontecia nos fundos da CLS 311.	154
Figura 73: Carnaval de 2008, desfile do bloco Galinho de Brasília na CLS 203/204.	154

Capa: Lucas Moll Mascarenhas

Croquis executados por Tatyanne Maciel.