Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

Laura Girade Corrêa

IR E VIR EM BRASÍLIA: A GESTÃO DA MALHA VIÁRIA E A PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO MUNDIAL

RIO DE JANEIRO

2024

Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

Laura Girade Corrêa

Ir e Vir em Brasília: A gestão da malha viária e a preservação do patrimônio mundial

Dissertação apresentada ao curso de Mestrado Profissional do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, como pré-requisito para obtenção do título de Mestre em Preservação do Patrimônio Cultural.
Orientador: Profª. Drª. Claudia Feierabend Baeta Leal
Coorientador e Supervisor: Prof. Msc. Thiago Pereira Perpétuo

Rio de Janeiro

2024

Essa pesquisa foi definida a partir de uma questão identificada no cotidiano da prática profissional da Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Habitação (SEDUH).

Corrêa, Laura Girade.

T649t* Ir e Vir em Brasília: A gestão da malha viária e a preservação do patrimônio mundial/ Laura Girade Corrêa – 2024.

113f.: il.

Orientadora: Claudia Feierabend Baeta Leal

Dissertação (mestrado) – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, Mestrado Profissional em Preservação do Patrimônio Cultural, Rio de Janeiro, 2023.

1**. Sistema Viário. 2. Patrimônio Histórico. 3. Planejamento Urbano. 4. Distrito Federal. I. Leal, Claudia Feierabend Baeta. II. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Brasil). III. Título.

CDD 363.690981***

Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

Laura Girade Corrêa

Dissertação apresentada ao curso de Mestrado Profissional do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, como pré-requisito para obtenção do título de Mestre em Preservação do Patrimônio Cultural.

Aprovada em: 23/12/2024

Profª. Drª. Claudia Feierabend Baeta Leal, orientadora
Mestrado Profissional em Preservação do Patrimônio Cultural - IPHAN

Prof. Msc. Thiago Pereira Perpétuo, supervisor
Superintendência do Distrito Federal - IPHAN

Profª. Drª. Joseane Paiva Macedo Brandão
Mestrado Profissional em Preservação do Patrimônio Cultural - IPHAN

Prof. Dr. Carlos Madson Reis
Membro externo da banca

Rio de Janeiro

2024

Dedico todo esse trabalho para aquela que mora eternamente em meu coração. Essa homenagem é sua, mãe (*in memoriam*).

AGRADECIMENTOS

Não é tarefa fácil definir a quem agradecer por mais essa etapa vencida, e acredito que não conseguiria descrever os inúmeros atores que cruzaram meu caminho durante essa jornada. São tantas pessoas que fizeram parte desta realização pessoal que, de certo, esqueceria alguns nomes. Mas de antemão gostaria de agradecer a todos que, mesmo que por um segundo, estiveram comigo e me deram apoio em mais essa conquista.

Em um primeiro momento, gostaria de agradecer a uma amiga que me trouxe a luz e oportunidade de me inscrever nesse mestrado, me enviando o edital em um dia cinzento dizendo: "pegue esses limões e faça uma limonada"! Cristiane Gusmão, obrigada minha grande amiga, esse percurso começou graças a você!

Ainda, existem alguns que estiveram diretamente ligados a essa jornada e vou tentar citar aqui! Obrigada, Thiago Perpétuo e Claudia F. Baeta Leal pelos ensinamentos. Obrigada Maria Elisa Costa pelos chás da tarde com inúmeras histórias de seu pai, Lucio Costa, e de Brasília. Obrigada ao meu pai, Laurista, médico e o meu maior exemplo, meus irmãos Marcelo, Renato (*in memoriam*), Luciano e Fabiano por darem todo incentivo, e até pelos "puxões de orelha" nos momentos necessários. Obrigada pelo suporte familiar a todos da família Girade, Corrêa e Lucena. Obrigada aos professores Joseane P. Macedo Brandão e Carlos Madson Reis pelo suporte na leitura, qualificação e orientações valiosas.

Obrigada aos meus amigos brasilienses e cariocas por estarem ao meu lado, me ouvirem e me aconselharem em muitos momentos que precisei, e também por todo suporte durante todo esse tempo! E não podia deixar de lembrar da minha parceira durante a primeira estadia no Rio de Janeiro, estudando juntas no mestrado, fazendo parte da "turma do fundão", minha fotógrafa particular e Arquiteta e Urbanista exemplar, Camila Duarte Veras.

Por fim, mesmo que alguns atores tenham apenas passado pelo caminho e partiram para outros destinos logo em seguida, não posso deixar de agradecer àquele que esteve comigo por mais de uma década e me ajudou a realizar esse sonho, Fernando Caramaschi Borges e toda sua família.

E agora, na reta final, agradecer aquele que fez meus dias mais atarefados se tornarem mais leves, Cristiano Maluf.

Conjuntamente a estes, gostaria de agradecer a Deus pela oportunidade de continuar vivendo em busca de uma Brasília melhor para todos que a amam e ao Centro Lucio Costa pela oportunidade juntamente com todo seu corpo técnico que caminhou ao meu lado por toda essa jornada.

Espero que Brasília seja uma cidade de homens felizes: homens que sintam a vida em toda sua plenitude, em toda sua fragilidade, homens que compreendam o valor das coisas simples e puras um gesto, uma palavra de afeto e solidariedade[1].

(Oscar Niemeyer)

[1] HELM, Joanna. " Oscar Niemeyer: Em suas próprias palavras" 06 Dez 2012. ArchDaily Brasil. Acesso: 5 Mar 2023. <https://www.archdaily.com.br/br/01-79661/oscar-niemeyer-em-suas-proprias-palavras> ISSN 0719-8906

RESUMO

Esta dissertação tem como objetivo geral estudar, a partir da análise do objeto, os ajustes e alterações sugeridos ou já efetuados na malha viária projetada por Lucio Costa em conjunto com as políticas de preservação do tombamento dentro do IPHAN, mais precisamente na Superintendência do Distrito Federal aliadas à gestão de competência do Governo do Distrito Federal. A análise foi realizada com foco na gestão do sítio tombado do ponto de vista da preservação em atendimento às regras do tombamento, de sistema viário, de gestão, como também junto aos processos e projetos que fazem parte desse tema. A metodologia de pesquisa baseou-se na análise do processo de tombamento de Brasília, bem como da legislação de proteção e preservação do sítio definido como Patrimônio Mundial. O estudo foi efetuado com levantamento de documentação, projetos, processos e propostas que tratam da alteração ou ajustes na malha viária que transitam entre os órgãos de coordenação, gestão, fiscalização e obras no Distrito Federal e no IPHAN. Os estudos foram baseados no histórico da concepção do projeto do Plano Piloto, os conceitos sobre sistema viário, planejamento urbano, direito urbanístico e políticas socioeconômicas que tratam sobre esses processos. As perguntas sobre o tema foram efetuadas para identificar os impactos e as dificuldades com o intuito de analisar os pedidos que tratam da gestão da cidade. Buscou-se, enfim, elaborar estudos, soluções ou ajustes da malha viária considerando a atual realidade em contrapartida com os anos que passaram e os que seguem à frente, com destaque à importância de se manter o regramento estabelecido pela legislação federal e distrital que trata os pontos principais, preservando o partido e projeto urbanístico sem prejudicar o tombamento.

Palavras-Chave: sistema viário; patrimônio histórico; planejamento urbano; Brasília; Conjunto Urbanístico de Brasília; Distrito Federal.

ABSTRACT

This dissertation has the general objective of studying, based on the analysis of the object, the adjustments and alterations suggested or already made in the road network designed by Lucio Costa in conjunction with the preservation policies of the listing within IPHAN, more precisely in the Superintendence of the Federal District allied to the management competence of the Government of the Federal District. The analysis was carried out with a focus on the management of the listed site from the point of view of preservation in compliance with the rules of listing, road system, management, as well as with the processes and projects that are part of this theme. The research methodology was based on the analysis of the process of listing Brasília, as well as the legislation for the protection and preservation of the site defined as World Heritage. The study was carried out with a survey of documentation, projects, processes, and proposals that deal with the alteration or adjustments in the road network that transit between the coordination, management, inspection and works bodies in the Federal District and IPHAN. The history was based on the conception of the pilot plan project, the concepts about the road system, urban planning, urban law and socioeconomic policies that deal with these processes. The questions on the agenda were made to identify the impacts, the difficulties in order to analyze the requests that deal with the management of the city, allowing the elaboration of studies, solutions or adjustments of the road network, considering the current reality in contrast with the years that have passed and the that go ahead, and it is of paramount importance to maintain the rules established by the federal and district legislation that deals with the main points, preserving the party and the urban project without harming the listing.

Keywords: road system; historical heritage; urban planning; Brasília, world heritage; UNESCO; Distrito Federal.

LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS

BA	Bahia
BRT	*Bus Rapid Transit*[2]
CIAM	Congressos Internacionais de Arquitetura Moderna
CUB	Conjunto Urbanístico de Brasília
DETRAN	Departamento de Trânsito
DER	Departamento de Estradas de Rodagem
DF	Distrito Federal
DIT	Divisão Internacional do Trabalho
DNER	Departamento Nacional de Estradas de Rodagem
DNIT	Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes
DOU	Diário Oficial da União
EPIG	Estrada Parque Indústrias Gráficas
ICOMOS	*International Council on Monuments and Sites*[3]
IPHAN	Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
NOVACAP	Companhia Urbanizadora Nova Capital
OEA	Organização dos Estados Americanos

[2] A sigla BRT (*Bus Rapid Transit*), ou seja, transporte rápido por ônibus, em tradução livre, é um sistema de transporte público que possui alta capacidade de realizar um serviço muito mais rápido do que os serviços convencionais de ônibus. Com a utilização de faixas e corredores exclusivos, o BRT é atrativo por ser considerado um dos sistemas mais modernos de transporte de massa sobre pneus. Fonte: https://www.garen.com.br/blog/solucoes-transporte-publico-brt-garen/

[3] ICOMOS é a sigla para Conselho Internacional de Monumentos e Sítios, em português. Em tradução literal, seria "Conselho Internacional de Monumentos e Sítios". O ICOMOS é uma organização internacional não governamental dedicada à conservação e preservação do patrimônio cultural em todo o mundo. Fundado em 1965, desempenha um papel importante na promoção de práticas de conservação, na elaboração de diretrizes e padrões internacionais, e na colaboração entre profissionais e organizações envolvidos na preservação de monumentos, sítios arqueológicos e patrimônio cultural em geral. Fonte: https://www.icomos.org.br/

OMS	Organização Mundial da Saúde
ONU	Organização das Nações Unidas
PND	Plano Nacional de Desenvolvimento
PPCUB	Plano de Preservação do Conjunto Urbanístico de Brasília
SECEC	Secretaria de Estado de Cultura e Economia Criativa
SEDUH	Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Habitação do Distrito Federal
SEI	Sistema Eletrônico de Informações
SEGETH	Secretaria de Estado de Gestão do Território e Habitação do Distrito Federal[4]
SEMOB	Secretaria de Transporte e Mobilidade
SINJ	Sistema Integrado de Normas Jurídicas do Distrito Federal
TTN	Trevo de Triagem Norte
UNESCO	*United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization*[5]
VLT	Veículo Leve Sobre Trilhos

[4] É o órgão responsável pelo planejamento urbano no Distrito Federal que teve início em 1956, por intermédio da Lei nº. 2.874/56. Sua estrutura mudou ao longo dos anos, passando pela nomenclatura SEGETH na gestão de 2015 a 2018. Fonte: https://www.seduh.df.gov.br/a-seduh/

[5] A *United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization* ou Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura, mais conhecida pela sigla UNESCO, é uma agência especializada das Nações Unidas - ONU e foi criada em 16 de novembro de 1945, com o objetivo de promover a cooperação internacional em áreas como educação, ciência, cultura e comunicação. A UNESCO trabalha para construir um diálogo intercultural, promover a educação para todos, preservar o patrimônio cultural e natural, incentivar a liberdade de expressão e fomentar o desenvolvimento sustentável. A organização desenvolve programas e projetos em todo o mundo para alcançar esses objetivos e contribuir para um mundo mais pacífico e equitativo. Além disso, a UNESCO é conhecida por seu papel na elaboração e na promoção de normas e padrões internacionais nessas áreas. Fonte: https://www.unesco.org/

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Planta do Plano Piloto de Brasília – PPB, de Lucio Costa, apresentada no Concurso de Projetos para a Nova Capital do Brasil, em março de 1956.....16

Figura 2: Delimitação do CUB ou área de preservação em linha mais espessa.....18

Figura 3: Mapa Rodoviário do Distrito Federal na escala de 1/170.000 com marcação da Rodovia DF-002 em vermelho.....21

Figura 4: Desenhos apresentados no Relatório do Plano Piloto de Lucio Costa de 1957 assim descritos: “como nasceu, se definiu e resolveu a presente solução”.....22

Figura 5: Manifestantes invadem o espelho d 'água do Congresso Nacional em 2015.....43

Figura 6: Manifestações das Diretas Já em frente ao Congresso Nacional durante a eleição de Tancredo Neves.....44

Figura 7: Quadrilátero Cruls definido em 1893.....47

Figura 8: Construção da Rodovia Belém-Brasília em 1958.....55

Figura 9: Mapa Rodoviário do Distrito Federal na escala de 1/170.000 de 2022.....59

Figura 10: Mapa das Rodovias Radiais ou Eixos Rodoviários incluindo a DF-002. DER/DF. SIRGAS 2000.....60

Figura 11: Cruzamento dos Eixos Monumental e Rodoviário (DF-002) em 1957.....61

Figura 12: Diploma da UNESCO declarando Brasília como Patrimônio Mundial.....79

Figura 13: Localização do TTN (marcação em vermelho) em relação ao Eixo Rodoviário-Residencial.....81

Figura 14: Imagem da Ponte do Bragueto e o sistema viário circundante no ano de 2009.....81

Figura 15: Imagem da Ponte do Bragueto e o sistema viário circundante no ano de 2017 - o início das obras do TTN.....82

Figura 16: Imagem da Ponte do Bragueto e o sistema viário circundante no ano de 2021 após a realização das obras do TTN (situação atual).....82

Figura 17: Imagem da Ponte do Bragueto e o sistema viário circundante durante as obras (s/d) 83

Figura 18:Imagem da Ponte do Bragueto e o sistema viário circundante após as obras (s/d). .84

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO 16

2 CONCEITOS FUNDAMENTAIS DA CIDADE 27

2.1 Mobilidade urbana 27

2.2 Planejamento urbano 33

2.3 Gestão da cidade 37

2.4 Patrimônio cultural como instrumento de planejamento urbano 40

3 A CONTEXTUALIZAÇÃO DA NOVA CAPITAL DO BRASIL 46

3.1 Histórico sociopolítico 46

3.2 O processo técnico-acadêmico 48

3.2.1 O rodoviarismo e o processo de urbanização 49

3.3 Novos paradigmas do rodoviarismo brasileiro 56

3.4 O Departamento de Estradas de Rodagem do Distrito Federal – DER/DF 57

3.4.1 O desenho da malha viária de Brasília e o eixo Rodoviário-Residencial 59

4 O CONTEXTO DE SÍTIOS URBANOS TOMBADOS E A RELAÇÃO COM A PATRIMONIALIZAÇÃO 64

4.1 O Plano Piloto de Brasília 66

4.2 Preservação do CUB: onde está o sistema viário? 71

4.3 Os processos e relações interinstitucionais 85

5 MINHA CONTRIBUIÇÃO PARA BRASÍLIA E O MODO DE PENSAR O FUTURO: 50 ANOS EM 50? 91

REFERÊNCIAS 96

ANEXOS 107

1 INTRODUÇÃO

Brasília, a capital do Brasil, é mais do que uma cidade; é um ícone arquitetônico, urbanístico e cultural que encapsula a visão de um país em busca do progresso, da modernidade e da identidade nacional. Projetada por Lucio Costa e inaugurada em 1960, a cidade é uma expressão viva do modernismo brasileiro e seu conjunto urbanístico-arquitetônico foi reconhecido como Patrimônio Mundial pela Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura (*United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization* – UNESCO) em 1987. No entanto, a gestão urbana da cidade, em face do crescimento acelerado e da pressão sobre seu sistema viário, apresenta desafios complexos que exigem a conciliação cuidadosa entre o desenvolvimento urbano e a preservação do patrimônio cultural.

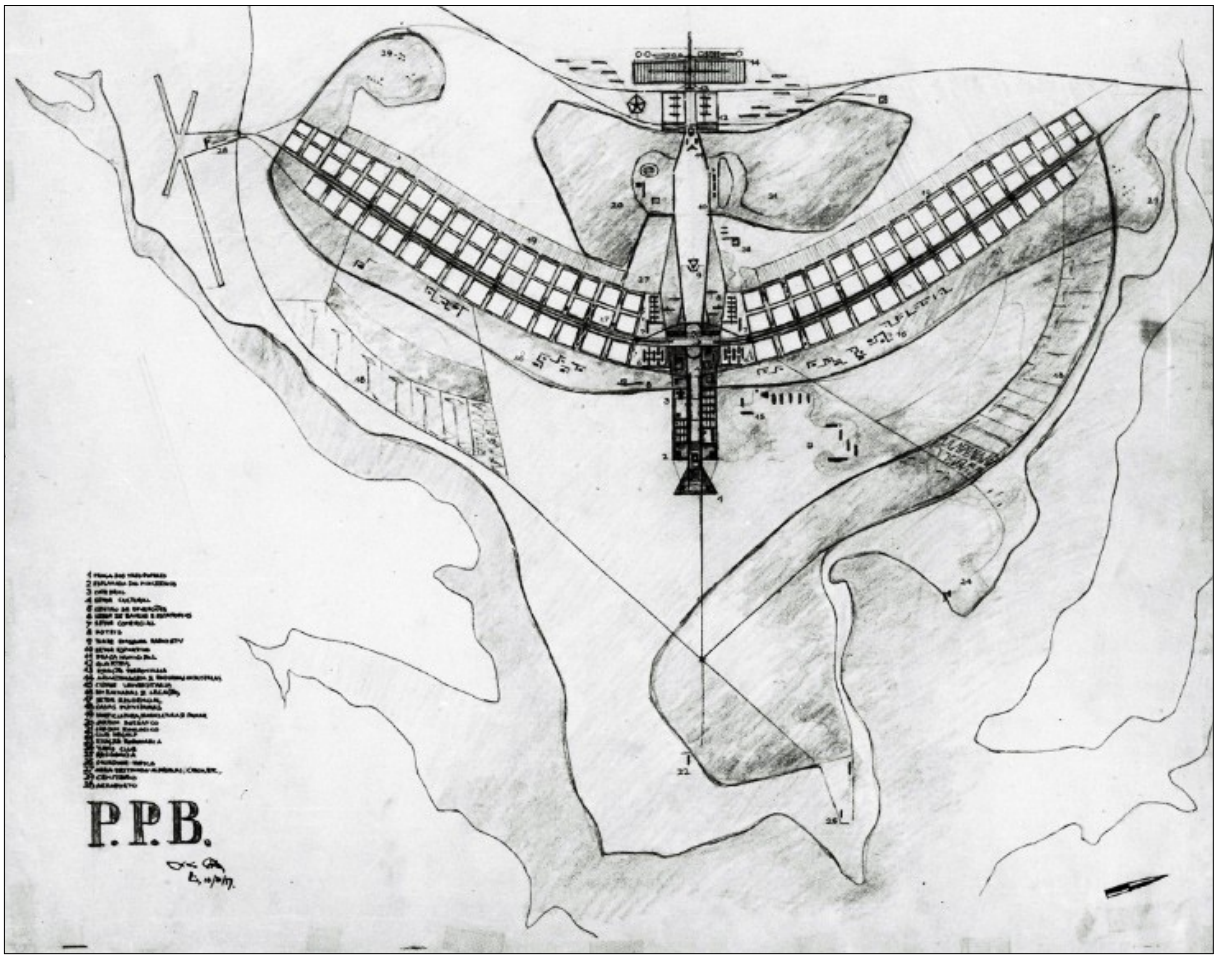

Figura 1: Planta do Plano Piloto de Brasília – PPB, de Lucio Costa, apresentada no Concurso de Projetos para a Nova Capital do Brasil, em março de 1956.
Fonte: ArPDF, CODEPLAN. Relatório do Plano Piloto de Brasília. Brasília: GDF, 1991.

Esta dissertação tenciona contribuir para o campo da gestão urbana e do patrimônio cultural, buscando apresentar análises e sugestões sobre como as cidades podem enfrentar os desafios da modernidade, do crescimento urbano e do aumento populacional sem comprometer a preservação de seu rico legado cultural. Ao destacar a importância única de Brasília, esta pesquisa busca inspirar políticas e práticas que promovam um desenvolvimento urbano inteligente e sustentável, respeitando a memória e a identidade de uma das cidades mais emblemáticas do mundo.

Uma questão a ser abordada neste estudo, de grande relevância para o campo acadêmico, versa sobre a organização do espaço urbano e a ligação intrínseca à cultura e à identidade de uma sociedade. A junção destes dois temas demonstra como o planejamento urbano e a arquitetura podem moldar e ser moldados pela cultura de uma sociedade. O estudo dessa interconexão é fundamental para entender a relação entre o ambiente construído e a identidade cultural de uma cidade, bem como os desafios de preservar e adaptar o patrimônio cultural em contextos urbanos em constante evolução.

Buscou-se uma relação entre políticas de patrimônio e de planejamento urbano – discussão desde a década de 1970, com foco no sistema viário e incorporando discussões contemporâneas sobre mobilidade e acessibilidade urbana em busca ao direito à cidade.

Brasília, após 60 anos e em pleno funcionamento, se deparou ao longo dos anos com o crescimento e adensamento populacional, principalmente em seu entorno, nas anteriormente chamadas cidades-satélites[6], hoje regiões administrativas, que levaram a um aumento da quantidade de pessoas e automóveis a se deslocarem constantemente à área central da cidade ou, ao que chamamos de Conjunto Urbanístico de Brasília (CUB)[7].

[6] O termo cidades-satélites foi adotado no Distrito Federal exatamente como o citado no Dicionário Aurélio: "cidade com autonomia administrativa ou sem ela, e cuja vida depende de outra cidade mais desenvolvida, mais ou menos próxima", ou, o mesmo que cidades-dormitório, no qual há a ocupação da periferia dos grandes centros urbanos. LASSANCE, Adalberto. *Brasília & Distrito Federal: imprevistos institucionais*. Brasília, Verano Editora, IHGDF, 2002: 47 a 51.

[7] O Conjunto Urbanístico de Brasília - CUB, é a terminologia instituída pela Portaria do IPHAN nº. 314, de 08 de outubro de 1992 e que constitui o conjunto urbano construído em decorrência do Plano Piloto de Brasília, projeto de autoria de Lucio Costa e vencedor do concurso para a nova capital do Brasil, em 1957, cuja área corresponde ao limite físico-territorial definido na poligonal de tombamento. O primeiro mapa foi apresentado como "delimitação da área de preservação" no Decreto do Distrito Federal nº. 10.829 de 14 de outubro de 1987.

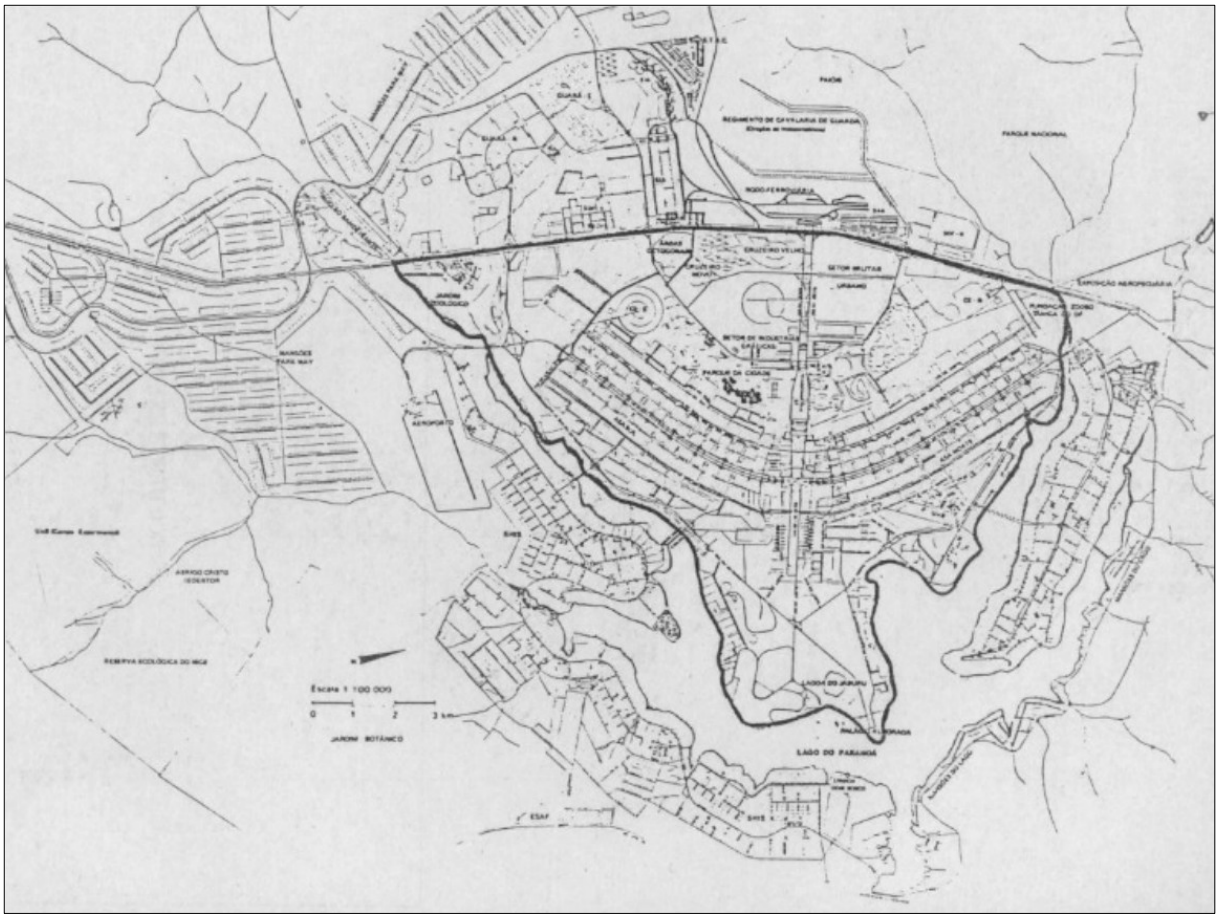

Figura 2. Delimitação do CUB ou área de preservação em linha mais espessa.
Fonte: https://www.sinj.df.gov.br/sinj/DetalhesDeNorma.aspx?id_norma=15139

Essa situação consequentemente acarretou a necessidade de ajustes e alterações no projeto do Plano Piloto de Brasília, o qual, apesar de sua concepção inicial possuir como características a simplicidade, clareza e funcionalidade, relaciona-se necessariamente com as demandas da população e da própria cidade. O projeto do Plano Piloto é também, atualmente, um contraponto e base para a preservação do patrimônio diante da gestão do espaço, sendo ambos - patrimônio e espaço - competência do Governo do Distrito Federal (GDF) com o apoio direto do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) em âmbito federal.

A importância do tema tratado surge conforme atuação profissional, como servidora pública do GDF com lotação na Coordenação de Preservação do CUB (COPRESB) dentro da Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Habitação do Distrito Federal (SEDUH). Diariamente surgem demandas apresentadas por meio de processos administrativos onde são emitidos pareceres técnicos, porém, as análises sobre a pauta são por muitas vezes subjetivas e efetuadas de maneira distinta em cada uma das instituições que se pronunciam nesses processos.

A experiência nesse setor levou à observação de que as propostas de alteração e ajustes na malha viária decorrem, por um lado, das premências da mobilidade urbana com perfil principalmente automobilístico; por outro, impactam diretamente na paisagem urbana de Brasília, colocando a preservação do patrimônio cultural tombado e inscrito como Patrimônio Mundial na influência e no centro da preocupação de órgãos e agentes públicos.

Dentro da SEDUH, o caráter do processo de gestão urbana em Brasília enfrenta desafios complexos, como a pressão no intuito de preservar a identidade da cidade. Dentre esses pontos, alguns possuem destaque:

a) Planejamento urbano sustentável: envolve a elaboração de planos diretores, instrumentos de ordenamento territorial e a regulação do solo para equilibrar o crescimento da cidade com a preservação de seu patrimônio cultural e ambiental;
b) Preservação do patrimônio cultural: enfatiza a preservação de seu patrimônio arquitetônico e urbanístico, trabalhando em conjunto com órgão de preservação do patrimônio cultural para garantir a conservação e restauração adequadas de edifícios e áreas históricas;
c) Mobilidade urbana: que inclui a coordenação de esforços para melhorar a mobilidade urbana na cidade abrangendo a expansão e manutenção da infraestrutura viária;
d) Legislação urbanística: desempenha um papel crucial na formulação e revisão da legislação urbanística que rege o desenvolvimento da cidade, incluindo normas de zoneamento, uso do solo e regulamentações para garantir o crescimento ordenado da cidade.

O presente estudo tem como temática principal o sistema viário projetado por Lucio Costa e suas alterações já executadas, bem como a definição dos conceitos relacionados à gestão e ao planejamento urbano, relacionados aos cenários institucionais daqueles que tratam esse sistema viário dentro das várias esferas (distrital, federal e mundial).

O sistema viário de Brasília, com suas vias largas e simétricas, foi projetado como uma parte intrínseca da cidade, destinado a conectar suas distintas áreas e promover a mobilidade eficiente. No entanto, à medida que Brasília cresce e se adapta às demandas do século XXI, a gestão do sistema viário enfrenta dilemas cruciais. Como garantir um equilíbrio

entre o desenvolvimento urbano demandado e a preservação das características únicas que tornam Brasília um tesouro arquitetônico e cultural?

O principal foco será a Rodovia DF-002 ou Eixo Rodoviário-Residencial, que também é conhecida cotidianamente como "Eixão", considerando sua hierarquia, seu traçado que corta os eixos sul e norte da cidade, sua integração com as escalas[8] definidas no projeto do Plano Piloto e a situação atual em que se encontra, incluindo os projetos de alteração que tiveram maior interferência nessa via. A análise parte do processo de tombamento[9], que possui como característica principal a monumentalidade determinada pelas escalas definidas para o Plano Piloto projetado pelo arquiteto e urbanista Lucio Costa para se tornar a nova capital do Brasil.

[8] As escalas são elementos considerados como características essenciais na concepção urbana da cidade e são asseguradas na preservação, sendo elas: a monumental ("concebida para conferir à cidade a marca de efetiva capital do País, está configurada no Eixo Monumental, desde a Praça dos Três Poderes até a Praça do Buriti"); a residencial ("proporcionando uma nova maneira de viver, própria de Brasília, está configurada ao longo das alas Sul e Norte do Eixo Rodoviário-Residencial"); a gregária ("com que foi concebido o centro de Brasília, em torno da intersecção dos eixos monumental e rodoviário, fica configurada na Plataforma Rodoviária, e nos setores de Diversões, Comerciais, Bancários, Hoteleiros, Médico-Hospitalares, de Autarquia e de Rádio e Televisão Sul e Norte"); e a bucólica ("confere à Brasília o caráter de cidade-parque, configurada em todas as áreas livres, contíguas a terrenos atualmente edificados ou institucionalmente previstos para edificação e destinadas à preservação paisagística e ao lazer"). Fonte: Decreto nº. 10.829 de 14 de outubro de 1987. Para uma análise das escalas urbanísticas de Lucio Costa como conceito geral, ou mesmo separadamente de cada uma delas, consultar os textos da obra: LEITÃO, Francisco et al. *Brasília 1960-2010: passado, presente e futuro.* Brasília: Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente - SEDUMA, 2009. Disponível em: https://docomomobsb.files.wordpress.com/2010/04/brasilia-1960-2010.pdf

[9] Processo de Tombamento nº. 1.305-T-90, digitalizado via SEI para nº. 01458.00200/2011-08. "Conjunto Urbanístico (Plano Piloto). Brasília" / Distrito Federal. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN.

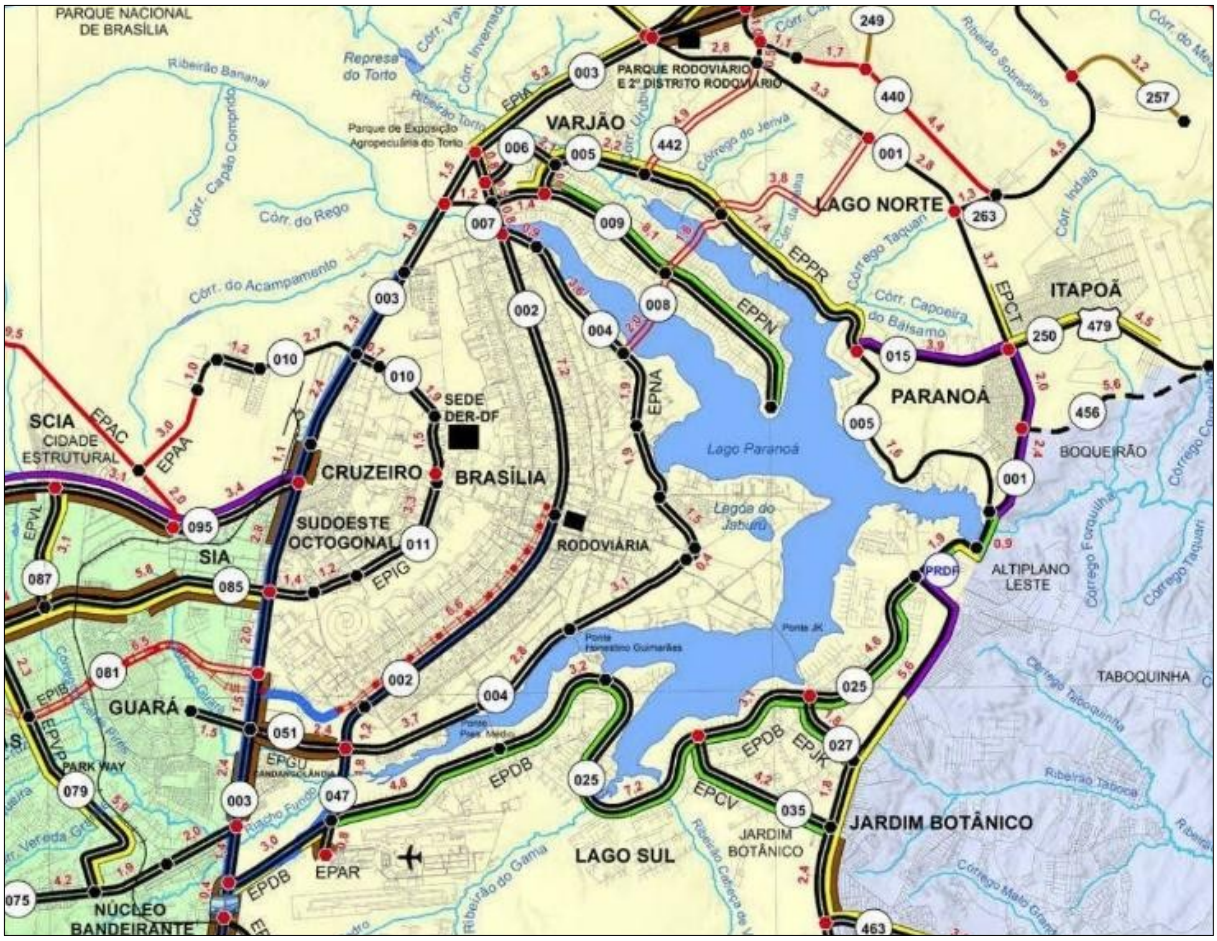

Figura 3. Mapa Rodoviário do Distrito Federal na escala de 1/170.000 com marcação da Rodovia DF-002 em vermelho.
Fonte: DER/DF https://www.der.df.gov.br/mapa-rodoviario/

O projeto apresentado por Lucio Costa para o Concurso Nacional do Plano Piloto da Nova Capital do Brasil teve seu Edital publicado no Diário Oficial da União (DOU) no dia 30 de setembro de 1956. Em sua documentação, incluiu-se o relatório do projeto e todos os desenhos que auxiliaram na compreensão da concepção urbanística ali proposta, e Brasília nascia "do gesto primário de quem assinala um lugar ou dele toma posse: dois eixos cruzando-se em ângulo reto, ou seja, o próprio sinal da cruz" (COSTA, 1956). Para formalizar o ato, em 1957, o desenho saiu dos papéis e foi implantado prontamente à topografia local, como que tomando "posse do lugar" e, a partir da publicidade dada a esse evento via mídia nacional e mundial, dizia-se que Brasília estava ali, já materializada em solo.

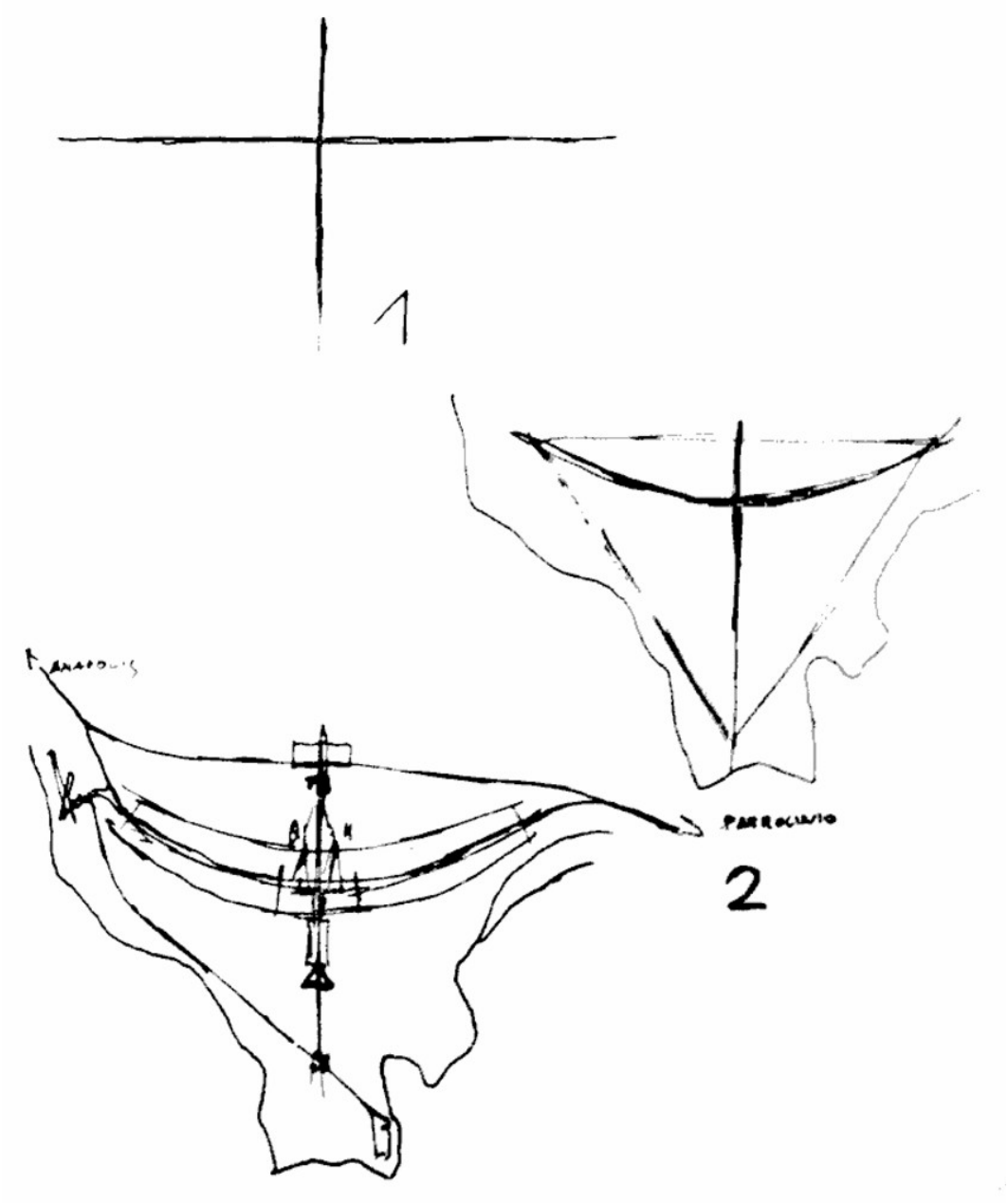

Figura 4. Desenhos apresentados no Relatório do Plano Piloto de Lucio Costa de 1957 assim descritos: "como nasceu, se definiu e resolveu a presente solução".
Fonte: GDF, 1991.

Lucio Costa aplicou os princípios da técnica rodoviária, já definida pelo cenário político que traçava como meta o progresso brasileiro, com a intenção de apresentar a nova cidade e seus traços modernistas. Baseou-se ainda nos estudos de urbanismo da virada do século XIX para o XX que, somados à chegada da indústria automobilística, em meados da década de 1950, como elemento econômico de relevo naquele contexto, testemunharam um cenário propício e focado em aumentar a quantidade de quilometragem da malha viária do país ligando o litoral ao interior, bem como as grandes capitais ao planalto central.

Esse contexto deveu-se não só à criação do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem – DNER em 1937, mas precisa ser lido como resultado da política rodoviarista estabelecida por meio da a sanção, em 1945, da Lei Joppert[10]. Esta depositou grande empenho para aprovação de Normas para o Projeto de Estradas de Rodagem, com a publicação de Portarias e Leis Federais.

Nesse contexto de investimento no tráfego rodoviário, ressalta-se a situação incomum de Brasília diante da lógica rodoviarista utilizadas em outras cidades brasileiras, já que parte do seu sistema viário é composto por rodovias de alto tráfego de veículos e muitas vezes de alta velocidade dentro do perímetro e centro urbano, e que, conforme documento[11] que integra o processo de tombamento escrito por Lucio Costa para o arquiteto Ítalo Campofiorito, é parte essencial da cidade, caracterizando-se como elemento excepcional na sua preservação. Essas vias principais são eixos urbanos cortantes que fazem divisões, setorizando a cidade para ligarem principalmente os extremos do Plano Piloto, com sistema de métricas de fácil entendimento permitindo a circulação viária de um ponto a outro por diferentes trajetos.

Diante desse cenário, ressalta-se a importância em garantir que sejam mantidas as qualidades inerentes ao projeto do Plano Piloto considerando as diretrizes apresentadas no processo do tombamento em compatibilidade com as demandas geradas através da problematização da mobilidade, com destaque neste trabalho para aquelas que tratam da temática da mobilidade urbana *versus* o sistema viário planejado.

Em princípio, os processos que tratam de sistema viário dentro dos órgãos e instituições que discorrem sobre a preservação da cidade são encaminhados com a intenção de melhoria da circulação de veículos como um todo, mas nem todos são deferidos devido à complexidade do assunto: por um lado, a pouca ênfase dos órgãos de patrimônio à questão da mobilidade dificulta a integração do tema à sua pauta e prioridade; por outro, as especificidades da gestão do patrimônio cultural não estão ainda devidamente incorporadas na leitura dos setores voltados à mobilidade urbana; e há também as dificuldades de conexão interinstitucional entre as áreas.

Do ponto de vista da preservação do patrimônio cultural, é sabido que o tombamento possui ressalvas para intervenção nas principais características da cidade, notadamente aquelas destacadas no processo de tombamento e consideradas primordiais em seu processo

[10] Maurício Joppert da Silva, ministro da Viação e Obras Públicas levou à sanção do presidente do Brasil José Linhares o Decreto-lei 8.463 de 27 de dezembro de 1945, considerada a "Lei Áurea" do rodoviarismo brasileiro conferindo autonomia técnica e financeira ao DNER, e criando o Fundo Rodoviário Nacional. (Fonte: http://www1.dnit.gov.br/historico/)

[11] Carta de Lucio Costa enviada a Ítalo Campofiorito que compõe as folhas 5, 7, 9, 13, 15 e 17 do Processo de Tombamento de Brasília - IPHAN apresentada nos anexos dessa dissertação.

de reconhecimento como patrimônio mundial. No entanto, o documento que definiu o tombamento do Plano Piloto de Brasília e que, a princípio, traz os elementos que devem nortear a gestão desse bem não determina parâmetros específicos para a temática aqui discutida, o que dificulta o direcionamento das análises processuais que tramitam na SEDUH bem como em outras instituições que lidam diretamente com a gestão do CUB, como o IPHAN, e também incluindo os órgãos responsáveis pelo sistema viário no Distrito Federal, DER, DETRAN e SEMOB.

No Decreto-Lei nº. 25 de 30 de novembro de 1937 que organiza a proteção do patrimônio histórico e artístico nacional pelo Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil, em seu Art. 5º determina que "o tombamento dos bens pertencentes à União, aos Estados e aos Municípios se fará de ofício, por ordem do diretor do Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, mas deverá ser notificado à entidade a quem pertencer, ou sob cuja guarda estiver a coisa tombada, a fim de produzir os necessários efeitos".

Já a Constituição da República Federativa do Brasil de 05 de outubro de 1988 em seus Artigos 24 e 30 assegura a competência à União, aos Estados e ao Distrito Federal em legislar concorrentemente sobre a "proteção ao patrimônio histórico, cultural, artístico, turístico e paisagístico"; e compete os Municípios a "promover a proteção do patrimônio histórico-cultural local, observada a legislação e ação fiscalizadora federal e estadual".

Normativas que promovem a interlocução entre instituições governamentais são importantes para esta discussão. É o caso da Portaria do IPHAN nº. 375[12] de 19 de setembro de 2018, que institui a Política de Patrimônio Cultural Material. Considerando os princípios, premissas, objetivos, marcos referenciais e diretrizes da instituição, ela determina que os bens deveriam ser tratados em formato de gestão compartilhada, ocorrendo de forma intersetorial, integrada, coordenada, e ainda atuando em rede.

Ou seja, acredita-se e propõe-se que a gestão desse patrimônio ganha em qualidade e alcance na sociedade quando é estabelecida uma relação entre as instituições públicas ou privadas. Esse cenário, porém, ainda parece distante diante da situação em que se encontra Brasília em pleno século XXI.

Portanto, a contribuição deste trabalho ocorrerá com a análise crítica de questões reais que envolvem prerrogativas e atribuições tanto do planejamento urbano, com ênfase na

[12]A Portaria nº. 375 de 19 de setembro de 2018 institui a Política de Patrimônio Cultural Material do IPHAN é uma normativa que estabelece diretrizes e critérios para o processo de tombamento de bens culturais no país. A Portaria estabelece diretrizes sobre os aspectos técnicos e legais envolvidos no processo de reconhecimento e proteção do patrimônio cultural brasileiro e ainda reforça a importância da preservação buscando garantir um processo transparente, técnico e participativo para a proteção desses bens.

mobilidade urbana, sistema viário e preservação do patrimônio cultural, avaliando os debates que sugerem ajustes na área tombada, mas nos limites colocados pela legislação envolvida. Na discussão aqui proposta, parte-se, é claro, do intuito é de mantê-lo preservado e inscrito como patrimônio mundial.

No entanto, busca-se analisar possibilidades dentro das lógicas da preservação do patrimônio cultural, da premência da mobilidade urbana e da intensificação da relação entre tais lógicas para viabilizar a obtenção de respostas práticas e soluções factíveis no que tange à gestão do sítio tombado, à qualidade de vida de seus habitantes, com ênfase na mobilidade urbana, com o recorte no sistema viário, possibilitando concluir com a obtenção resultados objetivos dentro da sua gestão.

Nesse contexto, foi considerado neste estudo o cenário institucional que tem tratado da proteção do patrimônio mundial no âmbito da mobilidade urbana no Distrito Federal com foco nas normativas publicadas pelo IPHAN, principalmente com relação à Portaria nº. 375/2018, avaliando formas possíveis de proceder com sua gestão compartilhada para atender às adequações ao novo modelo de vivência em sociedade, novas tecnologias de transporte e modernidade que abraça o nosso cotidiano.

Este trabalho objetiva sugerir ajustes no método de gestão compartilhada aplicado atualmente dentro das instituições que tratam da preservação do patrimônio cultural de Brasília, dentre eles as Secretarias de Estado de Cultura, de Desenvolvimento Urbano, de Transporte e Mobilidade, com autarquias ligadas à temática rodoviária (DER e DETRAN) junto ao IPHAN, que serão explicadas mais à frente.

Diante disso, privilegiou-se, neste trabalho, a análise dos ajustes e alterações sugeridos ou já efetuados na malha viária projetada por Lucio Costa em conjunto com as políticas de preservação do tombamento dentro do IPHAN, mais precisamente na Superintendência do Distrito Federal aliadas à gestão de competência do GDF, tendo como objetivos específicos:

a) Entender o processo de tombamento do CUB e o que o mesmo determina sobre o sistema viário projetado para a cidade;
b) Analisar os pareceres referentes a pedidos que tratam diretamente da DF-002 e suas intersecções no eixo norte-sul e como as instituições responsáveis se referem ao bem reconhecido como patrimônio;
c) Apontar soluções, diretrizes ou estudos para relacionar todos os atuantes na gestão da área tombada e o sistema viário;

d) Verificar alterações na malha viária já implantada e analisar os impactos causados por estas, principalmente no tocante à preservação do CUB.

A rodovia DF-002, popularmente conhecida como Eixão, apresentada nas Figuras 3 e 4, é uma das principais vias expressas de Brasília, desempenhando papel central na organização urbana e no patrimônio cultural da cidade. Projetado por Lucio Costa no Plano Piloto como Eixo Rodoviário-Residencial segue o conceito modernista de circulação eficiente e integração entre os setores habitacionais e administrativos, sendo elemento fundamental no desenho da “cruz" que caracteriza a cidade.

Inaugurado junto com Brasília em 1960, o Eixão atravessa a cidade no sentido norte-sul, conectando as asas do Plano Piloto e estruturando a mobilidade urbana. Sua concepção reflete princípios da Carta de Atenas (1933), que orientou o urbanismo modernista, priorizando funcionalidade e fluidez viária. Além de sua relevância para o trânsito, a via se tornou parte da identidade cultural de Brasília, especialmente aos domingos e feriados, quando é fechada para veículos e se transforma em espaço de lazer e convivência, reforçando a relação da população com o espaço urbano (CHINI, 2019).

O Eixão também testemunhou momentos históricos da capital, como manifestações políticas e eventos culturais, consolidando-se como símbolo da dinâmica social e política de Brasília. Sua preservação e adequação às novas demandas urbanas são desafios que envolvem a manutenção do patrimônio modernista e a adaptação às necessidades contemporâneas da cidade (CHINI, 2019).

Foi efetuado o levantamento de documentação, projetos, processos e propostas que tramitam entre os órgãos de coordenação, gestão, fiscalização e obras no GDF e no IPHAN, juntamente com dados históricos desde a concepção do projeto do Plano Piloto, os conceitos sobre sistema viário, planejamento urbano, direito urbanístico e políticas socioeconômicas que tratam esses processos, voltados para as alterações ou ajustes na malha viária como um todo mas principalmente com foco no Eixão.

As perguntas sobre a pauta foram efetuadas para identificar os impactos, as dificuldades ao analisar os pedidos que tratam da gestão da cidade possibilitando elaborar estudos, soluções ou ajustes da malha viária considerando a atual realidade em contrapartida com os anos que passaram e os que seguem à frente, e é de suma importância manter o regramento estabelecido pela legislação federal e distrital que trata os pontos principais preservando o partido e projeto urbanístico sem prejudicar o tombamento.

Para melhor entendimento do estudo, este trabalho foi estruturado em quatro capítulos, sendo que o primeiro consiste nesta introdução que traz as diretrizes seguidas para realização deste estudo. Por sua vez, o segundo capítulo traz uma abordagem sobre os conceitos de mobilidade e planejamento urbano, e a influência do patrimônio histórico e cultural nesse processo.

O terceiro capítulo contextualiza o rodoviarismo no Brasil e a construção da nova capital, considerando desde o contexto histórico e sociopolítico até o contexto normativo e a criação do Distrito Federal, juntamente com a patrimonialização do Plano Piloto e sua determinação como um sítio urbano tombado, em uma perspectiva da relação entre trânsitos e territórios.

O quarto capítulo traz casos de sítios urbanos tombados ou (des)tombados, casos processuais de ajustes e alterações sugeridos ou já efetuados na malha viária em conjunto com as políticas de preservação do patrimônio dentro do IPHAN, mais precisamente na Superintendência do Distrito Federal aliadas à gestão de competência do GDF dentro da SEDUH, concluindo-se com as contribuições para a cidade de Brasília.

Retomando o objetivo geral e indicando, acredito que tais análises e reflexões sejam incorporadas aos debates técnicos e acadêmicos, urbanísticos e culturais com vistas à preservação da cidade e dos modos de vida que constituem Brasília.

2 CONCEITOS FUNDAMENTAIS DA CIDADE

Este capítulo apresentará uma leitura específica dos elementos basilares utilizados nas análises tratadas dentro da SEDUH, acompanhadas durante os últimos cinco anos, dando prioridade a assuntos tratados em um cenário anterior à Pandemia da COVID-19.

Este capítulo discutirá conceitos fundamentais referentes ao urbanismo, com dois recortes importantes: por um lado, serão abordados elementos basilares utilizados nas análises tratadas dentro da SEDUH, secretaria responsável pela gestão do CUB. É também a instituição a partir da qual se colocaram as questões que norteiam esta pesquisa. Por outro lado, deu-se prioridade a assuntos tratados em um cenário anterior à pandemia da COVID-19, já que durante o período de isolamento social, iniciado no começo de março, as ruas da capital ficaram vazias, ou seja, houve um esvaziamento do sistema viário, e uma mudança significativa no quantitativo de veículos que transitavam nas ruas durante esse período.

Dentro da SEDUH baseou-se principalmente em processos com questionamentos efetuados por terceiros (pessoas físicas e jurídicas) por meio de requerimentos oficiais que solicitam desde alterações em passeios públicos, acréscimo de elementos de acessibilidade, e até a criação de novas vias de trânsito no âmbito da área tombada. Por fim, é importante salientar que a maior parte dos analistas da equipe responsável pela gestão do CUB - consequentemente, responsável também pela documentação que se analisou - possui formação em Arquitetura e Urbanismo ou Engenharia Civil.

Para tanto, o capítulo foi dividido em quatro itens, voltados aos conceitos de mobilidade urbana e planejamento urbano, acrescentando a temática que dita sobre a gestão da cidade e por fim uma breve análise da relação entre o patrimônio cultural como instrumento de planejamento urbano.

2.1 Mobilidade urbana

Este item propõe-se a tratar especificamente da mobilidade urbana. O conceito de mobilidade aqui acionado é caracterizado pela forma de facilitar a circulação de pessoas e bens que são ligados às condições e particularidades da cidade. É um instrumento do Planejamento Urbano que lida com o sistema viário, circulação de pedestres e meios de transporte e trânsito, sendo motivado pelos indivíduos e grupos de pessoas que utilizam esses locais (RIBEIRO, 2014).

Atualmente, um dos maiores desafios das metrópoles contemporâneas, em todo o

mundo, é a mobilidade. A escolha do automóvel como uma das soluções para a necessidade de locomoção no século XX mostrou-se limitada, levou à paralisia do trânsito, ao desperdício de energia e tempo, além dos problemas ambientais decorrentes da poluição atmosférica e do tipo de ocupação do espaço público próprio desse modelo. Não obstante, no Brasil, nos últimos dez anos, enquanto a utilização do transporte público decresceu em 30%, a frota de automóveis e motocicletas cresceu 400% (BISERRA, 2012). A própria estimativa de crescimento dessa forma de transporte para os anos 2008 e 2018, conforme o website *Observatório das Metrópoles*[13], é que o total de automóveis passaria de 37,1 milhões para 65,7 milhões e de motocicletas iria de 13 milhões para 26,7 milhões[14].

É importante destacar aqui que a expressão "mobilidade urbana", embora muito utilizada, carece de exatidão dada a falta de padronização de indicadores ou métodos que determinem com precisão uma escala a partir da qual se pode comparar o grau de mobilidade que cidades distintas possuem. Nesta dissertação, além do entendimento disponível das normativas que abordam o tema, também buscou-se acionar perspectivas que acionem sustentabilidade e direitos no contexto da mobilidade.

De modo geral, com base no *Portal Mobilize*[15], alguns indicadores devem ser levados em conta, especialmente no contexto de reestruturação urbana que muitas metrópoles vêm sofrendo. Assim, o conceito de mobilidade urbana "sustentável" unifica algumas demandas, como por exemplo: reduzir a necessidade de viagens motorizadas; favorecer deslocamentos por modos coletivos e não motorizados de transportes; proporcionar mobilidade a pessoas com deficiência; tornar o transporte coletivo acessível a todos os cidadãos; e promover a utilização de meios de transporte que utilizem fontes energéticas renováveis.

Ainda com base em pesquisas no mesmo portal, quando uma cidade oferece boas condições de mobilidade, significa dizer que os cidadãos têm atendidas as suas necessidades de locomover-se com facilidade da casa para o trabalho, para seu lazer, para a escola ou

[13] O *Observatório das Metrópoles* é uma rede de pesquisa multidisciplinar que se dedica ao estudo das dinâmicas metropolitanas no Brasil. O Projeto foi criado em 1996 e envolve diversas universidades e instituições de pesquisa no país cujo principal objetivo é produzir conhecimento científico sobre as metrópoles brasileiras contribuindo para a formulação e implementação de políticas públicas voltadas para o desenvolvimento urbano e regional. O site pode ser acessado pelo link www.observatoriodasmetropoles.net.br e disponibiliza relatórios de pesquisa, artigos científicos, publicações, indicadores sociais, dados demográficos, mapas e outras ferramentas de análise, e os dados abrangem diversas áreas temáticas como urbanização, habitação, transporte, infraestrutura, desigualdades sociais, mercado de trabalho, meio ambiente, governança urbana, entre outros.

[14] Após a pesquisa desenvolvida pelo Observatório das Metrópoles não foram encontrados dados específicos sobre este tema.

[15] O *Portal Mobilize* (http://www.mobilize.org.br/) é uma plataforma que promove a mobilidade urbana sustentável em prol de um transporte mais eficiente, acessível e ambientalmente responsável atuando como um espaço de informação, engajamento e compartilhamento de informações como notícias, artigos, entrevistas, vídeos, estudos de caso e informações sobre projetos e iniciativas que buscam a melhoria das cidades brasileiras dentro da temática.

qualquer outro lugar onde haja a necessidade ou a vontade de estar, tudo isso, independentemente do tipo de veículo utilizado. Isso implica, por exemplo, poder utilizar o transporte público com a garantia de que chegará ao local no horário determinado; ter a alternativa de deixar o carro na garagem e ir ao trabalho a pé ou de bicicleta; dispor de ciclovias e calçadas que garantam ampla acessibilidade e até utilizar o automóvel particular quando lhe convier, sem com isso ficar preso em intermináveis engarrafamentos.

Em termos legais, a Lei nº. 12.587/2012, que "Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana", entre outras providências define mobilidade urbana como "a condição em que se realizam deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano", e conceitua transporte urbano de cargas como "o serviço de transporte de bens, animais ou mercadorias". Em seu Art. 3º, §3º, a referida lei define o que são infraestruturas de mobilidade urbana:

> I – vias e demais logradouros públicos, inclusive metro-ferrovias, hidrovias e ciclovias:
> II – estacionamentos;
> III – terminais, estações e demais conexões;
> IV – pontos para embarque e desembarque de passageiros e cargas;
> V – sinalização viária e de trânsito;
> VI – equipamentos e instalações; e
> VII – instrumentos de controle, fiscalização, arrecadação de taxas e tarifas e difusão de informações.

No destaque ao Artigo mencionado acima, são apresentadas as tipologias de infraestruturas de mobilidade urbana, deixando claro que as vias e demais logradouros públicos - importantes elementos da pesquisa desenvolvida nesta dissertação - como uma das tipologias e que possui influência direta na vivência do cidadão cotidianamente diante do espaço urbano e sistema viário.

Com o crescimento populacional, também houve a expansão das atividades comerciais como meio de atender às necessidades de consumo. Contudo, devido ao crescimento desordenado das cidades, principalmente nos grandes centros urbanos, é comum se observar o crescimento dos problemas decorrentes desse processo, como surgimento de favelas, acúmulo de lixo, falta de infraestrutura adequada para a população que se concentra na periferia, impactos negativos no meio ambiente, além de dificuldades no trânsito e congestionamentos. Consta no Art. 13 da Carta Mundial do Direito à Cidade[16] (2004, p. 2-3) em relação à mobilidade urbana o seguinte:

[16] Esta Carta vem sendo elaborada desde o primeiro Fórum Mundial Social realizado em 2001 em Porto Alegre.

> 1. As cidades garantem o direito à mobilidade e circulação na cidade através de um sistema e transporte público acessível a todas as pessoas segundo um plano de deslocamento urbano e interurbano e, em base nos meios de transportes adequados às diferentes necessidades sociais (de gênero, idade, incapacidade) e ambientais, com preços adequados à renda dos cidadãos (ãs). Será estimulado o uso de veículos não contaminantes e reservadas áreas aos pedestres de maneira permanente a certos momentos do dia.
> 2. As cidades promoverão a remoção de barreiras arquitetônicas para a implantação dos equipamentos necessários ao sistema de mobilidade e circulação e a adaptação de todas as edificações públicas ou de uso público, dos locais de trabalho, para garantir a acessibilidade das pessoas portadoras de necessidades especiais.

Analisando o Caderno Técnico nº. 9 do IPHAN, que trata da *Mobilidade e Acessibilidade Urbana em Centros Históricos*, Sandra Bernardes (2014), reflete sobre múltiplas soluções para se deslocar no espaço da cidade. E acontece que para a grande maioria dos habitantes existe uma distância considerável de suas casas até o ponto que desejam ir, o que inviabiliza o deslocamento a pé, fazendo-se necessário que as pessoas se utilizem de transportes individuais ou coletivos. Assim, é possível ver nas ruas desde pedestres, até pessoas andando de bicicletas, em motos e carros, ou em coletivos, como ônibus, trem e metrô, os quais são escolhidos em conformidade com as necessidades dos indivíduos, que levam em consideração a distância, o conforto, a segurança, o tempo disponível, e a disponibilidade dos recursos de transporte e, principalmente, dos recursos materiais financeiros.

Para Bernardes (2014), na perspectiva de muitos, a questão da mobilidade urbana não era considerada relevante pelo IPHAN. Os projetos-piloto, para sítios urbanos tombados evidenciaram de maneira clara que a apreciação do patrimônio está intrinsecamente ligada aos meios de deslocamento e permanência. Datado do final de 2010, o texto destaca a importância e a abrangência dos estudos de mobilidade, propondo premissas e diretrizes para os projetos.

Bernardes (2014) fala que a mobilidade urbana emerge como uma questão crucial em países como o Brasil. Não se trata apenas de otimizar os deslocamentos de veículos, mas também de considerar a priorização dos pedestres e modelos que integrem movimento e permanência, alinhados com cada concepção urbanística, evitando a monopolização e promovendo melhorias efetivas na qualidade de vida dos habitantes urbanos. Embora a problemática receba grande parte dos recursos destinados às questões urbanas no país, soluções de curto e médio prazo ainda são escassas, enquanto o tempo gasto em deslocamentos aumenta, a frota de veículos particulares cresce exponencialmente, e a

renovação das frotas de transporte público ocorre de maneira lenta.

A urgência da situação é evidente: nas áreas centrais de grandes cidades, médias e até em núcleos menores, incluindo as áreas preservadas, os desafios de mobilidade, embora variados em natureza, são significativos e inadiáveis. Atualmente, todos os sítios urbanos brasileiros enfrentam degradação na qualidade do ambiente urbano, lidando com problemas de tráfego, deficiências no transporte coletivo, calçadas inadequadas, falta de hierarquização viária, altos índices de acidentes e congestionamentos. Soluções efetivas só serão alcançadas por meio da revisão de conceitos e da adoção de novos valores, especialmente nas áreas centrais e nos núcleos preservados (BERNARDES, 2014).

Na parte final de seu debate, Bernardes (2014), conclui que preservar o patrimônio cultural não pode ocorrer à custa da acessibilidade, que deve ser realizada com qualidade. A ideia de permitir que áreas culturalmente ricas se tornem praticamente intransitáveis ou continuem sendo dominadas por veículos particulares é inaceitável. A falta de diferenciação, a ausência de prioridades e a desorganização generalizada contribuem para a perda de significância dessas áreas nas cidades. Os problemas de mobilidade, longe de serem insolúveis, podem ser atenuados mediante a definição de prioridades e padrões específicos para áreas mais sensíveis.

Repensar a vivência nas cidades, estabelecendo novos parâmetros de conforto urbano e qualidade de vida, é uma abordagem inovadora no Brasil. Alternativas verdadeiramente inovadoras para a mobilidade urbana precisam dessa revisão nas formas de experienciar as cidades, abordando o problema desde sua raiz. A falta de políticas públicas, modelos urbanos orientadores, debates e a diminuição do urbanismo como ciência humanista e tecnológica entregam as cidades a arranjos de tráfego, leis de mercado e ao individualismo, em detrimento de ideias generosas que visam qualificar espaços e proporcionar convívios urbanos. Deveriam pensar em inverter estratégias para valorizar as especificidades e diversidades urbanas, ao invés de padronizar soluções, é fundamental. Reconhecer e potencializar identidades locais, em vez de sufocar particularidades, tornará possível reverter a tendência de degradação urbana no Brasil (BERNARDES, 2014).

De acordo com Marilena Lavorato (2008, p. 1), especialista em Gestão Ambiental e presidente do Comitê de Sustentabilidade do Instituto Mais, “a mobilidade urbana consiste na capacidade de deslocamento de pessoas e bens no espaço urbano para a realização das atividades cotidianas em tempo considerado ideal, de modo confortável e seguro”.

No caso específico de Brasília, a mobilidade também deve considerar o contexto histórico e cultural: no caso, as ruas largas favorecem a circulação de veículos e acaba

refletindo no deslocamento de pedestres, o qual acaba sendo dificultado e desprivilegiado. O conceito “cidade rodoviarista”, como mencionado por Sylvia Fischer (2006), sempre foi mantido como caráter primário entre seus habitantes. Teria sido utilizado pelo próprio Lucio Costa em seu Relatório do Plano Piloto de Brasília: “Brasília, capital aérea e rodoviária; cidade-parque. Sonho arqui-secular do Patriarca”.

De acordo com Ficher (2006), em suas págs. 19 e 28, o projeto de Lucio Costa para Brasília foi fortemente influenciado pela ideia de criar uma cidade que privilegiasse a circulação de veículos, refletindo o desejo de Juscelino Kubitschek de construir uma "cidade para o automóvel". Esse enfoque na mobilidade rodoviária estava presente desde o início do planejamento da cidade, com a aplicação de princípios da técnica rodoviária à técnica urbanística. Além disso, a estratégia de expansão urbana de Brasília, que incluía a criação de núcleos então denominados cidades-satélites, também se beneficiou da presença de rodovias como elementos de orientação. A localização escolhida para a cidade e suas áreas circundantes eram propícias para a implantação de autoestradas, tornando possível o arranjo desejado sem grandes obstáculos geográficos.

O conceito de cidade central, que inclui a expansão por meio de cidades-satélites, desempenhou um papel crucial na concepção do Plano Piloto de Brasília por Lucio Costa. Essa ideia tem raízes nas reflexões urbanísticas do final do século XIX até meados do século XX, quando se buscavam soluções para os problemas urbanos decorrentes do rápido crescimento populacional, como o crescimento desordenado, falta de saneamento e congestionamentos. As cidades-satélites, de acordo com Fischer (2006), surgiram como propostas para abordar esses problemas.

Esses núcleos residenciais deveriam ser planejados de forma a serem autossuficientes, localizados a uma certa distância do centro urbano, que seria a cidade central e o local de trabalho. Essa projeção do processo de urbanização do Distrito Federal enfatizava a separação entre zonas de trabalho e zonas de residência. A cidade central seria dedicada ao trabalho, ainda que possuísse áreas residenciais; enquanto as cidades-satélites, embora com independência local, seriam conectadas ao núcleo central e formariam uma unidade econômica e técnico-administrativa. Essa ideia influenciou a expectativa oficial para Brasília, que planejava ocupar inicialmente os limites de um centro urbano conforme o projeto de Lucio Costa, com a expansão ocorrendo alternadamente entre ocupações urbanas e rurais, evitando um crescimento suburbano extenso e sem planejamento (FISCHER, 2006).

Sobre o assunto, Patricia Freitag e Rodrigo Santos de Faria (2021) afirmam que a construção de Brasília, considerada uma das manobras geopolíticas mais significativas do

Estado brasileiro, tinha como objetivo principal mitigar os efeitos negativos de um desequilíbrio econômico regional. Desde sua concepção, a preocupação era evitar a criação de um bolsão de subdesenvolvimento na região e agravar as desigualdades regionais. Esse desequilíbrio poderia sobrecarregar a cidade com mão de obra não qualificada e afetar o planejamento da capital devido às relações de dependência que se estabeleceriam com as municipalidades circundantes.

O cenário que se desenhava exigia a dinamização da região próxima à Brasília para alcançar os objetivos da transferência da capital. Tanto a construção de Brasília quanto os planos e programas para intervir na região são produtos da experiência do planejamento territorial liderado pelo Estado brasileiro entre 1960 e 1980. A inauguração de Brasília refletiu a atuação do Estado brasileiro, especialmente durante o governo de Juscelino Kubitschek, na abordagem dos desafios de um período marcado por mudanças econômicas e políticas que impactaram profundamente a implementação de políticas públicas no país.

A relação entre mobilidade urbana e qualidade de vida está intrinsecamente ligada ao direito à cidade, abrangendo não apenas questões de deslocamento e acesso, mas também formas de ocupação dos espaços e modos de viver. Ao garantir uma infraestrutura de transporte eficiente e acessível, as cidades possibilitam que seus habitantes tenham maior mobilidade social e econômica, ampliando suas oportunidades de trabalho, estudo e lazer. Além disso, uma boa mobilidade urbana contribui para a redução de congestionamentos, poluição e acidentes de trânsito, promovendo um ambiente mais saudável e seguro para todos. Essa discussão transcende as questões urbanísticas tradicionais e se relaciona diretamente ao patrimônio cultural, pois a forma como os espaços são ocupados e vivenciados reflete diretamente na identidade e na qualidade de vida das comunidades, evidenciando a importância de integrar aspectos de mobilidade urbana e direito à cidade nas políticas de preservação do patrimônio histórico e cultural.

Tendo tratado sobre o item acima, passa-se agora para o conceito de planejamento urbano inserido dentro do contexto da gestão urbana, tema este abordado na própria SEDUH e como campo de estudo e prática que se dedica à administração e governança das cidades envolvendo tomada de decisões e implementação de políticas, programas e projetos visando melhorar a qualidade de vida dos habitantes.

2.2 Planejamento urbano

Este tema será tratado neste trabalho a partir do histórico da urbanização e

metodologias da gestão urbana no Brasil. A pesquisa e leitura trouxeram em conjunto as atividades cotidianas realizadas dentro da SEDUH, uma vez que este é o órgão de direção superior diretamente subordinado ao Governador do Distrito Federal e tem como responsabilidade a atuação no ordenamento, uso, ocupação do solo, planejamento e desenvolvimento de Brasília, conforme preconiza seu Regimento Interno publicado em 11 de julho de 2022 pela Portaria Distrital nº. 227. Esse órgão - responsável, portanto, pelo planejamento urbano no Distrito Federal - iniciou suas atividades por intermédio da Lei Federal nº. 2.874, de 19 de setembro de 1956, que tratou da mudança da Capital Federal.

Em busca da construção de histórico sobre esta temática desta dissertação, é necessário situá-la nos debates sobre o processo de urbanização no Brasil, ocorrido com particular intensidade e rapidez desde o último quarto do século XX. O crescimento da urbanização aconteceu numa escala tamanha que provocou mudanças na administração pública, e um dos resultados foi o aparecimento de uma nova atividade governamental com a finalidade específica de tratar dessa realidade verificada nas cidades: o planejamento urbano, cujos primórdios podem ser situados no Estado Novo[17] (DEÁK; SCHIFFER, 2004). Por planejamento urbano, entende-se:

> O conjunto das ações de ordenação espacial das atividades urbanas que, não podendo ser realizadas ou sequer orientadas pelo mercado, tinham de ser assumidas pelo Estado, tanto na sua concepção quanto na sua implementação. (DEÁK; SCHIFFER, 2004, p. 2)

Nas décadas de 1960 e 1970, os planos urbanísticos e a atividade de planejamento urbano no Brasil alcançavam o seu auge com o reconhecimento governamental de que o processo de rápida urbanização, em curso em todo o Brasil, era definitivamente uma das transformações fundamentais na sociedade brasileira, e como tal, requeria intervenção estatal. Em sua época de ouro, foram elaborados grandiosos 'planos integrados de desenvolvimento' (os PDI) para todas as grandes cidades brasileiras (DEÁK; SCHIFFER, 2004), que consistiam em planos governamentais criados dentro do período de intensa industrialização e modernização buscando impulsionar o crescimento econômico e social do país.

Os Planos Integrados de Desenvolvimento eram caracterizados pela formulação de metas e diretrizes abrangentes que englobavam diferentes setores da economia e visavam a promoção do desenvolvimento do país de forma coordenada e integrada. Como exemplo de

[17] Regime político brasileiro fundado por Getúlio Vargas em 10 de novembro de 1937, que durou até 29 de outubro de 1945. O planejamento urbano foi favorecido no Estado Novo devido à centralização política do período, na qual várias tentativas foram feitas para controlar parcialmente os problemas das metrópoles.

plano integrado desse período, tem-se o Plano de Metas do Governo de Juscelino Kubitschek, implementado entre 1956 e 1961, e que teria promovido uma série de investimentos em setores estratégicos, como energia, transporte, indústria e habitação, conforme descreve Kubitschek (1975).

O estímulo governamental ao planejamento urbano manifestava-se de várias formas: se as cidades não eram obrigadas por Lei (como viriam a ser mais tarde, pela Constituição de 1988) a ter seu plano de desenvolvimento, certamente não poderiam esperar obter financiamento para obras de infraestrutura, se não o tivessem. Conforme Deák e Schiffer (2004), a onda de planejamento local, concebido de maneira centralizada, e a elaboração de diversos planos de desenvolvimento integrado durou uma década, atingindo seu auge na virada da década de 1960 para 1970.

Alguns anos mais tarde, como indicam Deák e Schiffer (2004), começou a generalizar-se uma crescente frustração, resultante da grande distância entre a concepção desses planos e sua efetiva implementação. Entre a teoria e a prática do planejamento urbano, tão grande era a distância que não mais podia ser ignorada, sendo comum que os planos nem chegassem a ser implementados. Em 1976, com o abandono do segundo PND (Plano Nacional de Desenvolvimento, elaborado no governo Geisel), o planejamento urbano perdeu o vigor, virtualmente desaparecendo no período que vai da recessão de 1982-83 até a criação, em 2003, do Ministério das Cidades.

A ocupação do espaço urbano vem aumentando constantemente, que se relaciona com diversos fatores: o crescimento urbano desordenado, o acúmulo de resíduos urbanos, aumento da população, exclusão territorial e social, falta de infraestrutura, além de problemas econômicos e políticos. O projeto desenvolvimentista na industrialização planejada e orientada pelo Estado consta como uma via para o crescimento ordenado do espaço urbano. Sua contrapartida necessária seria a fixação do homem no campo (REZNIK, 2004).

Cabe destacar o entendimento de Gilda Cassilha (2009) sobre o planejamento urbano, descrito como um processo de criação e desenvolvimento que busca melhorar a qualidade de vida da população, trabalhando com os processos de produção, estruturação e apropriação do espaço urbano. Não seria, porém, um conceito estanque: em cada contexto, teria havido um tipo de preocupação com a institucionalização do ordenamento das cidades.

A preocupação com o ambiente urbano seria uma delas. Dernizo Pagnoncelli (2011), por exemplo, afirma que, com o aumento da população acontecendo de modo constante dentro da área urbana, seria importante que medidas de prevenção em relação ao meio

ambiente fossem tomadas. Isso porque não se trataria apenas de crescimento populacional, mas também do aumento da poluição.

Em virtude dos diversos problemas ambientais percebidos nas cidades, a sustentabilidade urbana, para este autor, seria um dos maiores desafios dos dias de hoje, sendo essa noção atrelada ao desenvolvimento de políticas urbanas. A sustentabilidade urbana aconteceria como uma solução para o alcance da qualidade de vida por meio da afirmação de valores e atitudes. O crescimento urbano, nos moldes testemunhados nas últimas décadas, tem produzido graves problemas de organização estrutural que afetam o crescimento das atividades urbanas. O planejamento das cidades, dentro do ponto de vista institucional, deveria ser inserido no planejamento nacional (PAGNONCELLI, 2011).

É possível aproximar essa noção da perspectiva apresentada por Luiz Sérgio Duarte (2009). O Planejamento urbano, para o autor, consiste em um processo sobre o qual são criados programas que buscam melhorar os diferentes aspectos no que tange a melhoria na qualidade de vida da população, em relação a uma determinada área urbana, de uma determinada região cujo objetivo é estimular os cidadãos a uma vida mais digna. O planejamento, nesse sentido, seria a consciência de quais recursos se dispõe.

Importa para esta pesquisa notar que, como apresenta Sueli Ramos (2004), o urbanismo no Brasil teria surgido por meio do desenvolvimento do capitalismo industrial brasileiro, principalmente nas décadas de 1960 a 1970, quando teriam emergido os denominados problemas urbanos que perduram no presente. No Brasil, a palavra "planejamento" está conectada ao urbano, sendo "urbanismo" termo mais comum, já que o termo planejamento teria uma conotação associada à ordem, a eficiência, enquanto urbanismo ainda guardava resquícios do embelezamento.

Para Jan Gehl (2015), o planejamento é uma técnica que deve ser aplicada ao território urbano proporcionando uma organização espacial, social e ambiental que surgem a partir da necessidade da organização do espaço dinâmico e que está em constante transformação.

Para Elson Manoel Pereira (2013), este tema possui o objetivo de alcançar uma situação desejada e de antecipar imprevistos que possam modificá-la. Ou ainda, objetiva intervir numa determinada situação real com a intenção de transformá-la usando modelos ideais. Porém o planejamento não atinge a dinâmica do movimento da realidade urbana, pois a cidade não é apenas uma forma física, inerte e bem ordenada. A realidade urbana transforma profundamente o planejado, ela possui um movimento dialético com a aparente desordem das atividades que nela se realizam.

Paralelamente a essa abordagem que valoriza o território como categoria para a análise da mobilidade e da preservação do patrimônio cultural no contexto do CUB, cabe também acionar autores clássicos do urbanismo, como Giovannoni (1998), que discute sobre a noção de herança se estender à escala da cidade abrangendo desde espaços livres a bairros inteiros, que deve ser preservado em seu contexto urbano mantendo um diálogo perpétuo.

Assim, conforme as referências citadas, entende-se que a estratégia de se planejar uma cidade tem como fim alcançar em resultados positivos, mas para o próximo tema inicia-se a discussão que Pereira (2013) apresenta como um dos fatores de importância que é a dinamicidade da cidade, tema a ser tratado na gestão da cidade.

2.3 Gestão da cidade

Neste tópico o objetivo é apresentar elementos que auxiliem a pensar em uma gestão eficiente e sustentável da cidade, incorporando questões afeitas à mobilidade urbana, acionando planejamento e urbanismo, atentando para a qualidade de vida e formas de viver no território, assim como promover a valorização e proteção do patrimônio cultural. A gestão da cidade deve adotar medidas e políticas efetivas para a conservação da cidade, e isso inclui a manutenção adequada de edifícios, espaços públicos e áreas históricas bem como a implementação de estratégias de conservação para garantir a integridade do patrimônio ao longo do tempo.

Marcelo Lopes Souza (2002) apresenta uma crítica ao planejamento urbano e gestão da cidade de forma geral em seu trabalho, e essas temáticas têm como objetivo precaver ou resolver eventuais problemas através de instrumentos administrativos. Nesse caso, interessa particularmente tratar da gestão de Brasília citando elementos trazidos do Regimento Interno da própria SEDUH.

Incluído na estrutura da SEDUH, há um Núcleo de trabalho específico para tratar o CUB, e nesse ponto o Regimento Interno da secretaria definiu uma subsecretaria com as áreas de preservação e de gestão, onde ambas trabalham com análises somente da área tombada.

A primeira desenvolve a legislação de uso e ocupação do solo[18], estudos, diagnósticos, abordagens metodológicas, relatórios e instrumentos similares na temática da preservação do patrimônio cultural; em contrapartida, a área de gestão auxilia na apreciação de intervenções nas áreas do CUB, como também elabora e emite diretrizes urbanísticas para projetos de urbanismo, desenho urbano incluindo parques urbanos, sistema viário e de paisagismo. Também acompanha outros setores da secretaria e do próprio IPHAN que desenvolvem projetos ou tratam de assuntos de competência comum, agindo de forma articulada e complementar, no que se poderia descrever como iniciativas de gestão compartilhada[19].

O termo "gestão" geralmente está ligado ao planejamento que, para Souza (2002, p. 46), "significa tentar prever a evolução de um fenômeno [...], tentar simular desdobramentos de um processo, com o objetivo de melhor precaver-se contra prováveis problemas". Por outro lado, relacionando ao que discute Rosely Ferreira dos Santos (2004), refere-se a uma administração da situação dentre a possibilidade dos recursos visando atender as necessidades imediatas.

> Um importante papel destinado ao planejamento é, ainda, o de orientar os instrumentos metodológicos, administrativos, legislativos e de gestão para o desenvolvimento de atividades num determinado espaço e tempo, incentivando a participação institucional e dos cidadãos, induzindo a relações mais estreitas entre sociedade e autoridades locais e regionais (SANTOS, 2004, p. 24).

Desta forma, é preciso entender que gerir é administrar os recursos, antecipar problemas, mas tendo a consciência de que se pode estar no caminho errado. Quanto à formação no campo do planejamento urbano, no Brasil há uma grande variedade de cursos e disciplinas que tratam desta temática: além dos arquitetos, engenheiros e urbanistas, os geógrafos vêm ganhando espaço nesse contexto.

A urbanização - entendida como processo de crescimento das cidades em virtude do aumento das populações que nelas se instalam - em todo o mundo está criando cidades

[18] O acervo técnico-legislativo do CUB se referem às Plantas de Projetos (PR), registradas e não registradas; Plantas - Gabarito (PR); Projetos de Urbanismo (URB); Memoriais Descritivos (MDE); Normas de Gabarito (GB); Normas de Edificação, Uso e Gabarito (NGB); Códigos de Obras e Edificações de Brasília (COE - 1960 e 1967); Leis; Decretos; Decisões do Conselho de Arquitetura e Urbanismo (CAU) - década de 70; Decisões do Conselho de Arquitetura, Urbanismo e Meio Ambiente (CAUMA) - década de 80 até início da década de 90; Resoluções dos Conselhos de Administração da Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil (NOVACAP) e Companhia Imobiliária de Brasília (TERRACAP); Portarias e Ordens de Serviços. (Fonte: https://sistemas.df.gov.br/PPCUB_SEDUH/)

[19] Portaria nº. 227, de 11 de julho de 2022 que aprova o Regimento Interno da Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Habitação do Distrito Federal.

maiores e áreas mais urbanizadas. Em meados de 2012, foram 27 megacidades com mais de 10 milhões de pessoas e mais de 500 aglomerações urbanas com mais de um milhão de cidadãos (BRINKHOFF, 2012). Muitas grandes cidades ao longo do tempo se tornam mais economicamente interdependentes com seus assentamentos circundantes, constituindo uma economia e mercado de trabalho articulados, uma comunidade com interesses comuns, uma área metropolitana ou região.

Uma das análises efetuadas para essa pesquisa foram os relatórios relacionados ao desenvolvimento do Brasil pelo Banco Mundial[20]. Destacam-se aqui alguns trechos do Relatório sobre o desenvolvimento urbano no Brasil do ano de 2010: "as fronteiras políticas e econômicas existem no que tange a divisão das áreas centrais e periféricas e tendem a ser um fator limitador para o crescimento urbano estável e sustentável, uma vez que acaba alterando as características do traçado urbano, dos usos e atividades ali exercidos e na desigualdade social".

Nessa perspectiva, portanto, uma área metropolitana geralmente inclui uma série de jurisdições do governo local. Esse descompasso entre fragmentação política e integração econômica cria uma necessidade de gestão de nível macro para aproveitar oportunidades de colaboração entre os órgãos que tratam da gestão da cidade, porém essa falta de governança formal ou informal em escala macro gera consequências que o Banco Mundial lista, como a tendência a criar fragmentação de serviços (ineficiências); degradação ambiental; e subutilização de terras com valor potencialmente mais alto do ponto de vista regional.

Ainda com base no relatório (Banco Mundial, 2010), áreas metropolitanas em pleno funcionamento são particularmente importantes nos países em desenvolvimento onde o crescimento urbano é rápido e as estruturas institucionais muitas vezes fracas. Frisa-se que essas grandes áreas urbanas oferecem mercados locais com baixos custos de transporte e facilitam a escala micro diante do setor da economia, indústria e comércio. Em contrapartida, a aglomeração facilita o crescimento econômico através de compartilhamento de informações, com mais opções no mercado de trabalho e amplia a concorrência entre serviços oferecidos aos cidadãos. Mas essas áreas também enfrentam desafios de infraestrutura e escassez no setor de habitação (muitas vezes criando grandes assentamentos não planejados); tráfego

[20] O Grupo Banco Mundial é uma das maiores fontes de financiamento e conhecimento do mundo para países em desenvolvimento. Suas cinco instituições compartilham o compromisso de reduzir a pobreza, aumentar a prosperidade compartilhada e promover o desenvolvimento sustentável. Com 189 países membros, colaboradores de mais de 170 países e escritórios em mais de 130 locais, o Grupo Banco Mundial é uma parceria global única: cinco instituições trabalhando por soluções sustentáveis que reduzem a pobreza e constroem prosperidade compartilhada em países em desenvolvimento. Fonte: https://www.worldbank.org/en/home

congestionado; comércios informais; e desafios de governança e gestão relacionados (BANCO MUNDIAL, 2010).

À medida que as áreas metropolitanas crescem, há uma necessidade de coordenação e decisão conjunta entre os órgãos governamentais que tratam da gestão e a experiência internacional mostrou que "não existe um tamanho de cidade que se adapte a todos". (SLACK, CHAMBERS e JOHNSTON, 2007).

Enquanto o sistema de administração local tem um impacto significativo na eficiência e equidade na economia regional, também afeta o grau de participação pública na tomada de decisões, e na prestação de contas e responsividade dos governos. Eficiência, equidade e voz são essenciais para o bem da governança metropolitana, e infelizmente fatores políticos muitas vezes determinam a escolha da estrutura de governo. Considerações financeiras são frequentemente incentivos primordiais para a criação de novos centros metropolitanos (KLINK, 2008).

2.4 Patrimônio cultural como instrumento de planejamento urbano

Nesse item, procura-se situar a dissertação não apenas no Programa de Mestrado Profissional em Preservação do Patrimônio Cultural, mas também nos debates sobre a preservação de Brasília como patrimônio distrital, federal e mundial. Isso porque se busca, trazer para esta discussão a associação entre a garantia de um desenvolvimento urbano sustentável e a conservação da identidade cultural e histórica da cidade, a melhoria da qualidade do ambiente urbano, a promoção do desenvolvimento turístico e contribuições para a sustentabilidade e resiliência da cidade.

Brasília possui sua proteção nas três esferas mencionadas, inicialmente teve seu reconhecimento distrital, através do Decreto nº. 10.829, de 14 de outubro de 1987, que dita sobre a preservação do Plano Piloto de Brasília, tal como apresentado por Lucio Costa contendo um mapa como "delimitação da área de preservação", e regulamenta o Art. 38 da Lei nº. 3.751, de 13 de abril de 1960, que se refere à implantação e estrutura para o novo Distrito Federal, apresenta alterações no Plano Piloto e define a necessidade de autorização em lei federal para as mesmas.

Já na esfera federal, seguiu-se a Portaria nº. 314, de 08 de outubro de 1992, que constitui o conjunto urbano construído em decorrência do Plano Piloto de Brasília, projeto de autoria de Lucio Costa e vencedor do concurso para a nova capital do Brasil, em 1957, cuja

área corresponde ao limite físico-territorial definido na poligonal de tombamento, e sua inscrição no Livro de Tombo Histórico pelo IPHAN em 14 de março de 1990.

Na esfera mundial há o reconhecimento pela UNESCO, constando o início do processo de candidatura em 29 de dezembro de 1986, com o envio do formulário contendo o descritivo do bem; da publicação da carta de recomendação do ICOMOS para inscrição na Lista do Patrimônio Mundial, no termos da Convenção para a Proteção do Patrimônio Mundial Cultural e Natural (1972), em outubro de 1987; e por fim o recebimento do título em 07 de dezembro de 1987.

Nesse sentido, entendendo Brasília como "uma cidade construída em seu processo de patrimonialização" (PERPÉTUO, 2015), e cuja gestão passa necessariamente pelas questões que o tombamento coloca, é importante ressaltar a priorização de fontes e referências analisadas nesta dissertação que apresentaram algum tipo de relação dentro do campo do patrimônio cultural entre a preservação e o planejamento urbano. Dentre eles, cabe citar a autora Françoise Choay (2001) que examina o conceito de patrimônio cultural e seu significado na sociedade contemporânea, destacando sua importância como elemento simbólico que representa a identidade e a memória coletiva de uma comunidade.

Essa poderia ser apenas uma questão transversal de análise. No entanto, em uma cidade como Brasília, cujo sentido coincide com um conjunto urbano tombado, essas questões se tornam ainda mais contundentes, e nesse sentido importa pensar patrimônio na sua questão territorial que determina tanto o patrimônio como a geografia da cidade.

No caso específico do estudo desenvolvido nesta dissertação, optou-se por pensar patrimônio territorialmente, e sua relação do território e a cidade – especificamente o CUB – como território privilegiado, ou seja, essa perspectiva reconhece que o patrimônio cultural não é apenas composto por edifícios e objetos isolados, mas está enraizada em um contexto mais amplo de território e cidade, de ocupação dos espaços e modos de viver, e está inserida em uma paisagem cultural mais ampla, segundo Santos (2006), e Brasília diferentemente deve ser considerada nos dois pontos em conjunto.

Nesse sentido, destaca-se a análise de Valdir Roque Dallabrida (2015, p. 325):

> O desenvolvimento territorial é entendido como um processo de mudança continuada, situado histórica e territorialmente, mas integrado em dinâmicas intraterritoriais, supraterritoriais e globais, sustentado na potenciação dos recursos e ativos (materiais e imateriais, genéricos e específicos) existentes no local, com vistas à dinamização socioeconômica e à melhoria da qualidade de vida da sua população.

Ainda dialogando com Dallabrida, o progresso do desenvolvimento de uma localidade, no entanto, dependerá das iniciativas a serem tomadas com precisão, uma vez que o desenvolvimento territorial combina a descentralização com o desenvolvimento endógeno, possibilitando um desenvolvimento local baseado na participação da sociedade civil.

Segundo Abramovay (2012), estudar as diversas concepções de território é fundamental para favorecer os avanços nos estudos sobre o assunto, ao possibilitar que se abandone um horizonte estritamente setorial e impedindo a confusão entre crescimento econômico e processo de desenvolvimento. Ademais, as noções de território permitem evidenciar os atores sociais e suas organizações e dar ênfase às necessidades locais.

Na concepção de Haesbaert (2007), o território se caracteriza por uma dimensão espacial que desponta em processos de dominação, bem como pela produção de identidade, subjetividade e simbolismo. De acordo com o autor, o território pode ser entendido, ainda, por seu viés multidimensional, já que esses processos se manifestam em diferentes denominações como político-jurídico, econômico e cultural, destacando-se, também, os movimentos de entradas e saídas de indivíduos de territórios, que caracterizam processos de desterritorializações e (re)territorializações. Complementarmente, o território pode ser entendido como uma unidade que dimensiona os laços entre pessoas, grupos sociais e instituições, capazes de mobilizar iniciativas voltadas para o desenvolvimento econômico e social.

Sobre Brasília ser um sítio urbano tombado, com a ocupação dos espaços relacionados ao modo de viver, ou seja, uma relação entre território e a cidade relacionados ao contexto de paisagem cultural, Bernard Pecqueur (2005) faz uma diferenciação entre território dado e território construído. O primeiro é descrito como uma porção do espaço previamente existente, tratando-se apenas de um suporte de estudo, podendo-se exemplificar com a região, a cidade, o distrito, entre outros. Enquanto o segundo consiste no território construído pelos atores, resultado de todo o processo, construído, assim, posteriormente, não sendo, pré-existente. Todavia, é importante que se compreenda que esses dois conceitos de territórios não são excludentes, mas sim complementares.

Valores como o uso e a apropriação dos bens tem sido redimensionados e inseridos na pauta das discussões patrimoniais, pois “os bens culturais de natureza material têm uma face imaterial que se vincula aos valores coletivos a ele atribuídos e, ainda, aos que resultam do seu uso e da sua apropriação social” (SANT´ANNA, 2011).

Conforme Márcia Sant’Anna (2011), a compreensão do patrimônio cultural exige a análise do território sob duas perspectivas interligadas: o território dado e o território

construído. O primeiro refere-se às características naturais, geográficas, climáticas e paisagísticas, além dos fatores históricos, culturais e sociais que influenciam a configuração do patrimônio e determinam sua percepção e interpretação ao longo do tempo. Já o território construído abarca a ação humana na adaptação e transformação do espaço, incluindo a edificação de monumentos, a organização espacial e as intervenções na paisagem para atender a necessidades culturais, sociais e econômicas. No caso específico de Brasília, Sant'Anna (2011) destaca a importância de se compreender a dinâmica do patrimônio na formação da identidade local. A cidade não se define apenas por suas atividades institucionais e edificações de caráter excepcional, mas também pelas distintas apropriações dos diversos grupos que nela vivem, revelando um espaço em constante ressignificação e adaptação.



Figura 5. Manifestantes invadem o espelho d 'água do Congresso Nacional em 2015.
Fonte: Jornal Digital Montedo (16 nov. 2015)

O planejamento urbano nesse caso deve ser tratado para qualificar o espaço da cidade com base no que é significativo para a sociedade trazendo a história como um dos pontos de referência em uma cidade. Brasília, nova capital, passou por grandes momentos históricos que se confundem com a história do país. Palco de marcos da história brasileira, como o governo militar, o movimento *Diretas já*, entre outros, tal característica que já confere um perfil ímpar à cidade, que colocou em tensão muitos dos usos sociais da memória e do patrimônio sempre articulados aos desafios de uso do espaço.



Figura 6. Manifestações das Diretas Já em frente ao Congresso Nacional durante a eleição de Tancredo Neves.
Fonte: Site Educamais Brasil (2019)

A Constituição Federal de 1988, em seu Art. 216 define a constituição de patrimônio cultural brasileiro incluindo "os bens de natureza material e imaterial, tomados individualmente ou em conjunto, portadores de referência à identidade, à ação, à memória dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira" (Brasil, 1988). Esse referencial aciona diretamente as abordagens que Giovannoni e Sant´Anna debatem, em que a identidade, a ação e memória são pontos-chave para o reconhecimento daquele espaço.

Valores como o uso e a apropriação dos bens tem sido redimensionados e inseridos na pauta das discussões patrimoniais, pois "os bens culturais de natureza material têm uma face imaterial que se vincula aos valores coletivos a ele atribuídos e, ainda, aos que resultam do seu uso e da sua apropriação social" (SANT´ANNA, 2011).

Assim, o fortalecimento da preservação dos bens culturais considerados "imateriais" ou "intangíveis", que tem como resultado ações práticas de salvaguarda, pressupondo a participação direta e ativa do homem que o detém, e contribui, na atualidade, para colocar em xeque os valores tradicionais da preservação do patrimônio material, conforme Cláudio Rezende Ribeiro e Maria Cristina Rocha Simão (2014).

O direito à cidade tem sido amplamente discutido no campo acadêmico como um conceito multifacetado que engloba não apenas questões de acesso ao espaço urbano, mas também diferentes modos de vida e formas de interação social dentro do contexto urbano.

Henri Lefebvre, em sua obra clássica "O Direito à Cidade" (1968), argumenta que o direito à cidade não se restringe apenas ao direito de utilizar e usufruir dos recursos urbanos, mas também envolve o direito de participar ativamente na construção e transformação do espaço urbano.

Dessa forma, compreender o direito à cidade implica reconhecer e respeitar a diversidade de modos de vida presentes nas áreas urbanas, promovendo políticas e práticas que garantam a inclusão e a igualdade de acesso aos recursos e oportunidades urbanas.

Tendo tratado a questão dos conceitos acima voltados para a preservação do patrimônio e sua relação com o planejamento urbano e a maneira como a cidade é interpretada por diversos autores, passamos agora a pensar o rodoviarismo especificamente para o desenvolvimento da nova capital.

3 A CONTEXTUALIZAÇÃO DA NOVA CAPITAL DO BRASIL

O objetivo deste capítulo é discutir a implantação da nova capital brasileira, nos anos 1960, no contexto da escalada rodoviarista na ocupação do território brasileiro. Busca-se situar Brasília no processo de integração da capital com restante do país e, assim, mostrar os desafios que surgiram nas temáticas de mobilidade urbana e sustentabilidade.

O contexto histórico da implantação de Brasília também mereceu destaque aqui, trazendo um pouco da cronologia que antecedeu a construção da nova capital, marcada por diversas etapas e desafios.

Por fim, debates são efetuados mostrando os efeitos da dependência excessiva no transporte rodoviário, possibilitando destacar a temática de mobilidade urbana e problematizar a concentração do investimento público em rodovias, desprivilegiando outros modais e contribuindo para a falta de diversificação e integração dos sistemas de transporte.

3.1 Histórico sociopolítico

O histórico aqui retrata o cenário que antecedeu a mudança da nova capital federal e foi baseado, em sua maior parte, no livro *Por que construí Brasília?* de Juscelino Kubitschek, publicado em 1975. A obra situa o projeto de construção da nova capital por seu mais conhecido idealizador, e aborda sua trajetória política desde o início da campanha em 1955. Dá, assim, acessos de época a relatos e informações sobre o projeto e o idealismo que determinaram a interiorização do Brasil, a ampliação da malha rodoviária e a busca pelo progresso nacional, incluindo o Plano de Metas: 50 anos em 5 e o Plano Nacional de Viação.

Porém, de acordo com Perpétuo (2015), existem menções ao desejo de uma nova capital em documentos históricos ainda do tempo do Império, que projetam sobre tal mudança, documentos esses que teriam sido utilizados como justificativa para dar sentido ao tombamento da cidade quase um século depois.

Ainda com base nas referências de Perpétuo (2015), ocorreram episódios desde o século XVIII que incluíram atores como os Inconfidentes Mineiros, a Coroa Portuguesa e também o jornalista Hipólito José da Costa avaliando a transferência da capital para o interior e justificando a necessidade de retirá-la do litoral por questões de segurança nacional.

Observa-se ainda que a transferência da capital para o interior, eventualmente dando origem a Brasília, foi uma das decisões de maior impacto na história do Brasil. As discussões para tanto começaram a ser escritas na Província do Rio de Janeiro em 17 de abril de 1823,

quando foi aberta a Primeira Sessão Preparatória da Assembleia Geral, Constituinte e Legislativa do Império. A pauta foi então tratada por José Bonifácio de Andrada e Silva, quando redigiu documento aos deputados paulistas que participaram das Cortes de Lisboa (1821) sugerindo o nome "Petrópolis" ou "Brasília" para a nova capital (PERPÉTUO, 2015).

A historiografia sobre a ideia da nova capital destaca ainda que manifestações sobre o tema foram tratadas também por outro José Bonifácio, padre Giovanni Bosco ou Dom Bosco, Floriano Peixoto, além de ter sido incluída do primeiro ato republicano: consta que a transferência da capital foi tema da primeira Constituição do Brasil, de 1891[21] (PERPÉTUO, 2015).

Já entre 1890 e a década de 1950, foram organizadas comissões e missões para a busca e delimitação do quadrilátero - definido por Luís Cruls na Missão Cruls - em que se instalaria a nova Capital. De forma geral, portanto, Brasília surge a partir de acontecimentos distintos, de longos debates, que, em um determinado momento, foram avaliados como possíveis e viáveis e justificaram a construção da cidade (PERPÉTUO, 2015).

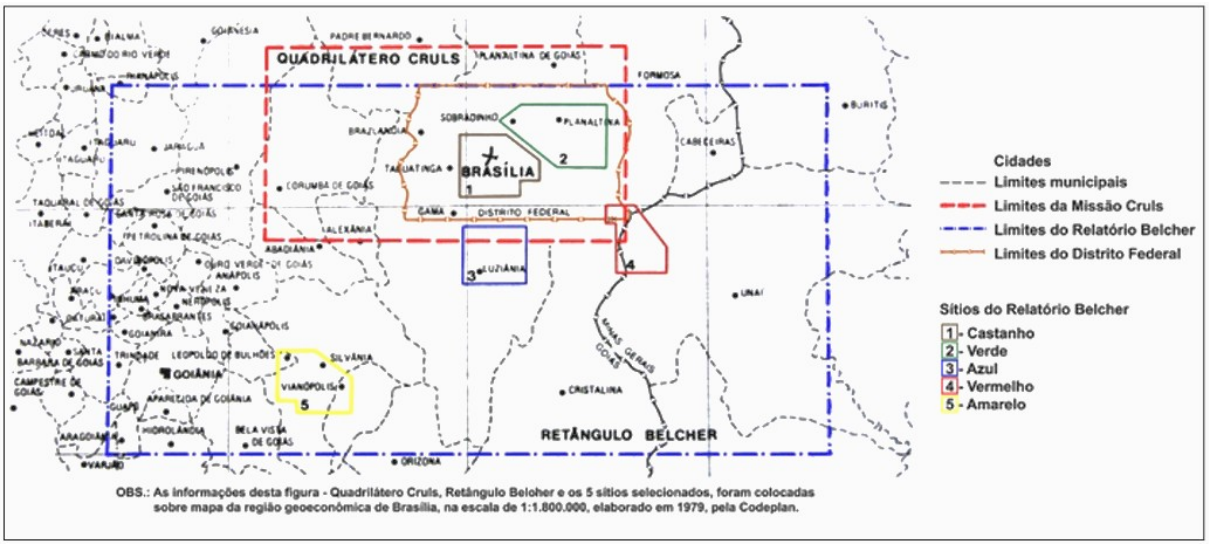

Figura 7. Quadrilátero Cruls definido em 1893.
Fonte: CODEPLAN/GDF (2018)

Importante marco do debate, posterior à Constituição de 1891 foi a elaboração de um anteprojeto para a futura Capital do Brasil no Planalto Central, proposto como tese para a conclusão do curso de pós-graduação em urbanismo pela engenheira e urbanista Carmen

[21] A Constituição de 1891 ou *Carta Magna de 1981*, em seu Art. 3° dita que: "*Fica pertencendo à União, no planalto central da República, uma zona de 14.400 quilômetros quadrados, que será oportunamente demarcada para nela estabelecer-se a futura Capital Federal*". (Fonte: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao91.htm)

Coutinho[22] em 1938. O anteprojeto foi publicado na "Revista da Prefeitura do Distrito Federal" (PDF), periódico dedicado à arquitetura, engenharia e urbanismo de maior reconhecimento e destaque naquele momento, e seu trabalho obteve uma importante divulgação no meio técnico brasileiro, com destaque ao fato de que a autora teria utilizado os conceitos do movimento moderno antes mesmo do plano vencedor de Lucio Costa (CAIXETA, 2012).

Em resumo, os anos que antecederam a implantação de Brasília foram um período de mudanças profundas no Brasil, e a construção da nova capital simbolizou a busca por modernização, desenvolvimento e integração nacional. Entender o contexto político e social dessa época é crucial para analisar a decisão de mudar a capital e os efeitos dessa escolha no panorama brasileiro (KUBITSCHEK, 1975).

3.2 O processo técnico-acadêmico

O objetivo deste item é apresentar a importância dos processos de desenvolvimento urbano e urbanização da nova capital e a relação com a evolução do rodoviarismo no Brasil. Além do próprio projeto da implantação de Brasília estar ligada à escalada rodoviarista do período, deve-se destacar também como consequência o fato de as cidades adjacentes e a região central do país terem um aumento no número de habitantes conforme as estradas eram criadas.

O título deste item se justifica a partir dos dois tipos de fontes utilizados na pesquisa, a técnica e a acadêmica. Por um lado, abrangeram-se alguns pontos sobre o êxodo rural e o desenvolvimento urbano do interior do país devido ao progresso e desenvolvimento das rodovias. Por outro, destacou-se o modelo rodoviarista de transporte no Brasil, apresentando reflexões sobre os desafios e alternativas para o sistema de transporte principalmente para Brasília.

O processo técnico acadêmico e a relação com a nova capital serão tratados a partir de seu desdobramento em duas temáticas: o rodoviarismo no Brasil durante o século XX e a transformação urbana no Brasil durante o século XX e os processos de urbanização nas cidades.

[22] Nascida em 26 de janeiro de 1903, formou-se em engenharia civil em 1925, na Escola Politécnica da antiga Universidade do Brasil, hoje Universidade Federal do Rio de Janeiro e em 1939, e tornou-se a primeira mulher a obter o título de urbanista no país. (Fonte: Agência Câmara de Notícias - https://www.camara.leg.br/noticias/929460-lei-reconhece-a-engenheira-carmen-portinho-como-patrona-do-urbanismo-no-brasil/)

3.2.1 O rodoviarismo e o processo de urbanização

É importante salientar que este item trata o rodoviarismo no Brasil apresentando os diferentes conceitos relacionados ao estudo e compreensão dos processos de crescimento, transformação e organização de áreas urbanas, que embora estejam interligados, têm abordagens distintas que justificam o processo de surgimento do rodoviarismo no Brasil com base em Cândido Malta Campos Filho (1989).

Com base nas análises de Campos Filho (1989), observa-se a industrialização em ascensão nas décadas de 1940 e 1950 expandiu o processo de urbanização para além do âmbito regional, atingindo uma escala nacional. Esse fenômeno, aliado ao crescimento populacional, é mais evidente em certas cidades, incluindo algumas das capitais. A partir da década de 1960, o Brasil testemunha uma intensa fase de industrialização e urbanização, e os anos 1970 são marcados por mudanças não apenas quantitativas, mas também qualitativas, na dinâmica da urbanização, refletindo os processos de modernização do país.

Segundo Castells (1983) "urbanização" remete especificamente ao crescimento e expansão das áreas urbanas, ou também à transformação de áreas rurais e não urbanizadas em urbanas. A noção envolveria, portanto, o aumento da população, a construção de edifícios, instalação de redes de infraestrutura e surgimento de usos e atividades voltados para comércio, indústria e serviços em um determinado local.

Já "desenvolvimento urbano" refere-se ao um processo mais amplo e abrangente que engloba o crescimento econômico, social e físico de áreas urbanas envolvendo a melhoria das infraestruturas, serviços públicos, qualidade de vida, governança, gestão e sustentabilidade urbana, buscando uma cidade mais equitativa, inclusiva e sustentável, que promove o bem-estar de seus habitantes (CASTELLS, 1983).

O estudo do espaço urbano tem sido uma tarefa complexa e realizada por várias ciências humanas. Nele, a diferença de classes sociais inerente à sociedade capitalista nos faz perceber que a separação entre estas se traduz em especialidades distintas que imprimem fortes marcas na paisagem urbana. Para entender o processo de urbanização, vale iniciar com uma definição colocada por Castells (1983, p. 24):

> O termo urbanização refere-se ao mesmo tempo à constituição de formas espaciais específicas das sociedades humanas, caracterizadas pela

> concentração significativa das atividades e das populações num espaço restrito, bem como à existência e à difusão de um sistema cultural específico, a cultura urbana.

Sobre a origem da urbanização, Lefebvre (2001) explica que esta surgiu durante o processo de industrialização que se tornou o motor das transformações na sociedade. Dentre as causas da urbanização, Castells (1983), por sua vez, destaca dois fatos principais:

> A urbanização ligada à primeira revolução industrial e inserida no desenvolvimento do tipo de produção capitalista, é um processo de organização do espaço, que repousa sobre dois conjuntos de fatos fundamentais: **1- A decomposição prévia das estruturas sociais agrárias e a emigração da população para centros urbanos já existentes, fornecendo a força de trabalho essencial à industrialização**; **2- A passagem de uma economia doméstica para uma economia de manufatura, e depois para uma economia de fábrica, o que quer dizer, ao mesmo tempo concentração de mão-de-obra, criação de um mercado e constituição de um meio industrial.** As cidades atraem a indústria devido a esses dois fatores essenciais (mão-de-obra e mercado) e, por sua vez, a indústria desenvolve novas possibilidades de empregos e suscita serviços. Mas o processo inverso também é importante: onde há elementos funcionais, em particular matérias-primas e meios de transporte, a indústria coloniza e provoca a urbanização (CASTELLS, 1983, p.19, **grifos do autor**).

Nesse sentido, a urbanização pode ser explicada como um processo pelo qual as populações mudam das áreas rurais para as urbanas, permitindo que as cidades cresçam, como também pode ser denominado como um aumento progressivo no número de pessoas que vivem nas cidades. Ainda com base em Castells (1983), esse processo foi altamente influenciado pela noção de que as cidades e vilas alcançaram um melhor desenvolvimento nas áreas econômicas, políticas e sociais em comparação com as áreas rurais.

Em 1800, apenas cerca de 2% da população mundial vivia em áreas urbanas. Isso não era de se admirar: um século antes, as áreas urbanas eram alguns dos lugares mais insalubres para se viver, segundo Castells (1983). A única maneira pela qual as áreas urbanas mantiveram sua existência até recentemente foi pela contínua migração interna da população rural e das constantes evoluções nos sistemas essenciais de uma cidade.

O fato é que com o movimento migratório do campo para a cidade, a urbanização se intensifica à medida que a atividade passa a ter como base o sistema capitalista. Nos países desenvolvidos, esse processo industrialização e urbanização aconteceu de forma mais moderada, como coloca Singer, citado por Campos Filho (1989, p. 29):

> [...] nos países desenvolvidos, como afirma Singer, a mudança ocorre à medida que determinadas inovações tecnológicas 'amadurecem', nos países não desenvolvidos ramos inteiros de produção são implantados, de uma só vez, submetendo a estrutura econômica a choques muito mais profundos.

Para Campos Filho (1989), a maioria das pessoas muda-se para as cidades porque veem as áreas rurais como locais com dificuldades e estilos de vida atrasados ou primitivos. Portanto, à medida que as populações se deslocam para áreas consideradas mais desenvolvidas (vilas e cidades), o resultado imediato é a urbanização. Isso normalmente contribui para o incremento de atividades comerciais, econômicas, no setor de transportes e de edifícios residenciais. Eventualmente, essas atividades levantam vários problemas de urbanização e se trata não apenas de um fenômeno moderno, mas uma transformação rápida e histórica das raízes sociais humanas em escala global, por meio da qual a cultura predominantemente rural está sendo rapidamente substituída pela cultura predominantemente urbana.

Diante do exposto, adota-se aqui a noção de urbanização como o fenômeno do crescimento físico das áreas urbanas, seja horizontal ou verticalmente. A Organização das Nações Unidas (ONU, 2018) projetou que em 2050, 64,1% e 85,9% do mundo em desenvolvimento e desenvolvido, respectivamente, serão urbanizados. O nível e o crescimento da urbanização diferem consideravelmente por região. Entre os países em desenvolvimento, como exemplo, os países latino-americanos têm a maior proporção de sua população vivendo em áreas urbanas. Quase todo o crescimento futuro da população mundial está projetado para ocorrer em vilas e cidades. Tanto o aumento quanto a redistribuição da população da Terra provavelmente afetarão os sistemas naturais da Terra e as interações entre os ambientes urbanos e as populações.

A ONU (2018), no entanto, alerta a sociedade de que os dados costumam ser imprecisos porque a definição de urbano varia de país para país. As projeções anteriores de urbanização também superestimaram as taxas futuras de crescimento. Portanto, é importante ter cuidado ao usar dados de projeção de urbanização para tirar conclusões definitivas.

Cabe situar, na discussão proposta nesta dissertação, que se está tomando área urbana nos termos propostos por Santos (2006):

> [...] esta se apresentaria como o lugar que se originam as relações sociais e econômicas. Seria também uma premissa do desenvolvimento do capitalismo em uma base territorial, o que dá origem às cidades. É possível encontrar diversos aspectos que permitem o desenvolvimento de uma cidade como a

> produção, comercialização, investimentos, transações e tudo aquilo que envolve uma interação e circulação do dinheiro sobre o território urbano.

O espaço urbano essencialmente congrega as ações da sociedade que o cria e recria na medida das ações e intenções sobre ele. O dinamismo do espaço urbano é causa e efeito das ações e reações empreendidas nele e com ele, e este se apresenta em sua dimensão histórica e social como lócus das ações da sociedade. Ao desenvolver o espaço urbano é possível definir as forças que atuam na sua dinâmica e configuração:

> O conjunto dos usos da terra justapostos entre si definem áreas, como o centro da cidade, local de concentração de atividades comerciais, de serviços e de gestão, áreas industriais, áreas residenciais distintas em termos de forma e conteúdo social, de lazer, e entre outras aquelas reservadas à futura expansão. Este complexo conjunto de usos da terra é, na realidade, a organização espacial da cidade, ou simplesmente, o espaço urbano, que aparece assim como espaço fragmentado. (CORRÊA, 1995).

Seguindo esse raciocínio, é possível ressaltar que a fragmentação e articulação ocorrem de forma simultânea, onde:

> Cada uma de suas partes mantém relações espaciais com as demais, ainda que de intensidade muito variável. Essas relações manifestam-se empiricamente através de fluxos de veículos e de pessoas associadas a operações de carga e descarga de mercadorias, aos deslocamentos quotidianos entre as áreas residenciais e os diversos locais de trabalho, aos deslocamentos menos frequentes para compras no centro da cidade ou nas lojas de bairro, às visitas aos parentes e amigos. (CORRÊA, 1995).

Um dos principais aspectos que caracteriza um espaço urbano é o fato de ele possuir em sua essência os agentes sociais que produzem e consomem as ações e relações sociais em um ciclo que naturalmente se repete conforme suas ações vão sendo praticadas no espaço urbano.

Conforme discute Corrêa (1995), para compreender esta dinâmica urbana é necessário identificar e utilizar os agentes sociais do espaço urbano como referência. A finalidade seria analisar seus propósitos, considerando que suas ações e relações, quando praticadas e materializadas no espaço, podem influenciar diretamente na configuração de uma cidade, tornando os processos sociais e os agentes sociais inseparáveis e fazendo parte de elementos fundamentais da sociedade e de seu movimento.

As tipologias elaboradas por Capel (1972), Bahiana (1978) procuram questionar e justificar a dissolução de tipos que eram bem definidos em termos de suas ações (estratégicas

e práticas). Em 2011, Corrêa declara a existência de “duas teses” entre a produção do espaço urbano e os agentes sociais. A primeira tese “considera a ação de agentes sociais concretos, com papéis rigidamente definidos, portadores de interesses, contradições e práticas espaciais que ora são de cada um, ora são comuns” (CORRÊA, 2011, pág. 40); e a segunda, que “diz respeito à escala como dimensão espacial na qual a ação humana, seja qual for, efetivamente se realiza” (CORRÊA, 2011, pág. 40). As ações e processos socioespaciais serão incorporados à discussão. E para Corrêa (1989), os agentes são:

> [Os] proprietários dos meios de produção, os proprietários fundiários, os promotores imobiliários, os Estado e os grupos sociais excluídos. A partir de sua ação o espaço é produzido, impregnado de materialidades como campos cultivados, estradas, represas e centros urbanos como ruas, bairros, áreas comerciais e fabris, mas também pleno de significados diversos, como aqueles associados à estética, status, etnicidade e sacralidade.

As atitudes em relação ao espaço urbano possuem uma carga histórica constituída por práticas espaciais, técnicas e relevância que por natureza interpretam ideologias e assim compreendem também as contradições e as contendas.

Ainda que se privilegie, nesta dissertação, as noções de urbanismo, desenvolvimento e planejamento urbano apresentadas por Corrêa em nos seus trabalhos (1989, 1995 e 2011), é importante trazer para o debate outras referências e entendimentos. Destaca-se, por exemplo, o que é apresentado em *História da Cidade*, de Leonardo Benevolo (págs. 655, 656 e 683), onde “urbanização" refere-se ao processo de crescimento e desenvolvimento de áreas urbanas, envolvendo a expansão demográfica, a concentração de atividades econômicas, sociais e culturais, bem como as transformações físicas e espaciais associadas a essas mudanças.

Também cabe mencionar Gehl (2013), que descreve que a urbanização pode ser explorada à luz das interações entre o ambiente construído, as práticas urbanas e a qualidade de vida nas cidades ao longo do tempo. A obra aborda como as cidades evoluíram em termos de planejamento, design urbano, uso do espaço público e a influência das decisões urbanísticas nas experiências cotidianas dos habitantes urbanos e que esses elementos fazem a composição do que dita o planejamento urbano.

Já Jane Jacobs e Ebenezer Howard (2011) ao discutirem o termo “urbanização”, acrescentam em seus estudos informações sobre o movimento modernista nas cidades de países em desenvolvimento. Howard apresenta o conceito de cidade jardim, como uma das soluções para problemas urbanos, e coloca o tema como base no planejamento urbano (JACOBS, 2011).

Na temática deste trabalho as vertentes de Gehl e Jacobs estão mais voltadas à pauta quando apresentam que a urbanização deve ser tratada por meio de interações entre as práticas de quem ali vive juntamente e isso é fator determinante para o planejamento urbano, ou seja, observar as interações entre o ambiente construído, as práticas urbanas e a qualidade de vida nas cidades ao longo do tempo para traçar prováveis cenários futuros.

Para o IBGE (2010), atualmente é possível considerar o Brasil como um país urbano, tendo 84,4% da sua população instalada em diversas cidades do país. É importante destacar que a urbanização no Brasil aconteceu de maneira diferente de países desenvolvidos, assemelhando-se aos processos de países em desenvolvimento, tomando como exemplo México, Argentina e Colômbia, onde suas cidades cresceram com o mesmo movimento do capital externo.

O IBGE (2010) também informa que o Brasil, nos anos 1950, ainda não era considerado um país urbano, possuindo então características rurais importantes, com todo o processo econômico existente no Brasil focado em processos rurais. Ainda na década de 1950, porém, testemunhou-se um êxodo rural significativo, atribuído a uma imposição externa ao governo brasileiro: o Brasil passaria a ofertar mão-de-obra e mercado consumidor para o mundo, tendo em vista que o país se alinhou ao sistema econômico capitalista junto aos Estados Unidos após a Segunda Guerra Mundial. Este movimento ficou conhecido como a Nova Nova Divisão Internacional do Trabalho - Nova DIT.

O Brasil possuía então a tarefa de ofertar mão-de-obra e consumidores para as indústrias estrangeiras. Foi na gestão de Juscelino Kubitschek, período de 1956 a 1961, quando teria havido uma grande expansão da economia brasileira e que teria marcado a consolidação do capitalismo industrial no Brasil. Tal consolidação teria ocorrido no alinhamento do Estado brasileiro com o capital estrangeiro e nacional com operações de financiamentos para propiciar o excedente necessário aos grandes investimentos realizados (KUBITSCHEK, 1975).

O então Presidente da República Juscelino Kubitschek desenvolveu à época o Programa de Metas, nome oficial de sua política econômica que tinha como lema “50 anos em 5”, e se pautava no processo de desenvolvimento do progresso com foco na abertura do mercado para a entrada das empresas multinacionais no país. Esse ideal desenvolvimentista foi consolidado num conjunto de 30 objetivos a serem alcançados em diversos setores da economia. Em sua versão final, o plano incluiu mais uma meta, a 31ª, chamada de meta-síntese: a construção de Brasília e a transferência da capital federal, o grande desafio de Juscelino Kubitschek.

Ainda para Kubitschek, com o processo de urbanização, teria havido a necessidade de se desenvolverem as estradas e focar no modal rodoviário, uma vez que a população passou a se concentrar em centros urbanos, o que motivou a necessidade da distribuição de produtos à essa população que estava em crescimento.

Na década de 1960, quando houve a entrega de Brasília, marcou-se um ponto importante na história da urbanização brasileira. À época, a região Centro-Oeste ainda era muito desocupada e, com a construção de Brasília, teve início uma maior concentração da população naquele ponto.

O período marcou também o começo da integração da região Centro-Oeste com a região Norte através da construção de estradas como a Belém-Brasília (ver imagem abaixo), com o intuito de interiorizar a ocupação do país. No entanto, mesmo com tais iniciativas, ainda hoje a grande concentração urbana é na região Sudeste (KUBITSCHEK, 1975; SANTOS, 2020).



Figura 8. Construção da Rodovia Belém-Brasília em 1958.
Fonte: Fundo Agência Nacional - BR RJANRIO EH - Arquivo Nacional

É também Kubitschek (1975) que relata que, até a década de 1970, o Brasil passou por um crescimento exponencial decorrente do êxodo rural. Porém, nem todas as cidades

foram então preparadas para o grande crescimento populacional. Mesmo os investimentos voltados para o crescimento das áreas urbanas estarem incluídos no Programa de Metas, estes não foram suficientes, deixando um descompasso entre o número de habitantes e a infraestrutura (moradia, saúde, trabalho, educação, mobilidade, segurança etc.).

Assim, é possível concluir que a urbanização que ocorreu no Brasil a partir dos anos 1950 deveu-se a um ambicioso programa de desenvolvimento econômico e social de Kubitschek. Sua finalidade era promover uma determinada visão de progresso para o país em diversos setores, voltando-se principalmente para a indústria automobilística, o que culminou na abertura das rodovias para abarcar esse novo modal de transportes, buscando a integração do interior do país com outras regiões mais distantes.

3.3 Novos paradigmas do rodoviarismo brasileiro

Existem importantes temas da historiografia que serão abordados neste item apresentando aspectos do rodoviarismo brasileiro até o momento da mudança da nova capital.

Para Oliveira (1986), a evolução do rodoviarismo no Brasil começa desde os tempos coloniais, passa pelas primeiras estradas do tempo do Império e segue para as rodovias modernas no Brasil República, considerando o advento do automóvel.

Oliveira (1986) apresenta um cenário do Brasil Colônia e as estradas “Normais” para distribuição de riquezas (principalmente o ouro) até os portos brasileiros e retorno dos produtos à Portugal. Em sequência, construída por força de um Decreto-Imperial, a estrada União Indústria percorre traçados entre Minas Gerais e Rio de Janeiro, isso em meados do século XIX.

Porém, com a introdução do automóvel no Brasil no século XX, teriam surgido fortes motivações para o aperfeiçoamento da técnica viária nacional. Oliveira (1986) situa como um dos primeiros momentos dessa fase a fala do presidente da República Washington Luiz, durante de seu mandato, entre 1926 a 1930, que teria afirmado que “governar é abrir estradas”, dando prioridade ao sistema rodoviário em detrimento ao ferroviário.

Em 1926, o estado de São Paulo criou a Diretoria de Estradas de Rodagem, que resultou no Departamento de Estradas de Rodagem do Brasil e foi o primeiro órgão rodoviário brasileiro com autonomia técnica e administrativa (PAULA, 2005).

Em seguida, do ano da criação do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER) em 1937 até meados de 1945, foram construídos apenas 1.519 quilômetros de estradas, não sendo suficiente para o desenvolvimento do rodoviarismo, pois houve apenas a

criação do órgão sem plano prévio, sem estruturação técnica, desprovido de programas anuais de trabalho e até de regulamento (OLIVEIRA, 1986).

De acordo com os dados apresentados no próprio *website* do DNIT, com uma das maiores malhas viárias do mundo, atualmente o Brasil conta com uma média de 1,7 milhões de quilômetros de extensão de rodovias, em sua maioria localizadas nas regiões Sul e Sudeste, e sob jurisdições municipais, federais ou estaduais, somando 1,30 milhão, 76 mil km e 220 mil km respectivamente.

O traçado evolutivo da institucionalização das rodovias brasileira então percorre desde a criação do Plano Geral Nacional de Viação em 1934, do Departamento Nacional de Estradas e Rodagem (DNER) pela Lei nº. 467 de 31 de julho de 1937, passando pelo Fundo Rodoviário para Estados e Municípios em 1940; o Plano Rodoviário Nacional (PRN) em 1944; a Lei Joppert (Decreto-Lei nº. 8.463/1945) que consolidou o DNER e criou o Fundo Rodoviário Nacional (PRN); e até o Plano de Metas do Governo JK, em 1955 (OLIVEIRA, 1986).

Ainda em torno da temática do desenvolvimento do rodoviarismo, quase meio século à frente do último momento envolvendo esta temática, houve a criação do DNIT, pela Lei nº 10.233, de 2001 dando sequência ao DNER, uma autarquia governamental que reestruturou o sistema de transportes nacional, inclusive nos modais aquaviário e ferroviário, mas com mais ênfase ao modal rodoviário com missão de implementar políticas de infraestrutura e transportes contribuindo para o desenvolvimento do país. E após a intenção de ligar o litoral com o interior do país, o modal rodoviário desenvolvido ao longo das últimas décadas, o DNIT veio de forma oficial como órgão que trata da construção, manutenção e recuperação de vias de transportes interurbanas federais (DNIT, 2021).

3.4 O Departamento de Estradas de Rodagem do Distrito Federal – DER/DF

Com base no histórico apresentado no *website* do DER/DF apresentado nos anos de 2021, 2022 e 2023, o órgão surge com a publicação do Decreto nº. 5, de 01 de junho de 1960, com a definição da estrutura geral dos serviços da Prefeitura do Distrito Federal e passa a ser organizado e regulamentado pelos Decretos nº. 6, de 09 de junho de 1960, e nº. 13, de 27 de outubro de 1961, respectivamente.

O intuito primário era a implantação do Plano Rodoviário do Distrito Federal, que teve sua elaboração em 1960, junto à criação oficial do órgão, mas sua aprovação ocorreu apenas

em 1964, conforme determina o Decreto nº. 297, de 24 de abril do mesmo ano, qual definia as principais vias de circulação na cidade bem como as rodovias de acesso de outras cidades.

Porém, em 4 de setembro de 1974, através do Decreto nº. 2.703, houve a revisão do Decreto nº. 297/1964 e passam a constar no novo documento as rodovias federais e estaduais, inclusive as "Estradas-Parque" (definidas por Lucio Costa quando descreve que as previa eventualmente floridas e manchadas de arvoredo). Característica exclusiva de Brasília, as Estradas-Parque[23] compõem a Escala Bucólica[24] e definem vias de grande porte com projetos de paisagismo em toda a sua extensão, incluindo diversas espécies da flora brasileira e do cerrado.

Em continuidade, a Resolução nº. 1.539 do DNER, de 16 de julho de 1980, estabeleceu normas e orientação para padronização dos sistemas Rodoviários Estaduais, em consonância com o Sistema Rodoviário Nacional, optando por uma reformulação global, tanto no acréscimo da malha viária como na terminologia.

Pouco depois, através do Decreto Distrital nº. 6.632, de 03 de março de 1982, foi revisto o Sistema Rodoviário do Distrito Federal (SRDF), incorporando-se ao sistema cerca de 600 km de rodovias vicinais, consideradas de grande importância no complexo viário do DF, integrando suas fronteiras com os Estados de Goiás e Minas Gerais, para suprir as necessidades do Entorno do Distrito Federal.

Posteriormente, através dos Decretos nº. 9.543, de 07 de julho de 1986, nº. 15.349, de 22 de dezembro de 1993, nº. 15.831, de 08 de agosto de 1994, nº. 16.465, de 04 de maio de 1995 e nº. 19.577, de 08 de setembro de 1998, foram feitas novas modificações e adequações do SRDF, com vistas a possibilitar o escoamento da produção nacional e local, assegurando o acesso a bens e insumos em toda a Região Geoeconômica do DF.

Mais recentemente, já nos anos 2000, face à abertura de novos caminhos de rodovias vicinais, de integração de novos Núcleos Rurais com a malha rodoviária do DF, como também da criação de novas rodovias distritais realizou-se mais uma vez, a revisão do

[23] Estrada-Parque são as principais vias que interligam as regiões administrativas do DF, e são caracterizadas como percursos de larga escala voltadas para o rodoviarismo, cortando os interstícios urbanos em áreas que, antes, eram compostas por vegetação nativa. O entendimento sobre o termo "estrada-parque" costuma ser associado ao de uma via recreativa, como um parque linear, onde o paisagismo e o lazer são tratados com mais ênfase do que suas funções técnicas, a exemplo do transporte. Outro aspecto importante para essas vias reside no fato de que, justamente pelo seu caráter preservacionista, elas se relacionam de forma mais harmônica com o meio ambiente onde são instaladas. (Fonte: https://www.atualidades-fauunb.org/glossario-estrada-parque)

[24] Conforme o Art. 9° do Decreto nº. 10.829 de 14 de outubro de 1987, que regulamenta o Art. 38 da Lei nº. 3.751 de 13 de abril de 1960, no que se refere à preservação da concepção urbanística de Brasília, a escala bucólica confere à Brasília "o caráter de cidade-parque, configurada em todas as áreas livres, contíguas a terrenos atualmente edificados ou institucionalmente previstos para edificação e destinadas à preservação paisagística e ao lazer, será preservada".

Sistema Rodoviário do DF. Tal revisão incorporou as alterações ocorridas na malha rodoviária do DF ao longo dos anos anteriores que foram aprovadas à frente pelo Conselho Rodoviário do Distrito Federal, especificadas no Decreto nº. 27.365, publicado no Diário Oficial do Distrito Federal - DODF, e, 1º de novembro de 2006, e republicado em 02 de janeiro de 2007, e também especificado no Decreto nº. 26.688, de 17 de janeiro de 2008.

A presente caracterização da malha rodoviária citada pelo Decreto nº. 32.334 de 15 de outubro de 2010 incorporou todas as alterações ocorridas até o ano de 2022, mas a temática entre 2020 e 2022 não será tratada aqui por conta do recorte temporal desta dissertação, e atualmente está em fase de edição um novo Decreto com a situação atual do SRDF.

3.4.1 O desenho do sistema viário de Brasília e o Eixo Rodoviário-Residencial

Após a última revisão do Sistema Rodoviário do DF em 2022, apurou-se que a malha rodoviária é de 1.902,5 km, sendo 1.072,4 km de rodovias pavimentadas, 770,2 km de rodovias não-pavimentadas, 103,7 km de pistas marginais e vias do BRT e 77,7 km de rodovias planejadas, toda a malha mantida pelos cinco Distritos Rodoviários existentes (DER/DF, 2023).

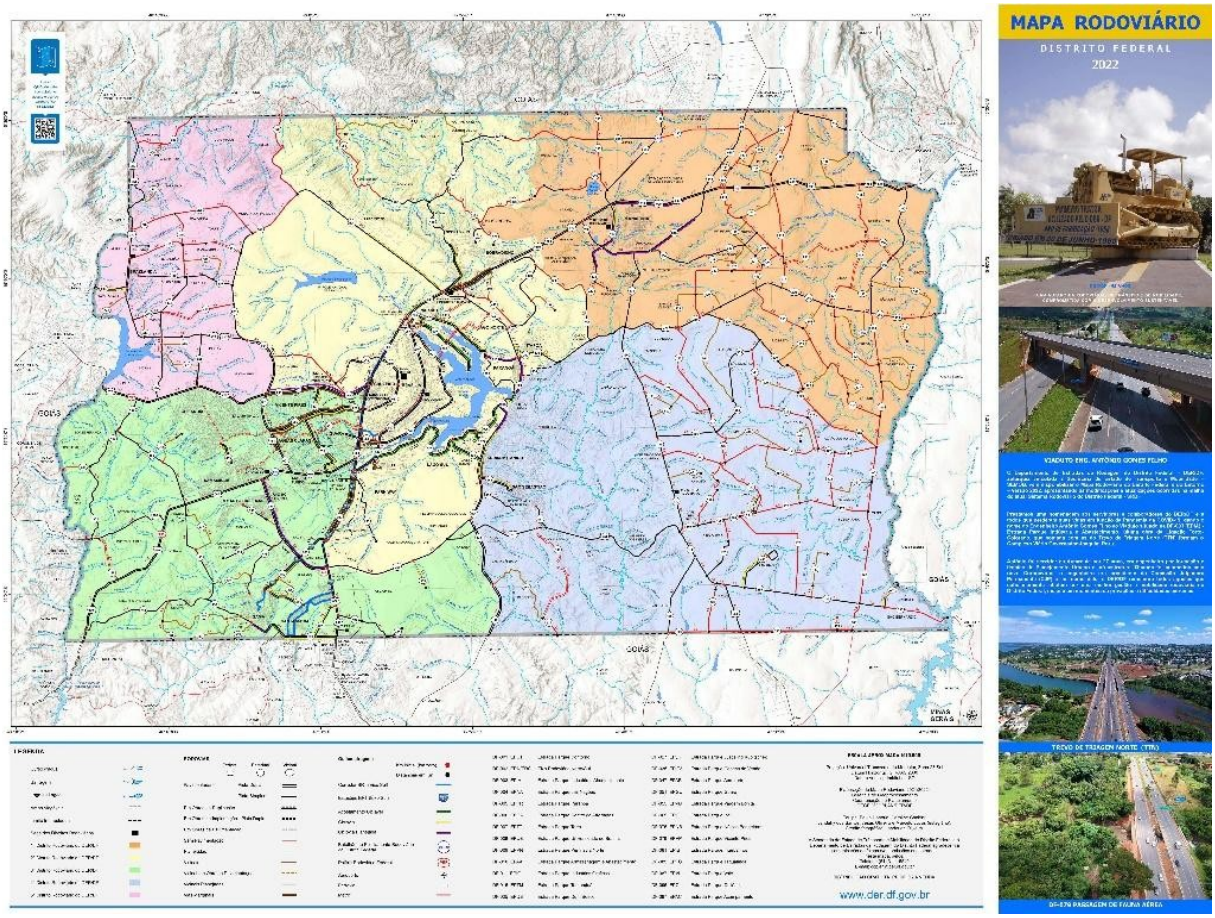

Figura 9. Mapa Rodoviário do Distrito Federal na escala de 1/170.000 de 2022.
Fonte: DER/DF (https://www.der.df.gov.br/mapa-rodoviario/)

Diante das jurisdições das vias, é importante observar que o DER/DF é um órgão do governo do Distrito Federal, responsável pela gestão, conservação, manutenção e melhoria da malha viária local, sendo responsável pelas rodovias federais que cruzam o território do DF.

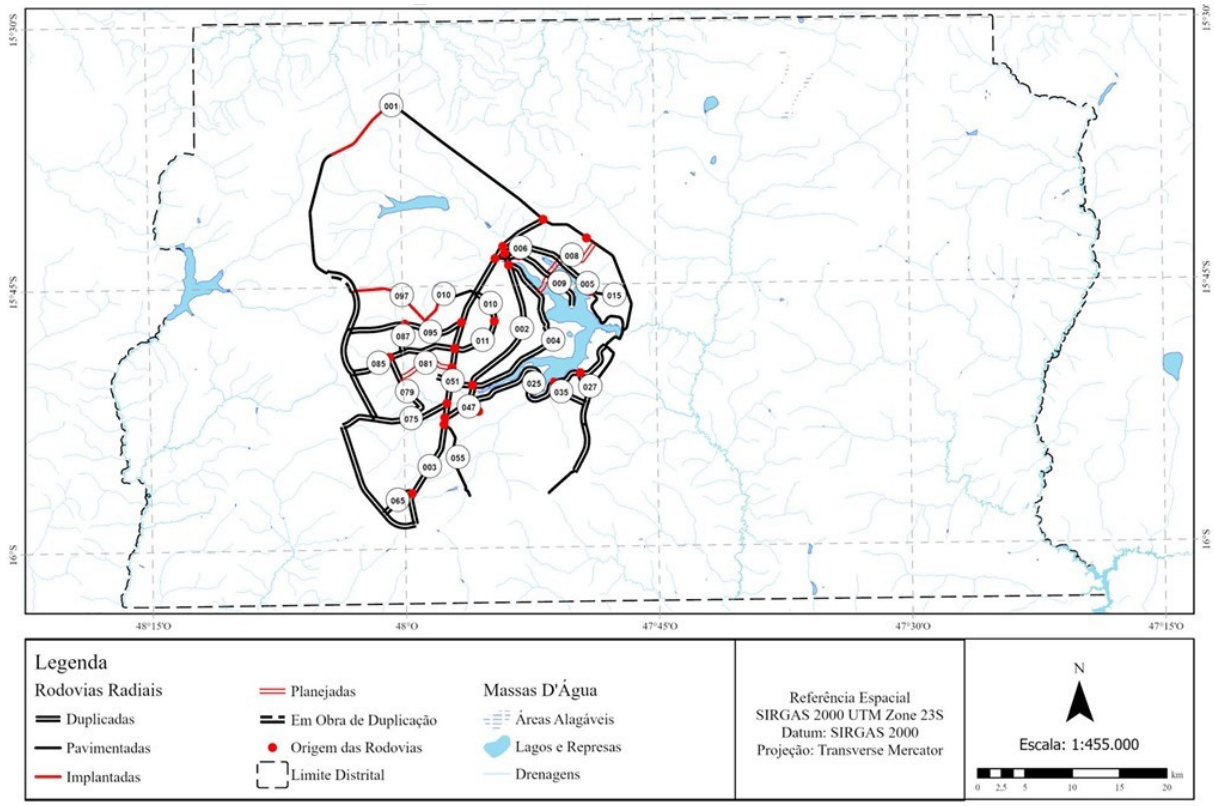

Figura 10. Mapa das Rodovias Radiais ou Eixos Rodoviários incluindo a DF-002. DER/DF. SIRGAS 2000.
Fonte: Silva (2022).

Já o DETRAN/DF é o órgão responsável pela gestão do trânsito no Distrito Federal. Suas atividades visam promover a segurança viária, a educação no trânsito e o controle administrativo dos veículos e suas atribuições incluem vias urbanas e rodovias que estejam sob jurisdição do GDF, ou seja, distritais e locais conforme Regimento Interno do órgão aprovado pelo Decreto nº. 27.784, de 16 de março de 2007.

O desenho do sistema viário de Brasília foi apresentado por Lucio Costa em 1957 no *Relatório do Plano Piloto*, e diante do júri do concurso entregou em conjunto os desenhos referentes ao projeto, mas infelizmente o arquiteto pouco tratou do assunto em seus textos, porém trouxe alguns elementos de referência na conceituação do projeto, descrevendo que:

> [...] houve o propósito de aplicar os princípios francos da técnica rodoviária - inclusive a eliminação dos cruzamentos - à técnica urbanística, conferindo-se ao eixo arqueado, correspondente às vias naturais de acesso, a função circulatória tronco, com pistas centrais de velocidade e pistas laterais para o tráfego local, e dispondo-se ao longo desse eixo o grosso dos setores residenciais.

A rodovia DF-002 ou o Eixo Rodoviário-Residencial, como o próprio Lucio Costa o definiu em seu Relatório (1957), foi desenhado com uma ligeira curvatura gradativa, com vistas a se adaptar ao declive e aclive da topografia local e a percorrer toda a extensão da cidade em uma via de caráter primário. Previu-se, então,uma circulação de veículos livre de qualquer cruzamento, possuindo apenas saídas e retornos para as quadras residenciais (localizadas em ambos os lados da faixa rodoviária) e também com acesso direto ao Eixo Monumental, onde estão localizados os serviços principais e a zona cívico-administrativa da cidade.

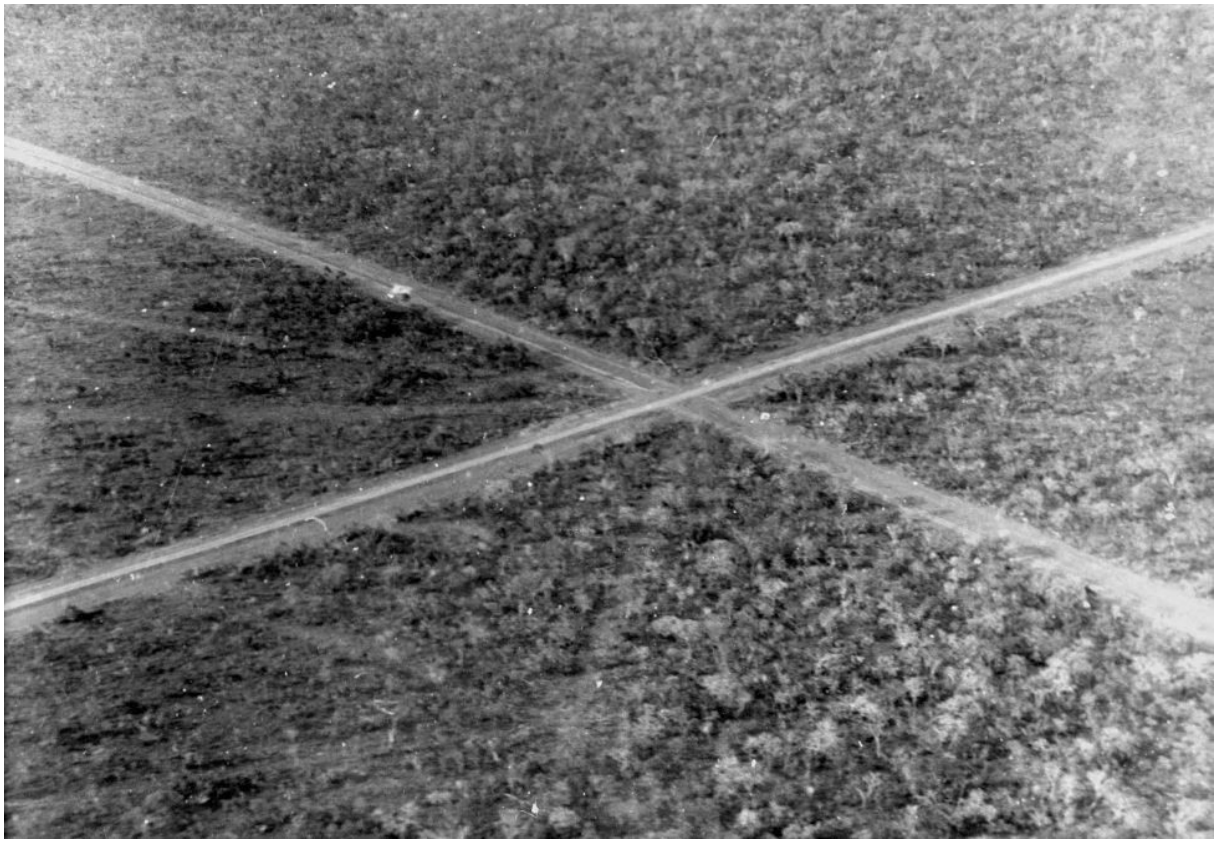

Figura 11. Cruzamento dos Eixos Monumental e Rodoviário (DF-002) em 1957
Fonte: Arquivo Público do Distrito Federal (ArpDF). Foto: Mário Fontenelle

O elemento basilar de análise desta dissertação se torna a rodovia supramencionada, definida como um dos eixos primários do projeto do Plano Piloto. Atualmente, essa rodovia é uma das principais vias urbanas da capital, sendo uma rodovia federal, expressa, que corta o Plano Piloto e a área central de Brasília, e tem papel crucial na organização do tráfego e na ligação entre diferentes regiões administrativas do Distrito Federal.

A rodovia possui dois pontos de acesso à cidade, um no eixo sul e outro no eixo norte. Conforme apresentado no *Relatório Brasília: 57-85* (GDF, 1985), sua execução deu-se como

previsto na proposta original de Lucio Costa, uma vez que se trata de um dos aspectos fundamentais do Plano Piloto, assim definida:

> A ênfase dada ao Eixo Rodoviário-Residencial é outra particularidade de Brasília: normalmente a escala generosa e a técnica impecável das auto estradas se detêm às portas da cidade, diluindo-se numa trama de avenidas e ruas que se cruzam. Em Brasília a auto-estrada conduz ao próprio coração da cidade e prossegue de um extremo a outro nos dos sentidos norte-sul, leste-oeste, sem perda de *élan*[25], porque a aplicação metropolitana da técnica rodoviária dispensa sinalização e garante o fluxo normal do tráfego urbano principal. Ao passo que nas quadras o motorista, advertido pela própria modalidade restritiva do acesso, reduz instintivamente a marcha e o carro se incorpora com naturalidade - por assim dizer, "domesticado" - à vida familiar cotidiana.

Conforme apontado por Chini (2019), "abordar o Eixão [denominação popular da rodovia DF-002] como a principal avenida transcende a análise de seu papel cultural". A consideração de seu desenho no contexto do urbanismo modernista levanta questões que podem ser percebidas como desafios, exigindo uma análise das soluções adotadas na gestão desse espaço urbano.

Essa rodovia testemunhou alterações significativas nos paradigmas do espaço urbano, integrando-se à paisagem não-monumental do Plano Piloto e é reconhecida como uma infraestrutura central em Brasília, desempenhando um papel fundamental na configuração da dinâmica urbana para os residentes da cidade (CHINI, 2019).

Compondo o processo de Tombamento do IPHAN, em carta datada de 01 de janeiro de 1990 e direcionada ao arquiteto Ítalo Campofiorito, Lucio Costa destaca o caráter rodoviário da cidade, ao defender o tombamento com intuito de assegurar às gerações futuras a oportunidade e o direito de conhecer Brasília tal como foi concebida. Transcreve-se, abaixo, sua consideração sobre o tema:

> [...] **Respeitar as características originais dos dois eixos** e do seu cruzamento, ou seja:
>
> - **manter o caráter <u>rodoviário</u> inerente à pista central do Eixo Rodoviário-Residencial**, para tanto, as paradas de ônibus nas pistas locais devem ficar o mais próximo possível das travessias de pedestres

[25] Élan. (do francês: élan). S.M. O mesmo que elã. Significados: 1) Arrebatamento súbito e efêmero, impulso; 2) Entusiasmo, disposição; 3) Inspiração, estro. Fonte: Dicionário Aurélio da Língua Portuguesa. "Élan" ou elã é uma palavra em francês que pode ser traduzida para o português como "ímpeto", "entusiasmo" ou "ardor". Ela é frequentemente usada para descrever um impulso interior, uma força motivadora ou uma energia apaixonada que impulsiona alguém a agir ou a se dedicar a uma causa específica. O termo está associado a uma qualidade dinâmica e vigorosa, representando um estado de espírito positivo e determinado. Em contextos diversos, "élan" pode ser utilizado para expressar entusiasmo, motivação ou o impulso que impulsiona a ação. Fonte: https://loja.ibrath.com/blogs/elan-significado/elan-significado.

> já construídas, com cercas vivas aramadas e impeditivas de um e de outro lado; (grifos do autor)

E conclui que:

> [...] Como vê trata-se, em suma, de respeitar Brasília. De complementar com sensibilidade e lucidez o que ainda lhe falta, preservando o que de válido sobreviveu.
> A cidade, que primeiro viveu dentro da minha cabeça, se soltou, já não me pertence, pertence ao Brasil.

Lucio Costa em seu *Relatório Brasília: 57-85* (GDF, 1985) embora tenha parecido um pouco crítico ao analisar a situação da cidade durante o percurso entre os anos de 1957 a 1985, não perde o otimismo e entende que, ao dizer que a cidade não o pertence mais, passa a deixar com os gestores os anos futuros mas relembra a importância da cidade, não apenas por ser a capital do Brasil, mas sobre ter sido a concretização de uma concepção urbanística significativa, e tudo que foi apontado por ele no momento dessa análise foi registrado nesse valioso documento contendo o ponto de vista do autor, orientando aqueles que terão a responsabilidade de prosseguir na tarefa de lidar com a evolução controlada da cidade principalmente entendendo os habitantes.

E encerra seu discurso com maestria: “de fato, est check-up urbanístico revela que a concepção original vingou, e que apesar de certos vícios congênitos e das mazelas advindas do desconhecimento das verdadeiras intenções do plano e de consequentes erros na sua interpretação, a saudável constituição orgânico-estrutural da cidade teórica proposta e a força das ideias ali contidas, garantiram-lhe singularidade e vida perene” (LUCIO COSTA, 1985).

4 O CONTEXTO DE SÍTIOS URBANOS TOMBADOS E A RELAÇÃO COM A PATRIMONIALIZAÇÃO

Neste capítulo a abordagem será efetuada a partir do contexto de sítios urbanos tombados, em particular o CUB, que está intrinsecamente ligado à patrimonialização e à preservação do patrimônio histórico e cultural. A relação entre a gestão dos sítios urbanos tombados e sua patrimonialização é essencial para a manutenção da identidade cultural e histórica de uma cidade, assim como para a preservação dos modos de vida e do bem estar dos cidadãos. Nessa relação, percebe-se também a tensão e a busca pelo equilíbrio entre a preservação e o desenvolvimento urbano, tendo o sistema viário como um dos grandes desafios.

Para iniciar o debate, algumas definições serão acionadas como pontos-chave. Primeiramente, é fundamental reforçar o entendimento de patrimônio cultural acionado nesta dissertação, articulando a noção presente no Decreto-Lei nº. 25, de 30 de novembro de 1937, ao que consolida o art. 216 da Constituição Brasileira de 1988. Nesse sentido, o Art. 216 da Constituição de 1988 determina que:

> Art. 216. Constituem patrimônio cultural brasileiro os bens de natureza material e imaterial, tomados individualmente ou em conjunto, portadores de referência à identidade, à ação, à memória dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira, nos quais se incluem:
>
> I - as formas de expressão;
>
> II - os modos de criar, fazer e viver;
>
> III - as criações científicas, artísticas e tecnológicas;
>
> IV - as obras, objetos, documentos, edificações e demais espaços destinados às manifestações artístico-culturais;
>
> V - os conjuntos urbanos e sítios de valor histórico, paisagístico, artístico, arqueológico, paleontológico, ecológico e científico.
>
> [...] (Grifos do autor)

Em segundo lugar, no caso específico do CUB, faz-se necessário entender e definir o principal instrumento incidente sobre o conjunto: trata-se do Tombamento[26], entendido aqui a partir da normativa que o institui (Decreto-Lei nº. 25, de 30 de novembro de 1937), como

[26] O termo "tombamento" tem origem no francês *tambouiller*, que significa "marcar com um sino" ou "marcar um objeto." A primeira Lei conhecida que tratou do assunto, definida como *classement*, surgiu na França em 1913, é amplamente reconhecida como uma das principais influências na legislação brasileira e serviu como um referencial jurídico para o Brasil e diversas outras nações. No contexto de preservação do patrimônio, o termo foi utilizado na França, quando o país começou a enfrentar desafios relacionados à conservação de seu patrimônio histórico. Em 1830, a França estabeleceu uma lei conhecida como "Lei de Monumentos Históricos" (*Loi des Monuments Historiques*), que representou um marco significativo na proteção do patrimônio cultural. Essa legislação permitia que o governo designasse edifícios e monumentos como históricos e, assim, protegesse-os de intervenções que pudessem comprometer sua integridade.

instrumento jurídico que atua na preservação e proteção de culturais, históricos arquitetônicos, e urbanos, conferindo a eles um status legal que impede alterações significativas sem a devida autorização (SANT´ANNA, 2014).

Uma terceira perspectiva relevante é própria patrimonialização do CUB, que tem início com o reconhecimento em nível distrital, federal e mundial do conjunto urbano, e visa preservar, manter e valorizar das suas características essenciais, dos valores patrimoniais, dos atributos fundamentais, da configuração espacial e das escalas urbanas, com base na sua importância histórica e cultural significativa (Minuta do PPCUB[27] - SEDUH/DF, 2023).

No processo de preservação do CUB e no centro desta dissertação, encontram-se desafios e conflitos que estão na base dos esforços de manter a preservação do patrimônio e as demandas por desenvolvimento urbano em consonância. É comum haver debates sobre como equilibrar a modernização da cidade com a necessidade de preservar seu passado e legado cultural (RIBEIRO, 2005), notadamente no que diz respeito aos trânsitos e territórios no contexto do tombamento. Isto é, a relação entre trânsitos e territórios no contexto do tombamento refere-se à dinâmica de movimento e a ocupação do espaço dentro desses sítios urbanos preservados. É crucial considerar como as atividades urbanas, o tráfego e a ocupação dos territórios se integram de forma sustentável, mantendo a integridade dos elementos tombados ou do próprio projeto da cidade, no caso, Brasília (RIBEIRO,2005).

Em tal contexto e dinâmica, destaca-se a importância do planejamento urbano, como já enfatizado nesta dissertação. A gestão de sítios urbanos, de forma geral, e a preservação do CUB têm por base a necessidade de um planejamento urbano sustentável, que respeite e integre o patrimônio cultural. No tombamento do CUB foi observada a mudança, talvez radical, da preservação do patrimônio moderno brasileiro, uma vez que em outros registros, tombava-se "a coisa" na tentativa de discorrer sobre a história da arquitetura do século XX no Brasil garantindo que aquilo seria notado como obra de arte futuramente. Em Brasília, foi diferente, conforme José Pessoa (2003) apresentou em sua página 8:

> [...] Em Brasília mais do que garantir para o futuro as arquiteturas ou a paisagem urbana do movimento moderno no século XX procura-se garantir a perenidade dos princípios urbanísticos deste movimento em uma paisagem passível de permanente mutação. No centro histórico do tombamento de Brasília o presente nunca se tornará passado.

[27] O PPCUB é um instrumento regulatório que reúne todo o regramento de ordenação urbanística das áreas do CUB em sintonia com a normativa de preservação desse conjunto urbano que é tombado nas instâncias distrital e federal e inscrito como Patrimônio Mundial pela Unesco juntamente com o desenvolvimento de planos, programas e projetos específicos para desenvolver, qualificar, modernizar e está em elaboração na SEDUH/DF desde 2007. Fonte: https://sistemas.df.gov.br/PPCUB_SEDUH/

Dentro deste capítulo há a apresentação de sítios urbanos tombados ou (des)tombados, casos processuais de ajustes e alterações sugeridos ou já efetuados na malha viária em conjunto com as políticas de preservação do patrimônio dentro do IPHAN, mais precisamente na Superintendência do Distrito Federal aliadas à gestão de competência do GDF dentro da SEDUH, concluindo-se com as contribuições para a cidade de Brasília, retomando o objetivo geral deste trabalho e indicando, acredito que tais análises e reflexões sejam incorporadas aos debates técnicos e acadêmicos, urbanísticos e culturais com vistas à preservação da cidade e dos modos de vida que constituem Brasília.

4.1 Sítios urbanos mundiais, seus sistemas viários e patrimônios culturais

Este tópico traz uma abordagem sobre a preservação, entendida, primeiramente com base no glossário da Portaria nº. 375/2018 do IPHAN, apresentando que:

> (1) Entendimento aplicável ao patrimônio cultural material. (2) Ação que designa o conceito mais genérico do conteúdo do trabalho do Iphan em relação ao patrimônio cultural material. (3) Implica nos processos de identificar, reconhecer, proteger, normatizar, autorizar, avaliar, fiscalizar, conservar, interpretar, promover e difundir os bens culturais materiais.

Já no Dicionário do Patrimônio Cultural - Preservação elaborado por Marcia Sant´Anna, para garantir a preservação das paisagens urbanas históricas, é essencial formular e implementar políticas públicas que protejam e equilibrem valores culturais e naturais. Isso requer a integração harmoniosa de intervenções contemporâneas com o tecido urbano histórico, utilizando instrumentos de participação, conhecimento e planejamento adaptados ao contexto local. O planejamento desempenha um papel crucial ao proteger a integridade, autenticidade, diversidade e importância cultural do patrimônio arquitetônico-urbanístico.

O conceito arquitetônico-urbanístico será abordado considerando as mudanças trazidas a partir da invenção dos automóveis, tomando como exemplo as cidades de Paris, Chandigarh e Dresden que enfrentaram tensões na busca de manter a essência de sua arquitetura original mesmo com os avanços da malha viária com o advento do automóvel e aumento da população.

Paris foi um exemplo único para Benevolo (2019). A cidade é considerada como pós-liberal, ou seja, de forma simplificada é aquela em que os gestores assumiram um dos lados

políticos (direita ou esquerda) e daí definiram os direcionamentos diante de suas convicções para suas gestões. Porém, em grande maioria, sobrepuseram uma cidade nova diante da cidade mais antiga, mesmo que fossem preservados alguns espaços, como monumentos e áreas históricas.

A Paris de Haussmann refere-se ao plano de reurbanização implementado pelo prefeito de Paris, Georges-Eugène Haussmann, durante o Segundo Império Francês, sob o comando de Napoleão III. Este projeto de renovação urbana ocorreu entre 1853 e 1870, transformando significativamente a aparência da cidade (BENEVOLO, 2019).

Ainda nas informações descritas por Benevolo (2019), Georges-Eugène Haussmann foi nomeado prefeito de Paris em 1853, e foi encarregado por Napoleão III de modernizar e expandir a cidade para resolver problemas de superlotação, falta de higiene e infraestrutura inadequada. O plano de Haussmann incluiu a criação de amplas avenidas, praças, parques e a demolição de bairros antigos e insalubres para dar lugar a estruturas modernas.

Basicamente, o principal objetivo da reforma urbana idealizada por Haussmann para Paris teria sido liberar o tecido urbano para facilitar manobras militares, ou seja, alargando ruas e até deslocando edifícios. E a grande transformação da cidade ocorreu praticamente em um terço do tecido da cidade sobre a ideia de grande expansão (BENEVOLO, 2019).

Para Le Corbusier (2009), o que ocorreu em Paris foi afrontoso: as mudanças implementadas por Haussmann foram controversas em seu tempo, pois muitas pessoas foram deslocadas de suas casas e bairros tradicionais foram destruídos. No entanto, entende-se que, no presente, o plano de Haussmann contribuiu para a modernização e revitalização de Paris, tornando-a uma cidade eficiente e mantendo-se esteticamente atraente.

A Paris de Haussmann é a Paris que vemos hoje, embora Hausmann tenha contribuído para a modernização e expansão da cidade, o plano também gerou debates em relação à preservação do patrimônio cultural (CHOAY, 2000).

Haussmann redesenhou vastas áreas de Paris, demolindo bairros antigos, becos estreitos e estruturas medievais. Isso levantou preocupações sobre a preservação do patrimônio arquitetônico e histórico, já que muitos edifícios significativos foram perdidos no processo (LE CORBUSIER, 2009).

Para Le Corbusier (2009) é importante contextualizar que ele via a cidade tradicional, especialmente as ruas históricas, como obsoletas, e a introdução de novos meios de transporte, como automóveis e ônibus, foi um fator determinante na transformação da concepção urbana. Ele acreditava que a cidade deveria ser reorganizada de maneira funcional e eficiente,

afastando-se das características históricas e adotando uma abordagem mais racional e orientada para o futuro.

O plano de Haussmann introduziu a criação de amplas avenidas, praças e parques, proporcionando uma nova estética à cidade. Se por um lado teria representado investimento na circulação e em um determinado entendimento de qualidade de vida, também significou a perda de elementos históricos e culturais em favor de uma estética mais uniforme.

O sistema viário de Paris foi drasticamente transformado, com a introdução de avenidas largas e alamedas arborizadas. Isso influenciou a identidade urbana da cidade, mas muitos criticaram a perda da atmosfera medieval e da autenticidade parisiense (BENEVOLO, 2019).

Apesar das perdas iniciais, o legado de Haussmann também inclui alguns marcos e a construção de praças notáveis que agora são parte integrante do patrimônio cultural de Paris. A cidade continua a enfrentar desafios na gestão (principalmente na contraposição entre o antigo e novo) e preservação de seu patrimônio, enquanto busca equilibrar a modernização com a manutenção de sua rica herança cultural (UNESCO, s/d)[28].

Embora a cidade de Paris não seja considerada como Patrimônio Mundial em sua totalidade pela UNESCO, a evolução da cidade de Paris e sua história podem ser contempladas ao percorrer as margens do Sena desde o Museu do Louvre até a Torre Eiffel, passando pela Praça da Concórdia, o Grand Palais e o Petit Palais. Junto ao rio, se encontram também a Catedral de Notre-Dame e sua *Sainte Chapelle*, duas obras-primas da arquitetura gótica. Em tradução livre do sítio da UNESCO (s/d):

> Paris, às margens do Sena, unidos por uma paisagem grandiosa às margens do rio, os monumentos, a arquitetura e os prédios representativos ao longo das margens do Sena em Paris ilustram com perfeição a maioria dos estilos, artes decorativas e métodos de construção empregados ao longo de quase oito séculos.

As amplas praças e avenidas traçadas em outras partes da cidade com plano urbanístico de Haussmann serviram de modelo ao ordenamento urbano de muitas cidades do mundo, principalmente na América Latina (UNESCO, 1991).

Le Corbusier defendia uma abordagem mais radical e funcional, influenciada pelos avanços tecnológicos, especialmente os relacionados aos meios de transporte. Porém, em

[28] "Paris, Banks of the Seine", ou em tradução livre: "Paris, margens do Sena" é o texto de apresentação do patrimônio mundial reconhecido pela UNESCO. Disponível em https://whc.unesco.org/en/list/600.

ambas análises refletem diferentes perspectivas sobre o desenvolvimento urbano e a relação entre tradição e modernidade.

Observando o plano de Chandigarh, próxima análise deste item, tem-se um projeto do arquiteto Le Corbusier no período pós guerra, conhecido por sua abordagem única e inovadora na concepção de uma cidade. Chandigarh é a capital conjunta do Punjab, na Índia, e foi planejada como uma cidade modelo após a independência do país em 1947.

Alguns dos aspectos notáveis de seu projeto podem ser considerados como o início do urbanismo modernista, e assim uma referência a Lucio Costa. Em seu livro *Urbanismo*, Choay (2009, p. 184) apresenta que a perspectiva defendida por Le Corbusier: "arquitetura e urbanismo são indissociáveis, uma arquitetura nova que ponha em prática as novas técnicas de construção e a nova visão do espaço só tem sentido quando integrada a uma cidade moderna".

Em Chandigarh, Le Corbusier concebeu a cidade com uma abordagem urbanística baseada em funcionalidades específicas, atribuindo diferentes setores para cumprir funções específicas, como moradia, trabalho, lazer, educação e indústria. Assim, Chandigarh foi separada em setores, assim como Brasília viria a ser projetada. Na cidade indiana, os setores residenciais foram projetados para proporcionar uma vida tranquila e eficiente; o "Complexo do Capitólio[29]" ou o centro cívico da cidade inclui o Secretariado, o Tribunal Superior e a Assembleia Legislativa; o centro da cidade (Setor 17) constituía o coração das atividades comerciais e administrativas; a área industrial foi designada para o desenvolvimento industrial.

Já o sistema de circulação inclui sete tipos diferentes de estradas conhecidas como "7 Vs", cada uma desempenhando um papel específico no tráfego da cidade. Posteriormente, uma via para ciclistas chamada "V 8" foi adicionada para a circulação de bicicletas, um advento dos anos seguintes à sua construção. Conforme Choay (2019), a regra do "7 Vs" foi estabelecida em 1948 a pedido da UNESCO, composta por 7 vias "capazes de regular a circulação moderna".

Em relação ao patrimônio cultural de Chandigarh, o plano urbanístico e os edifícios concebidos por Le Corbusier são considerados um patrimônio arquitetônico significativo. O Complexo do Capitólio, em particular, é reconhecido como Patrimônio Mundial da UNESCO

[29] O Complexo do Capitólio projetado por Le Corbusier em Chandigarh, é uma parte integral do plano urbanístico da cidade e um marco significativo na arquitetura moderna. Estruturalmente esse espaço é composto pelo 1. Secretariado que serve como sede do governo e é um edifício imponente que abriga diversos departamentos administrativos; 2. o Tribunal Superior projetado para a administração judicial; e 3. a Assembleia Legislativa: sede do governo legislativo. (Fonte: https://www.archdaily.com.br/br/01-74349/classicos-da-arquitetura-secretariado-de-chandigarh-le-corbusier)

desde 2016. A cidade é elogiada por sua fusão de elementos modernos e funcionais com o contexto cultural e climático da Índia. Os edifícios projetados por Le Corbusier e sua equipe são marcos importantes e atraem visitantes interessados em arquitetura e urbanismo. O legado arquitetônico de Chandigarh destaca-se como uma expressão única do movimento moderno na Índia.

O outro caso a ser analisado aqui se trata de Dresden[30], na Alemanha. Conforme informações da UNESCO[31] (2009), o Comitê do Patrimônio Mundial se reuniu em Sevilha em 25 de junho de 2009, e diante da previsão da construção de uma ponte com quatro pistas, visível a partir do centro histórico de Dresden, concluiu que esta afetaria de forma irreparável a paisagem cultural do Vale do Elba em um ponto especialmente sensível.

Em 2004, a UNESCO havia conferido a 18 quilômetros do Vale do Elba, que cortavam o centro da cidade, o título de patrimônio mundial. A partir desse traçado do vale, era possível visualizar edifícios significativos para a cidade, além de outras construções barrocas, juntamente com o trabalho paisagístico e de jardinagem da região, que, em sua maioria, remontavam os séculos XVIII e XIX.

Porém, conforme matéria publicada pela emissora alemã Deutsche Welle (DW), em fevereiro de 2005, os habitantes da cidade decidiram pela construção da ponte através de um plebiscito, mesmo sem saber se a obra afetaria o título concedido pela UNESCO. A obra foi iniciada no ano de 2007 e, em 2009, a UNESCO retirou o título de patrimônio mundial àquela cidade.

Ainda, conforme a UNESCO (2009), foi a segunda vez na história da instituição que um Patrimônio Mundial perde o título. Em 2007, o Santuário Natural de Órix Árabe, em Omã, foi retirado da lista devido à redução da área de preservação ambiental.

O ministro alemão da Cultura, Bernard Neumann teria lamentado a decisão, que pôs um fim à longa briga entre a cidade de Dresden e o Comitê do Patrimônio Mundial, com o seguinte discurso; "é mais que lamentável que as partes interessadas não tenham chegado a um acordo", disse o ministro, lembrando que o governo alemão sempre tentou atuar como mediador na disputa, embora não tenha podido exercer influência direta sobre a decisão de construir a ponte pelos cidadãos de Dresden.

[30] A cidade de Dresden, na Alemanha, é a capital do estado da Saxônia, mas foi fundada em 1173, como um marco no Sacro Império Romano-Germânico. Com aproximadamente 500 mil habitantes, a cidade era residência real dos reis da Saxônia, e foi também a residência dos reis da Polônia de 1697 a 1763. Desde momentos após a segunda guerra mundial, e da reunificação Alemã, Dresden tem sido um importante centro cultural, político e econômico. (Fonte:https://apureguria.com/europa/alemanha/dresden/#google_vignette)

[31] Parte do texto sobre o caso de Dresden foi retirado das referências da própria UNESCO (2009) disponível em https://whc.unesco.org/en/news/522.

Ainda, conforme a matéria apresentada pela emissora alemã, por “pior que a perda pareça, pesquisas atuais de opinião pública apontam que a maioria dos habitantes de Dresden acha que o título de Patrimônio Mundial é dispensável”.

Assim, é possível concluir que em Paris, um exemplo marcante de intervenção que envolveu mobilidade e modernização em uma cidade já estabelecida e com um rico patrimônio histórico é o projeto de renovação das margens do rio Sena. A iniciativa buscou conciliar a preservação do patrimônio arquitetônico e cultural parisiense com a modernização das áreas urbanas, priorizando a mobilidade sustentável e a qualidade de vida dos cidadãos.

Já em Chandigarh, destaca-se um projeto que partiu da questão da planificação urbana, abordando diversos aspectos, incluindo a mobilidade. Foi concebida como uma cidade moderna e funcional, com amplos espaços abertos e uma rede viária eficiente e sua planificação urbana considerou a mobilidade como um elemento fundamental, com ruas largas e bem distribuídas, além de um sistema de transporte público integrado. Essa abordagem holística evidencia a importância de considerar a mobilidade desde o planejamento inicial de uma cidade, que se tornou patrimônio mundial nos anos seguintes.

Por fim, em Dresden a mobilidade foi priorizada em relação ao reconhecimento patrimonial e algumas dessas intervenções afetaram áreas históricas e protegidas da cidade, levantando questões sobre a preservação do patrimônio cultural. O caso de Dresden exemplifica os desafios enfrentados quando os objetivos de mobilidade entram em conflito com as preocupações de preservação do patrimônio, destacando a necessidade de um planejamento urbano cuidadoso e integrado que leve em consideração ambos os aspectos.

4.2 Preservação do CUB: onde está o Eixo Rodoviário-Residencial?

Dos momentos históricos que antecedem a construção de Brasília, a problemática gira em torno do modelo de urbanismo modernista que a trata como cidade rodoviarista, definido pelo próprio autor, Lucio Costa, em 1957. Ao meu entendimento, e com base nessa pesquisa, Brasília é uma cidade projetada para automóveis, com traçado prioritário para veículos transitarem com maior facilidade. Seu projeto também abarcou a chegada do automóvel no Brasil e da indústria automobilística.

Diante dessa pesquisa, houveram certos obstáculos em encontrar referências tampouco informações acerca do sistema viário de Brasília no âmbito da preservação do CUB. A pesquisa surpreendeu na medida que trouxe pouquíssimas informações sobre a temática específica do sistema viário, e com isso foram trabalhados os seguintes questionamentos:

- É possível avaliar o sistema viário descolado do título de patrimônio em suas três esferas (distrital, federal e mundial)?
- As alterações propostas no sistema viário devem ou podem ser apenas analisadas apenas urbanisticamente?
- Qual o motivo das referências serem tão poucas e não muito informativas?
- A perspectiva de crescimento da cidade para Lucio Costa foi modesta demais para não considerar os ajustes que seriam necessários futuramente para o sistema viário?
- Como avaliar o plano e a planificação das cidades considerando uma análise crítica das estratégias, processos e resultados de um planejamento urbano sustentável no âmbito da gestão de um sítio tombado?

O rodoviarismo aqui se tornou o termo principal adotado para discutir a temática, mas neste trabalho foi possível avaliar outros elementos que o traduzem dentro do processo de tombamento, que é visto nas descrições do próprio Lucio Costa ao citar o Eixo Rodoviário-Residencial e o Eixo Monumental como macro delimitadores na divisão das quatro escalas e no zoneamento da cidade.

Ainda que não seja objeto desta dissertação, é importante pincelar sobre os conceitos das quatro escalas já mencionadas neste trabalho. Conforme o Decreto nº. 10.829, de 14 de outubro de 1987, "a manutenção do Plano Piloto de Brasília é assegurada pela preservação das características essenciais de quatro escalas distintas em que se traduz a concepção urbana da cidade: a monumental, a residencial, a gregária e a bucólica".

O Decreto define tais escalas: a escala monumental, "concebida para conferir à cidade a marca de efetiva capital do País" (art. 3º), consiste no o centro político local; a escala residencial (art. 4º) proporciona "uma nova maneira de viver, própria de Brasília, e está configurada ao longo das alas Sul e Norte do Eixo Rodoviário-Residencial"; a escala gregária (art. 7º) é o que foi concebido como "centro de Brasília, em torno da intersecção dos Eixos Monumental e Rodoviário-Residencial"; e a escala bucólica (art. 9º), "que confere à Brasília o caráter de cidade-parque, configurada em todas as áreas livres", destinadas à preservação paisagística e ao lazer, consideradas áreas *non-aedificandi*[32] e onde deve prevalecer a cobertura vegetal do cerrado nativo.

[32] O termo *non-aedificandi* vem do Latim e significa "não edificável". Para o antigo Código de Obras e Edificações do DF - Decreto nº. 19.915 de 17 de dezembro de 1998 considera-se uma "faixa de terra com restrições para construir, edificar ou ocupar".

Visto que o Eixo Rodoviário-Residencial está contido dentro da escala residencial e que estes são elementos que interagem entre si, hoje não há como avaliar essa rodovia de forma descolada do conceito do projeto do Plano Piloto. Isso porque suas alterações interferem diretamente na paisagem urbana da escala residencial, que uma das características principais, conforme preconiza o Decreto nº. 10.829/1987, é ter em maioria percentual o espaço livre (contabilizando o paisagismo, arborização, as vias de acesso de veículos e as áreas de pedestres).

Assim, retorna-se à temática principal, o Eixo Rodoviário-Residencial, que é citado reiteradamente em inúmeros documentos, diante do mote do tombamento, mas sem informações detalhadas de como seriam seus ajustes dentro da preservação da cidade.

No processo de tombamento nº. 1.305-T-90, disponível como Processo SEI-IPHAN[33] nº. 01458.002000/2011-08, há um documento escrito por Lucio Costa ao arquiteto Ítalo Campofiorito, definindo que o sistema viário é parte essencial da cidade, caracterizando-se como elemento excepcional na sua preservação.

Ainda durante a pesquisa, localizou-se uma das citações voltadas à preservação do sistema viário, que, surge em texto elaborado por Maria Elisa Costa intitulado *Notas relativas ao tombamento de Brasília*[34], que trouxe a seguinte orientação em sua página 33:

> [...]
> 13. SISTEMA VIÁRIO
> 13.1 Características a serem preservadas e/ou restabelecidas:
> a. Os dois eixos determinantes da concepção urbana como troncos de circulação principal dentro do Plano Piloto.
> b. As características originais do Eixo Monumental, admitida a instalação de semáforos onde estritamente necessário;
> c. As características deliberadamente rodoviárias do Eixo Rodoviário-Residencial, sendo vedada a instalação de semáforos.
> [...]

[33] O SEI ou Sistema Eletrônico de Informações é uma ferramenta eletrônica para a realização do processo administrativo, gestão de documentos e processos eletrônicos, e tem como objetivo promover a eficiência administrativa no âmbito dos órgãos e das entidades da administração pública federal, estadual e distrital, tanto direta, autárquica quanto fundacional. Foi aprovado pelo Decreto nº. 8.539, de 8 de outubro de 2015 e foi desenvolvido pelo Tribunal Regional Federal da 4ª Região (TRF4), com sede na cidade de Porto Alegre. (Fonte: https://www.gov.br/economia/pt-br/acesso-a-informacao/sei)

[34] "NORMAS DE PRESERVAÇÃO - NP" se refere a um documento que possui esclarecimentos a respeito do tombamento de Brasília, onde a mesma escreve que "não existe, a meu ver, uma compreensão clara a respeito deste tombamento, necessariamente diferente de todos os demais". A intenção destas notas foi dar uma diretriz, na medida do possível não ambígua, que norteie o estabelecimento de critérios de avaliação específicos e foi elaborado por Maria Elisa Costa, filha de Lucio Costa, arquiteto e urbanista e autor do projeto do Plano Piloto de Brasília no ano de 1997. Fonte: Mapoteca principal da SEDUH/DF.

Para Perpétuo (2015), o método de conservação tentou priorizar as conexões do que foi construído com as ideias e conceitos que definiram o projeto urbano, mas esse tombamento foi além do objeto em si, sem obstruir a contínua transformação da cidade.

Maria Elisa Costa (1997), por sua vez, entende que o objetivo do tombamento se ateve à preservação, ao longo do tempo, das características peculiares desta cidade única, importando, antes de mais nada, as características que fazem de Brasília o que ela é, e o que é indispensável para que a identidade diferenciada da capital permaneça e o que é fundamental se preservar.

O sistema viário projetado por Lucio Costa acaba sendo o limitador das escalas, já que elas são acessadas por vias e rodovias com capacidades distintas no número de veículos e hierarquias diferentes entre si, mantendo o caráter facilitador nos deslocamentos da cidade. É possível inclusive afirmar que em Brasília, há vários caminhos para chegar em um mesmo endereço devido à disposição e quantidade de vias e rodovias direcionadas nos pontos cardeais norte, sul, leste e oeste.

Seriam esses elementos um arcabouço para a escrita de outro trabalho, portanto hei de continuar atento ao citar apenas o elemento de recorte, o Eixo Rodoviário-Residencial.

O Eixo Rodoviário-Residencial é uma via com pouco mais de 13 km de extensão, cobrindo as "asas" de Brasília, Asa Sul e Asa Norte. Da saída norte, liga-se a Sobradinho[35] e, da saída sul, chega-se à Candangolândia[36], duas regiões administrativas nos eixos sul e norte da cidade, respectivamente. O Eixão, como é popularmente conhecido, é uma via que não possui semáforos ou mesmo passarelas superficiais: a travessia de pedestres é feita por galerias subterrâneas devido à velocidade permitida pelos veículos nessa rodovia.

É interessante notar que o Eixão é a única estrada-parque do Distrito Federal que não é nomeada assim oficialmente, mesmo considerando a forma como ela é arborizada e seu papel de integração. Em 1994 ela foi incluída no Sistema Rodoviário do Distrito Federal (SRDF) conforme o Decreto nº. 16.054, de 08 de novembro do mesmo ano, e passou a ter a sigla de DF-002. Já em 1998, sua nomenclatura oficial passa a ser "Eixo Rodoviário Lucio Costa" através da Lei nº. 2.127, de 12 de novembro do mesmo ano.

[35] Sobradinho é uma antiga "cidade-satélite", hoje "região administrativa" que foi fundada no dia 13 de maio de 1960, mas só chegou a ser oficializada mais tarde, pelo Decreto nº. 571, de 19 de janeiro de 1967. (Fonte: https://www.sobradinho.df.gov.br/category/sobre-a-ra/conheca-a-ra/)

[36] Candangolândia é uma antiga "cidade-satélite", hoje "região administrativa" que integra a poligonal do CUB. É conhecida como cidade-mãe, por ser o núcleo central da construção de Brasília, foi onde abrigou os pioneiros que ajudaram a erguer a capital federal. O primeiro acampamento foi construído em 1956 pela NOVACAP para abrigar escolas, posto de saúde, restaurante, entre outras instalações, além das residências das equipes técnicas e administrativas da empresa. (Fonte: https://www.candangolandia.df.gov.br/category/sobre-a-ra/conheca-a-ra/)

Para Chini (2019), seja chamado de Eixo Rodoviário-Residencial, denominado por Lucio Costa; seja Eixo Rodoviário Lucio Costa, definido por legislação; seja DF-002, designação dada pelo Sistema Rodoviário do Distrito Federal; seja "Eixão" como popularmente é chamado; todos são nomes que designam uma artéria urbana, que recebe, em média, o fluxo de 120 mil carros diariamente.

Ainda para Chini (2019), observa-se que o Eixão representa a única via expressa (com velocidade máxima de 80 km/h), sem semáforos, permitindo ter trânsito fluido e contínuo, e cortando toda a cidade no sentido longitudinal.

Conforme indicado no manual SRDF, o Eixo Rodoviário-Residencial se fragmenta em dois segmentos. Ao contrário da representação de Lucio Costa no Relatório do Plano Piloto (1957), o ponto zero não tem início na Rodoviária. O primeiro trecho, ao Norte, é estabelecido a partir do Trevo de Triagem Norte (TTN), que proporciona acesso à região administrativa do Lago Norte, entre outras regiões localizadas no norte do DF, estendendo-se até a rodoviária do Plano Piloto, totalizando 7,2 km. A partir desse ponto, a via continua até o Trevo de Triagem Sul (TTS), adicionando mais 6,6 km, resultando em uma extensão total de 13,8 km. Geralmente, são encontradas variações nas extensões do Eixo Rodoviário-Residencial, sendo mencionados valores de 13 km ou 14 km, dependendo do arredondamento do número oficial.

Esta rodovia é composta por três vias de alta velocidade, emoldurada por grandes faixas laterais arborizadas e ajardinadas. O conjunto totaliza sete faixas, sendo que a faixa central, separada por elementos de limitação rodoviária fixos no solo (ou "tartarugas") é definida para deslocamento livre do Presidente da República, é apresentada como "faixa presidencial[37]". Há um desnível em pontos de acesso às quadras residenciais com faixas de desaceleração e pequenos viadutos, e abaixo da via principal são distribuídas passagens de pedestres subterrâneas (CHINI, 2019).

Essa estratégia de se criar uma via de fluxo livre e contínuo para veículos, separando de forma clara a circulação de pedestres, uniu a técnica viária e a paisagística na cidade-parque, ou, como define Sylvia Ficher (2005), foram "Paradigmas Modernistas", ou seja, foram artifícios de projeto e desenho utilizados de forma recorrente no urbanismo da década de 1950, por conta do movimento rodoviarista.

[37] A faixa presidencial ficou conhecida pois estaria livre sob a justificativa de ter sido usada por comboios oficiais com o do Presidente do Brasil, visto que o Eixão é caminho entre a Residência Oficial da Granja do Torto e o Palácio do Planalto, nos primeiros anos da cidade. Segundo o Departamento de Estradas e Rodagem (DER), trata-se apenas de uma faixa de separação - apesar de que, de fato, ela pode ser usada por veículos oficiais e ambulâncias.

Ainda, em continuidade à legislação específica para essa Rodovia, com base no tombamento distrital, nos artigos 1º, 4º e 5º do Decreto nº. 10.829/1987, há a compreensão do Eixo Rodoviário-Residencial como elemento estruturador do projeto.

Surge, então, a temática da gestão do patrimônio em contraponto aos avanços da malha viária. Enquanto a gestão dessa malha viária busca compreender o processo de dinamicidade e evolução da cidade ao longo dos anos, com a patrimonialização do sítio urbano, a preservação do espaço passa a se basear em um conceito de território que remete "à identidade, à nação, à memória dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira" (BRASIL, 1988).

Cabe, aqui, retomar o I Seminário de Estudos dos Problemas Urbanos de Brasília, entre 05 a 21 de agosto de 1974, quando algumas menções de circulações (podemos considerar também como termo "mobilidade" nos dias atuais) e sistema viário foram efetuadas, principalmente no que tange ao quantitativo de veículos se deslocando para a cidade.

Conforme bibliografia, na página 21, Lucio Costa iniciou o primeiro dia de debate com o seguinte discurso:

> "O que os preocupa e os congrega aqui não são divagações sobre os antecedentes de Brasília, já conhecidos ou sobre a história de como tudo ocorreu, mas os problemas atuais e do futuro de Brasília. Isso é o que os traz a este Seminário, oportunamente idealizado e posto em ação pela Comissão do Distrito Federal do Senado".

Na transcrição dos discursos, é possível notar que Lucio Costa se emocionou em diversos momentos, e foi aclamado por palmas de todos os presentes. O arquiteto reiterou, então, a concepção inicial do Plano Piloto, desenhada por eixos que se cruzam e citou fatos ocorridos durante a execução da cidade, relembrou também um momento que acredito ser o elemento-chave da construção desta urbe: segundo Lucio Costa, após alguns obstáculos ao andamento das obras de Brasília, o então presidente Kubitschek teria definido, que as funções seriam separadas - "o que for de arquitetura é o Oscar [Niemeyer] que delibera; de urbanismo é o Lucio [Costa]; de execução, Israel [Pinheiro da Silva][38]. Fora daí, nada de interferências. Assim foi, e tudo ocorreu bem daí por diante". Acredito ser possível definir este como o

[38] Israel Pinheiro da Silva (1907-1996) foi um político e engenheiro brasileiro que desempenhou um papel significativo na política e na administração pública, especialmente durante o governo de Juscelino Kubitschek. Foi presidente da NOVACAP, criada através da Lei nº. 2.874, de 19 de setembro de 1956, com finalidade única de gerenciar e coordenar a construção da nova Capital do Brasil. (Fonte: https://www.novacap.df.gov.br/)

momento em que as obras começaram a avançar em harmonia, já que os atores e suas atuações foram claramente definidos.

No mesmo I Seminário de Estudos dos Problemas Urbanos de Brasília, o engenheiro Geraldo Roberto Orlandi, representante da Secretaria de Viação e Obras do DF, disse em seu discurso que, apesar de Brasília ter sido projetada antes de haver a indústria automobilística, cujo dados não existiam no tocante da evolução no quantitativo de automóveis a serem utilizados pela população brasileira, o que obrigou a cidade a muitas adaptações nos 14 anos que decorreram desde a inauguração até o seminário.

Será que o aguçamento das questões relativas ao tráfego e à mobilidade fez com que o planejamento urbano corresse atrás da necessidade de adaptações e soluções? Diante da lógica da década de 1970, haveria muitas surpresas futuras voltadas para a temática do sistema viário, mas ali, no Seminário realizado em 1974, foi orientado que os técnicos deveriam trabalhar e criar soluções na prática ao invés de se trabalhar teoricamente. Afinal Brasília estava ali, mesmo que incompleta, em pleno vapor.

Ainda para Orlandi, durante seu discurso, apresenta que na mesma década de 1970, com o suporte do GEIPOT[39] efetuou-se busca por soluções para o sistema viário de Brasília, e completa: “que venha o metrô, ou o aero-trem, que venham as grandes vias expressas, os grandes entroncamentos ferroviários, que venham as grandes convenções internacionais decidindo os destinos da humanidade: Brasília saberá contê-los”. (página 39)

Em sequência no primeiro dia de debate, cabe destacar a manifestação de Cloraldino Soares Severo, que na época ocupava a presidência do GEIPOT, vinculado ao Ministério dos Transportes. Severo então afirmou que, ao abordar as questões de transporte, as pessoas compreendiam, ou pelo menos desejavam compreender o mínimo sobre o assunto. Isso ocorria porque, naquele momento, a sociedade estava profundamente inserida na "era do automóvel" - assunto central neste trabalho - e essa temática influenciava diretamente a vida de todos. Para Severo (página 67), “Brasília, dentre outras cidades, era considerada um local com sistema viário audacioso, espaçoso, consequentemente com inúmeras possibilidades de solução, e com ampla capacidade viária”.

[39] GEIPOT é a sigla dada para o Grupo Executivo de Integração da Política de Transportes que foi criado pelo Decreto 57.003, de 11 de outubro de 1965. O grupo era composto pelos seguintes ministros: Ministro da Viação e Obras Públicas, Ministro da Fazenda, Ministro Extraordinário para o Planejamento e Coordenação Econômica e Chefe do Estado-Maior das Forças Armadas. Seu objetivo inicial definido no decreto de criação era “traçar as diretrizes para o atendimento integrado, eficiente e econômico da presente e futura demanda de transportes no País”. (Fonte: GOULARTI FILHO, 2015. Disponível em: https://www.rbgdr.net/revista/index.php/rbgdr/article/view/2522/541)

Na análise de Chini (2019), em Brasília, o automóvel desempenha um papel central em sua infraestrutura, sendo inicialmente considerado um símbolo de agilidade e eficiência. No entanto, é possível afirmar, no presente, que a ênfase na expansão da malha viária revelou desvantagens significativas, como a deterioração do tecido urbano, altas taxas de acidentes de trânsito e questionamentos sobre a eficácia na resolução do congestionamento.

Daí, surge um questionamento inerente a este trabalho: como podem ser efetuadas alterações no sistema viário de Brasília visando a preservação do patrimônio sem afetar o sítio reconhecido mundialmente pela UNESCO?

A partir disso, é importante refletir sobre a gestão do patrimônio, sobre a preservação de Brasília, sobre como a mobilidade deve ser considerada em sua gestão, e ainda sobre a (in)evitabilidade do dinamismo urbano e crescimento da população.

Em todos os documentos oficiais que citam a preservação do patrimônio de Brasília nas esferas Distrital e Federal, os elementos norteadores de preservação são definidos praticamente em similaridade tanto no Decreto do DF nº. 10.829, de 14 de outubro de 1987 quanto na Portaria nº. 314, de 08 de outubro de 1992, do IPHAN. As diretrizes se traduzem apenas em critérios para "preservação da concepção urbanística de Brasília" e de "proteção do Conjunto Urbanístico de Brasília, tombado nos termos da decisão do Conselho Consultivo da SPHAN, homologada pelo Ministro da Cultura", respectivamente.

A UNESCO, por sua vez, apresentou o Diploma declarando Brasília como Patrimônio da Humanidade em 1987, juntamente com o documento oficial do ICOMOS nº. 445 datado de outubro do mesmo ano. Neste lê-se, em tradução livre: "devido à enormidade do desafio, à escala extravagante do projeto e aos recursos maciços investidos nele, a criação de Brasília é inquestionavelmente uma grande conquista na história do urbanismo" (ICOMOS, 1987). O relatório é finalizado com o aval favorável, também em tradução livre: "o ICOMOS, ao expressar uma opinião favorável em princípio à inclusão de Brasília na Lista do Patrimônio Mundial, considera que a propriedade deve ser inscrita sob a condição de que garantias mínimas de proteção assegurem a preservação da criação urbana de Costa e Niemeyer" (ICOMOS, 1987).

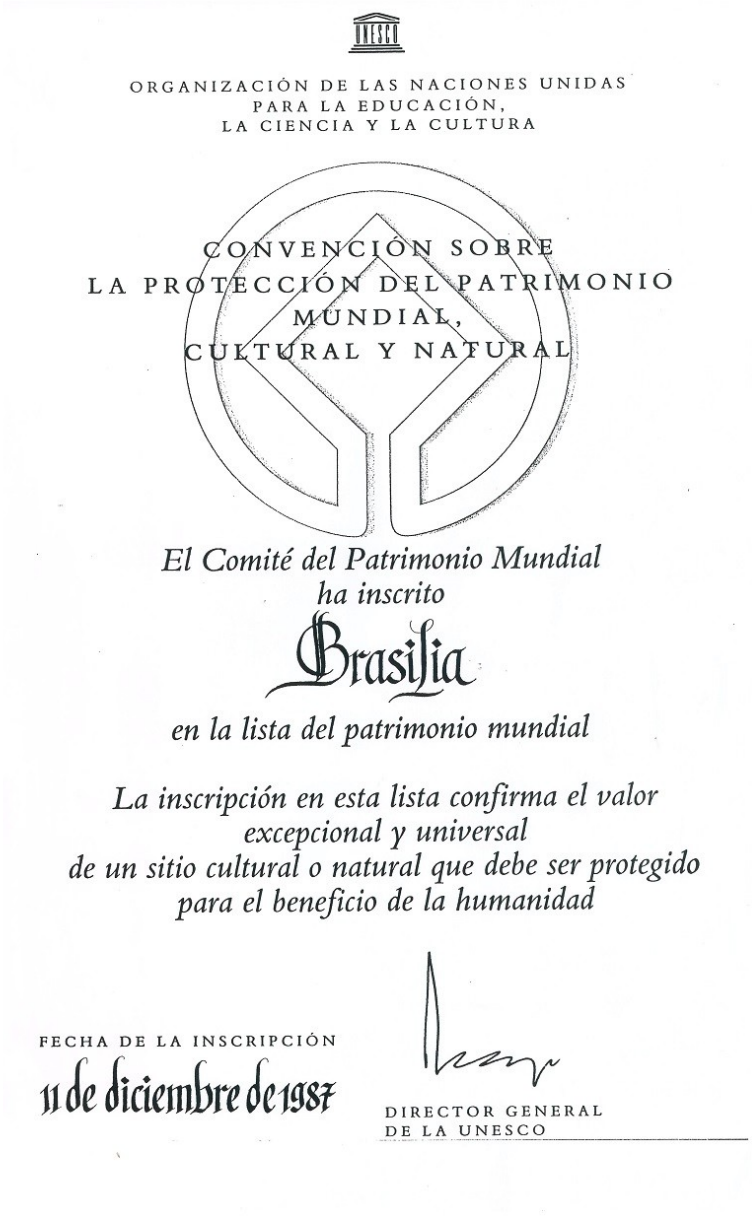

Figura 12. Diploma da UNESCO declarando Brasília como Patrimônio Mundial
Fonte: http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/574

A partir da análise relacionada à preservação do patrimônio e do Eixo Rodoviário-Residencial, passamos agora para uma das grandes alterações que impactaram diretamente na paisagem urbana da cidade.

O acesso que vamos observar está localizado no extremo norte da cidade, onde está a Ponte do Bragueto[40], denominado como Trevo de Triagem Norte (TTN). Neste local ocorreu

[40] A Ponte do Bragueto ou Ponte do Braghetto é o nome dado ao acesso de ligação do CUB à parte norte do Distrito Federal localizada sobre o Lago Paranoá. Esta foi inaugurada em 1961 e batizada com o nome da empresa construtora que trabalhou no local à época, a Braghetto, que executou a obra por licitação da NOVACAP. (Fonte: https://www.der.df.gov.br/transito-sobre-a-ponte-do-bragueto-e-liberado/)

uma das maiores intervenções no sistema viário em um dos principais acessos ao CUB, que recebe os visitantes de outros estados e outras regiões administrativas do eixo norte.

A obra foi iniciada em 2014 e teve sua finalização em 2023 com o alargamento das vias e o acréscimo de viadutos. Dentro os impactos da construção, destaca-se que o caráter primário de contemplação da paisagem urbana ou da escala bucólica foi alterado para a melhoria no trânsito de veículos que ali se concentrava durante os horários de pico em longos engarrafamentos.

Semelhantemente aos exemplos de tensões entre preservação e intervenções urbanísticas citados no item anterior, é relevante analisar a tensão, no CUB, entre a mobilidade e o patrimônio, cujas soluções podem, no limite, acarretar a perda de um título patrimonial de tamanha importância.

Dois exemplos de alterações de grande porte no Eixo Rodoviário-Residencial contribuem para a essa discussão: trata-se da alteração no eixo norte, chamado de "Trevo de Triagem Norte" (TTN) e da alteração no eixo sul, chamada de "Trevo de Triagem Sul" (TTS). Tais alterações propuseram (e executaram) a construção de mais vias, túneis e viadutos com o objetivo de priorizar a velocidade dos automóveis, a fluidez motorizada; e consequentemente alteraram a paisagem urbana.

O TTN teve seu com projeto iniciado em 2009 e sua obra, em 2014, orçada inicialmente em aproximadamente R$ 128 milhões. A intervenção, como um todo, executou prioritariamente a construção das pontes e viadutos, terraplenagem, pavimentação e drenagem profunda – que é a colocação de tubulação de águas pluviais para escoamento de águas da chuva, além da implantação de 9 km de ciclovias. Toda a estrutura viária da região, compreendida em 15 obras de arte[41] – sendo três pontes e 12 viadutos – foi rebatizada de Complexo Viário Joaquim Roriz. O Decreto com a mudança foi publicado no Diário Oficial do DF em 04 de fevereiro de 2023.

Cabe questionar se havia, à época, soluções a serem estudadas que não causasse tamanha alteração no local, como assim se segue:

[41] "Obras de arte" conforme ABNT NBR 6118 – Projeto de estruturas de concreto, se refere a estilos de obras de construção civil como pontes, viadutos, passarelas e túneis. Elas levam esse nome porque no passado essas infraestruturas eram construídas por artistas com uma boa intuição estética, o que fazia com que as obras fossem consideradas uma arte. E o termo é usado até os dias de hoje. (Fonte: https://ctcinfra.com.br/obras-de-arte-especiais/)

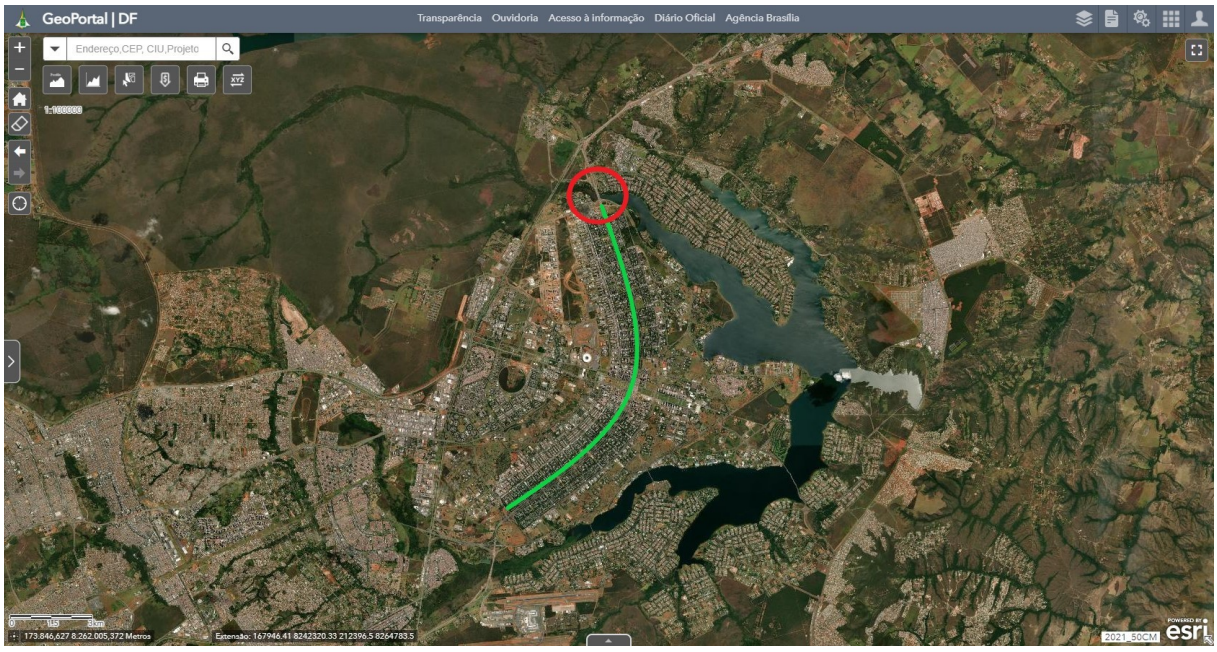

Figura 13. Localização do TTN (marcação em vermelho) em relação ao Eixo Rodoviário-Residencial.
Fonte: Geoportal - SEDUH



Figura 14. Imagem da Ponte do Bragueto e o sistema viário circundante no ano de 2009.
Fonte: Geoportal - SEDUH



Figura 15. Imagem da Ponte do Bragueto e o sistema viário circundante no ano de 2017 - o início das obras do TTN.
Fonte: Geoportal - SEDUH

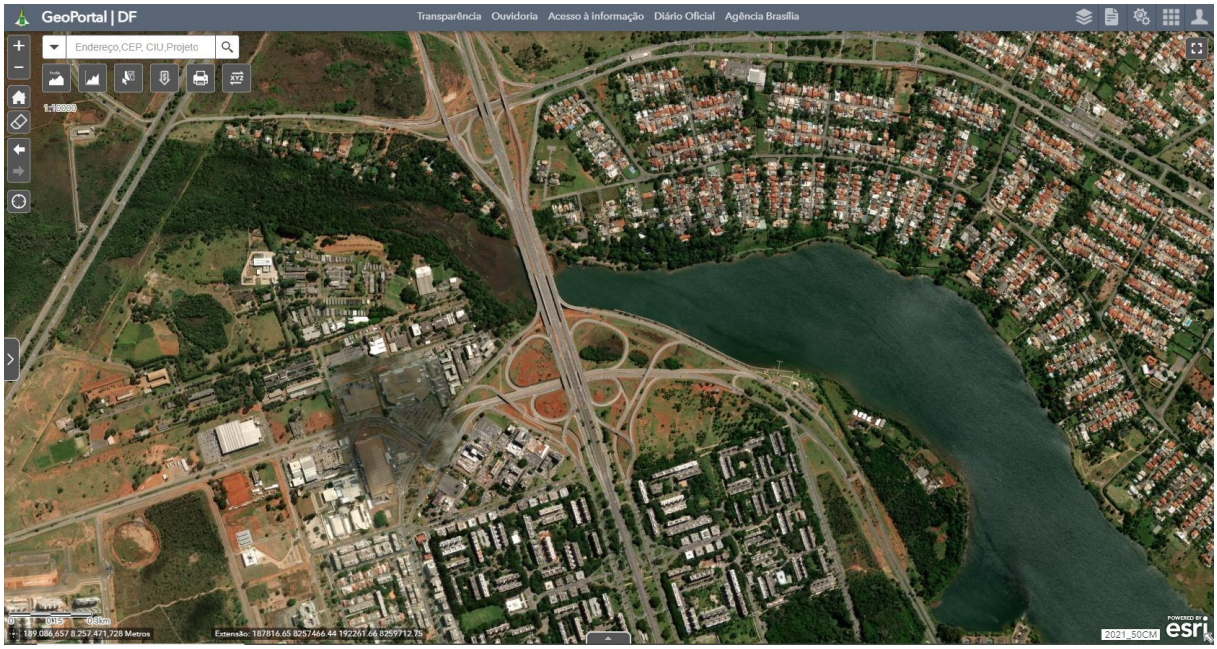

Figura 16. Imagem da Ponte do Bragueto e o sistema viário circundante no ano de 2021 após a realização das obras do TTN (situação atual).
Fonte: Geoportal - SEDUH



Figura 17. Imagem da Ponte do Bragueto e o sistema viário circundante durante as obras (s/d). Fonte: https://geo-df-der.hub.arcgis.com/



Figura 18. Imagem da Ponte do Bragueto e o sistema viário circundante após as obras (s/d). Fonte: https://geo-df-der.hub.arcgis.com/

De acordo com o Decreto nº. 37.949, de 12 de janeiro de 2017, que aprova o Regimento Interno do DER/DF, não há determinação para que sejam analisadas especificidades referentes à preservação e tombamento de Brasília em seus projetos de sistema viário. São descritas as atribuições nos artigos 3º e 4º do Regimento Interno (legislação anexa), porém não há sequer menção de uma forma de ligação junto aos órgãos e instituições que tratam da preservação do CUB, mesmo que fique patente que, com a intervenção do TTN, a paisagem daqueles que se direcionam ao CUB através da saída norte foi alterada de forma significativa.

Importa, nesse sentido, pensar em que medida a aproximação entre os setores responsáveis pela gestão e planejamento urbano poderia contribuir em situações como essa, principalmente em se tratando de aproximar os órgãos e instituições que tratam da temática para uma busca de soluções em conjunto.

4.3 Os processos e relações interinstitucionais

Neste item são avaliados os órgãos e instituições que tratam da preservação do CUB e como ocorrem as relações interinstitucionais, com vistas a problematizar quais são os entendimentos diante de soluções apresentadas para pensar na preservação do patrimônio e na mobilidade da cidade.

É necessário explicar em primeiro momento quais são os órgãos e instituições que tratam da temática do sistema viário dentro do CUB.

Por um lado, há o Instituto de Patrimônio Artístico e Histórico Nacional (IPHAN), que voltou recentemente a constar como autarquia vinculada ao Ministério da Cultura (MinC) do Governo Federal. Tem "como missão promover a preservação do patrimônio cultural brasileiro de forma sustentável, contribuindo para a cidadania plena e para o reconhecimento, valorização e difusão da diversidade cultural, na acepção do art. 216 da Constituição Federal" (IPHAN, 2023). Em Brasília, especificamente na proteção do CUB, é representado através da Superintendência do IPHAN no Distrito Federal;

Tem-se também a Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Habitação do Distrito Federal (SEDUH) - GDF responsável por coordenar as políticas públicas relacionadas ao desenvolvimento urbano e à habitação na região.

Há ainda o Departamento de Estradas de Rodagem do Distrito Federal (DER/DF), órgão do governo do Distrito Federal responsável pela gestão, conservação, manutenção e melhoria da malha viária local. Atua especificamente dentro do Distrito Federal, sendo responsável pelas rodovias federais que cruzam o território do DF. O DER atua no planejamento e execução de obras relacionadas a rodovias e vias urbanas, buscando garantir a mobilidade e segurança no trânsito dentro do Distrito Federal.

Ao Departamento de Trânsito do Distrito Federal (DETRAN/DF), por sua vez, cabe a gestão do trânsito no Distrito Federal. Suas atividades visam promover a segurança viária, a educação no trânsito e o controle administrativo dos veículos e suas atribuições incluem vias urbanas e rodovias que estejam sob jurisdição do governo do Distrito Federal.

Cabe incluir também a Secretaria de Estado de Cultura e Economia Criativa do Distrito Federal (SECEC), órgão do governo do Distrito Federal responsável por coordenar políticas culturais, promover o desenvolvimento da cultura e apoiar diversas expressões artísticas na região. Esta secretaria está envolvida na preservação e conservação de bens culturais materiais e imateriais, como edifícios históricos e manifestações culturais

tradicionais. Também no âmbito do Governo do Distrito Federal, há a Secretaria de Estado de Proteção da Ordem Urbanística do Distrito Federal (DF LEGAL), cuja missão institucional é promover o crescimento ordenado da cidade dentro da legalidade. A Secretaria tem autonomia em suas ações de fiscalização, com um novo perfil de atuação, incluindo a mediação e conciliação de conflitos, além de pautar sua atuação em conjunto com os demais órgãos do governo. Há ainda a Secretaria de Estado de Transporte e Mobilidade do Distrito Federal (SEMOB), que é responsável por planejar, coordenar, executar e avaliar a gestão e as políticas de mobilidade do Distrito Federal. A atual nomenclatura foi definida pelo GDF, conforme o Decreto nº. 39.610, de 1º de janeiro de 2019 em seu Art. 26.

Ribeiro (2005) apresenta uma cronologia da gestão de Brasília, em que destaca que a atenção voltada à preservação do Plano Piloto de Brasília emerge desde a construção da cidade, refletindo-se em diversas iniciativas normativas. Entre elas, destaca-se a Lei Santiago Dantas[42], datada de 1960, o Código de Obras de 1967 e o Plano de Estruturação e Organização Territorial do Distrito Federal (PEOT[43]), implementados em 1977. Essas medidas indicam um compromisso continuado com a manutenção do caráter original e planejado da capital brasileira, evidenciando a importância atribuída à sua preservação ao longo do tempo (RIBEIRO, 2005), mesmo antes de seu reconhecimento, nas várias instâncias, como patrimônio cultural.

Assim, ao relembrar as informações do Seminário de Estudos dos Problemas Urbanos de Brasília, de 1974, amplamente mencionado dentro desta dissertação, na página 83 da referida bibliografia que retrata esse evento, houve um questionamento formulado pelo Arquiteto Deloy Becker[44], presente no plenário:

> É óbvio perguntar: quem atribui competência de decisão aos devidos órgãos, já que não existe um Conselho de Assessoria Multidisciplinar de Técnicos competentes dentro da Administração do GDF?

A Resposta foi, então, apresentada pelo engenheiro Geraldo Roberto Orlandi, representante da Secretaria de Viação e Obras do DF:

[42] A Lei Santiago Dantas representa a primeira legislação orgânica do Distrito Federal, estipulando que toda modificação na cidade requer aprovação prévia do Senado Federal (RIBEIRO, 2005).

[43] O PEOT tem, como primeiro objetivo, a "preservação do caráter político-administrativo e cultural da capital do país" (RIBEIRO, 2005).

[44] Conforme a mesma referência bibliográfica, o Arquiteto Deloy Becker era representante do Instituto de Arquitetos do Brasil no Distrito Federal e membro da Comissão de Estudos sobre o Planejamento do Distrito Federal.

> A atribuição é dada pela própria função à Secretaria de Viação e Obras. Quem atribui é o Conselho de Arquitetura e Urbanismo da Cidade.

Não era segredo que havia problemas diante do trânsito de veículos em Brasília desde 1974 e também discussões envolvendo a multidisciplinaridade das equipes que tratavam do planejamento da cidade. São inclusive variados e inúmeros os questionamentos sobre essa temática durante o Seminário mencionado.

No terceiro dia de Seminário, por discurso apresentado pelo Arquiteto e Urbanista Jaime Lerner[45], então Prefeito da cidade de Curitiba, este manifestou sua opinião sobre o planejamento urbano, então com as premissas da década de 1970. Para Lerner, aquele momento era de transição, e as cidades pela primeira vez estavam sendo direcionadas para onde caminhar. Para ele, era necessário "prever para prover", como essência do planejamento, e que com essa mudança de perspectiva, as cidades começaram a desenvolver não só apenas soluções para o presente, como a criação de novas avenidas, viadutos, ou passagens subterrâneas, mas estariam também buscando reorientar o crescimento das cidades, evitando assim "grandes cirurgias urbanas" (páginas 116 e 117).

Lerner sugere que o objetivo deste seminário era traçar paralelos em relação ao futuro de Brasília. Seria "fundamental", em sua opinião, uma nova conceituação diante do problema da mobilidade (mencionada como "circulação", em seu discurso), em que o automóvel, priorizado até aquele momento, daria lugar ao transporte coletivo, e que deveriam se tentar correções no "transporte e massa" com o intuito de se pensar na população de Brasília na escala do pedestre ou por ele: "na escala humanizada (páginas 118 e 119).

As discussões no Seminário com diversos outros estudiosos admitem que não há dúvidas do processo de metropolização do espaço mesmo diante de uma cidade incompleta. Todos sugerem ainda serem inadiáveis as ações de planejamento como um processo dinâmico e integrado, também indicando uma administração unificada pelos objetivos e propósitos diante do desenvolvimento e planejamento de Brasília, de competência interdisciplinar (página 163).

Por fim, e não menos importante, no quarto dia do Seminário, o Presidente do Instituto de Arquitetos do Brasil à época, Professor Miguel Alves Pereira, iniciou seu discurso com importante referência a Lucio Costa (página 195):

[45] Jaime Lerner foi um renomado arquiteto e urbanista brasileiro, falecido em 2021, foi uma figura proeminente na área de planejamento urbano e arquitetura, com contribuições significativas para o desenvolvimento de cidades no Brasil. Lerner ficou notoriamente conhecido por seu papel como prefeito de Curitiba, e durante seus mandatos, Lerner implementou inovações urbanísticas que tornaram Curitiba uma referência mundial em planejamento urbano sustentável. (Fonte: https://www.jaimelerner.com)

> Só mesmo a envergadura e o extraordinário fôlego da proposta urbanística têm conseguido mantê-la viva. É preciso, no entanto, que registremos o altivo momento em que, neste plenário, o verbo de Lucio Costa nos outorgou a extrema responsabilidade de pensarmos e assumirmos o futuro de Brasília.

Com isso o professor manifestou sua opinião, em que defendeu que, para qualificar a vida urbana de Brasília, um dos elementos catalisadores deveria ser uma equipe interdisciplinar do planejamento urbano. Remeteu, ainda, e ao Professor Carlos Coutinho, também conferencista, na defesa de um sistema de planejamento a nível técnico, decisório e administrativo, propondo um Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Brasília (IPPUB) através de um convênio entre o GDF e a Universidade de Brasília (UnB).

Em análise mais recentes, no trabalho desenvolvido por de Perpétuo (2015), debruçou-se sobre a criação de um grupo interinstitucional de trabalho para a Preservação do Patrimônio Histórico, Cultural e Natural (GT-Brasília) sugerido ao final da década de 1970, que englobava, à época, o Ministério da Educação e Cultura, a Universidade de Brasília (UnB) e o Governo do Distrito Federal (GDF), visando estabelecer e delinear parâmetros para a formulação da política de preservação do patrimônio do Distrito Federal, e a partir deste momento então é possível identificar que a Interinstitucionalidade foi "tomada" pela ideia de patrimônio e deixou de equalizar as demais preocupações referentes somente à gestão e ao planejamento urbano de Brasília.

Porém, o grupo criado efetivamente na década de 1980, teve início um estudo amplo, desenvolvido por profissionais ligados ao SPHAN, a órgãos do Governo do Distrito Federal e professores da Universidade de Brasília. Esse grupo, conhecido como GT-Brasília, propunha uma inovadora leitura do território do Distrito Federal, abarcando propostas para diversas tipologias e morfologias do patrimônio da capital, introduzindo o tema do planejamento urbano associado à preservação (Brasil, 2016). Acerca desse tema, o grupo cunhou o conceito de “preservação dinâmica”, “compreendida como a preservação dos espaços na perspectiva da permanência de atributos essenciais e da transformação a partir de critérios artísticos e históricos, referenciados pela população” (Ribeiro e Perpétuo, 2016, p. 11). Entretanto, este trabalho não seria levado a cabo em sua perspectiva final, ou seja, a elaboração da legislação a ser aplicada para proteção dos diversos bens patrimoniais então identificados no Distrito Federal.

Um dos obstáculos enfrentados relacionava-se à natureza de bens culturais não reconhecidos pela opinião pública, exigindo uma abordagem abrangente do patrimônio

cultural em todo o Distrito Federal. Fazia-se necessário identificar e promover os momentos históricos da ocupação do território, bem como o tema da espacialidade, já que Brasília não estava restrita apenas ao Plano Piloto (RIBEIRO, 2005; PERPÉTUO, 2015).

Já em 1981, ocorreu a criação de um novo grupo, no âmbito da então Secretaria do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional[46], constituindo a primeira ação governamental específica para tratar a preservação do patrimônio cultural da cidade de maneira institucionalizada e tecnicamente sistematizada.

Diante da criação de diversos grupos de trabalho, um destacou-se dos demais: em 1987, criou-se um grupo especificamente para o reconhecimento de Brasília como patrimônio cultural brasileiro e mundial. Este grupo trabalhou na elaboração do dossiê técnico da candidatura de Brasília à Lista do Patrimônio Mundial nos termos exigidos pela UNESCO.

Ribeiro (2005) apresenta que o grupo de trabalho estabelecido em 1981 prosseguiu com suas atividades até 1998, propondo uma abordagem de preservação dinâmica. Essa abordagem estava fundamentada na manutenção das características essenciais do espaço, as quais conferem identidade, e na alteração de elementos que afetam a funcionalidade dos espaços, desde que essas mudanças fossem guiadas por escolhas éticas. Essas escolhas seriam respaldadas pela conscientização da população, derivada de sua experiência vivencial e do entendimento dos estudos técnicos realizados. Isso representaria um diálogo bidirecional com os residentes e usuários da cidade, reconhecendo que o espaço urbano é dinâmico e resulta das práticas sociais.

Porém em 2015 foi retomado novo Acordo de Cooperação Técnica entre IPHAN, por meio de sua Superintendência do DF, e o GDF, por intermédio da antiga Secretaria de Estado de Gestão do Território e Habitação do Distrito Federal - SEGETH. No âmbito desse Acordo, propunha-se realizar a gestão compartilhada do CUB (Portaria Conjunta nº. 1 - IPHAN/SEGETH de 12 de julho de 2016). Vale ressaltar que o grupo continua a pesquisa e avaliação em inúmeros processos que tratam de alterações significativas no CUB até os dias de hoje[47].

Diante desse cenário, é importante ressaltar que, de acordo com minha experiência e compreensão, mesmo que estes grupos de trabalho tenham tido desafios ao longo dos anos, um dos maiores foi o entendimento que o tombamento da cidade deveria também incluir os

[46] Anterior à alteração para o nome IPHAN, a instituição carregava o nome de Serviço de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (SPHAN).

[47] Processo SEI-GDF nº. 0390-000138/2015 que possui todas as atas de reuniões e pareceres técnicos das análises conjuntas entre os órgãos e instituições participantes do Grupo desde 2015.

edifícios que ali compõe o projeto urbanístico, não de forma individual, mas o conceito de que o desenho foi formado a partir da intersecção de um conjunto de elementos, incluindo também essas edificações no seu traçado original.

Por mais que tenham sido efetuadas propostas de preservação dinâmica, para Perpétuo (2015), por mais que preservação da lógica estrutural do projeto tenha visado manter a integridade dele, essa abordagem também se configura como uma estratégia associada a uma preocupação significativa tanto entre os especialistas em preservação quanto na sociedade civil, incluindo agentes públicos e políticos: o receio de que o processo de tombamento pudesse efetivamente "congelar" o desenvolvimento urbano de uma cidade.

5 MINHA CONTRIBUIÇÃO PARA BRASÍLIA E O MODO DE PENSAR O FUTURO: 50 ANOS EM 50?

Não é fácil chegar a uma conclusão depois de um vasto esforço de pesquisa que se proponha a entender as atribuições institucionais no planejamento urbano e preservação de Brasília, a contribuir para melhorias no sistema viário da cidade, a articular proteção do sítio tombado e os modos de vida locais com aspectos de seu crescimento, considerando o tráfego de veículos e refletindo sobre as dificuldades relacionadas à mobilidade durante o período de recorte dos últimos cinco anos, considerando até a data anterior à pandemia da COVID-19[48].

Do ponto de vista da preservação do patrimônio cultural, mesmo que o tombamento possua ressalvas para intervenção nas principais características da cidade, os documentos que definem a patrimonialização do Plano Piloto de Brasília e que, a princípio, trazem elementos que devem nortear a gestão desse bem não determinam parâmetros específicos para a temática aqui discutida, o que dificulta o direcionamento das análises processuais que tramitam na SEDUH bem como em outras instituições que lidam diretamente com a gestão do CUB, como o IPHAN, e também incluindo os órgãos responsáveis pelo sistema viário no Distrito Federal, DER, DETRAN e SEMOB.

Portanto, a contribuição deste trabalho ocorreu com a análise crítica de questões reais que envolvem prerrogativas e atribuições do planejamento urbano, com ênfase na mobilidade urbana, sistema viário e preservação do patrimônio cultural, avaliando os debates que surgiram diante de ajustes na área tombada, mas nos limites colocados pela legislação envolvida. Na discussão aqui proposta, o intuito sempre será mantê-lo preservado e inscrito como patrimônio mundial.

No entanto, busca-se analisar possibilidades, dentro das lógicas da preservação do patrimônio cultural, da premência da mobilidade urbana e da intensificação da relação entre tais lógicas para viabilizar a obtenção de respostas práticas e soluções factíveis no que tange à gestão do sítio tombado, à qualidade de vida de seus habitantes, com ênfase na mobilidade

[48] A Organização Mundial da Saúde (OMS) declarou que os coronavírus (CoV) são uma ampla família de vírus que podem causar uma variedade de condições, do resfriado comum a doenças mais graves. Em 30 de janeiro de 2020 que o surto do novo coronavírus (2019-nCoV) constituiu uma Emergência de Saúde Pública de Importância Internacional (ESPII) – o mais alto nível de alerta da Organização, conforme previsto no Regulamento Sanitário Internacional. Essa decisão buscou aprimorar a coordenação, a cooperação e a solidariedade global para interromper a propagação do vírus. ESPII é considerada, nos termos do Regulamento Sanitário Internacional (RSI), "um evento extraordinário que pode constituir um risco de saúde pública para outros países devido à disseminação internacional de doenças; e potencialmente requer uma resposta internacional coordenada e imediata". É a sexta vez na história que uma Emergência de Saúde Pública de Importância Internacional é declarada. E em 11 de março de 2020, a COVID-19 foi caracterizada pela OMS como uma pandemia. O termo "pandemia" se refere à distribuição geográfica de uma doença e não à sua gravidade.

urbana e com recorte no sistema viário, o que possibilitou apresentar possibilidades e sugestões objetivas dentro da sua gestão.

Um novo modelo no método de gestão compartilhada poderá ser aplicado dentro das instituições que tratam da preservação do patrimônio cultural de Brasília, dentre eles as Secretarias de Estado de Cultura, de Desenvolvimento Urbano, de Transporte e Mobilidade, com autarquias ligadas à temática rodoviária (DER e DETRAN) junto ao IPHAN, que foram acionados neste trabalho.

Conforme Perpétuo (2015), proponho uma atenção contínua e dinâmica ao sítio tombado: "enfim, Brasília, continuamente revisitada - isto é, continuar olhando e trabalhando por Brasília, pelas ideias de Lucio Costa, pelas premissas apresentadas num projeto secular.

Defendeu-se, aqui, que a mobilidade urbana seja abordada com olhos mais dinâmicos e focados no contexto do tombamento, das limitações e determinações trazidas nesse âmbito. Tratou-se e trata-se de buscar soluções possíveis para ajuste do sistema viário, no presente e futuramente, sem grandes intervenções que acabem com as intenções de uma cidade bucólica em todo seu espaço livre e de horizonte visível. É certo que o direito de ir e vir continuará como base de abordagem na análise: trata-se de uma experiência de alguém que mora e se desloca em Brasília, de uma servidora do setor que discute precisamente a mobilidade urbana, mas também de uma pesquisadora dos discursos de preservação do patrimônio e do sistema viário de maneira interdisciplinar com os diferentes órgãos e instituições que tratam da temática.

A ideia aqui é pensar em (novos) grupos de trabalho que possam tratar da temática da preservação do CUB dentro dos órgãos e instituições responsáveis pela mobilidade, transportes e sistema viário. Que possam também, e juntamente com os órgãos e instituições atuais (IPHAN, SEDUH, DF LEGAL), propor em conjunto novos olhares nas análises e na compreensão das alterações sugeridas em Brasília.

Importante ressaltar que já no ano de 1974, no Seminário realizado no Senado, as questões da interdisciplinaridade nas análises estavam presentes: eram, então, um mote observado pelos conferencistas, inclusive por Lucio Costa. Desse mesmo Seminário, cabe retomar a manifestação do engenheiro Geraldo Roberto Orlandi, que, como representante da Secretaria de Viação e Obras do DF, afirma em seu discurso a respeito de sua impressão por Brasília:

> [...] da *civitas* a admirável, magnífica, fantástica, como primeiro arauto da época que estava por chegar, como o primeiro projétil para o

> desenvolvimento, provando ao mundo admirado e entusiasmado que ideias desenvolvidas já tínhamos - e provando ao mundo e a nós mesmos que podíamos concretizá-las a curto prazo -, como o fizemos a seguir. Brasília simples, arrojada, nova, dimensionada para o futuro - cujo futuro, no entanto, tinha parâmetros daquele tempo (ESTUDOS E DEBATES DO SEMINÁRIO, pág. 37, Senado, 1974).

Porém, o futuro aqui chegou, e os órgãos diretamente ligados à preservação do CUB tratam as análises processuais de forma separada dos órgãos responsáveis pela mobilidade, transportes e sistema viário quando solicitados. É possível inclusive afirmar que, apesar das discussões que já datam 50 anos, não há atualmente, dentro dos órgãos que tratam da mobilidade, transportes e sistema viário, setores ou departamentos que se atenham à pauta da preservação do patrimônio cultural, nem mesmo ao tombamento de Brasília.

Assim, questiono, retomando os questionamentos que motivaram esta dissertação e propondo a continuidade do tema por outros pesquisadores:

I) Como é possível contribuir na discussão do sítio do patrimônio mundial de Brasília para ampliação do conhecimento entre os órgãos envolvidos no sistema viário?

II) Como exercer a prática profissional criando uma sinergia entre a gestão da cidade no que se refere o sistema viário com o sítio do patrimônio mundial?

III) Como criar uma relação institucional com os órgãos que tratam do patrimônio e da mobilidade urbana no que se refere especificamente ao sistema viário de Brasília?

IV) Como efetuar as avaliações de casos relativos ao CUB dentro da SEDUH de forma crítica mantendo uma relação direta com os órgãos que tratam do sistema viário e mobilidade com foco na preservação da cidade?

V) É possível elaborar propostas para promover a gestão compartilhada do CUB, tratando a interdisciplinaridade entre os órgãos e seguindo os conceitos principais das Portarias do IPHAN e demais legislações referentes à preservação desse patrimônio?

Diante dos questionamentos acima, acredito ser possível contribuir na discussão do patrimônio mundial de Brasília considerando a ampliação do conhecimento, desde que os órgãos e instituições estejam dispostas a trabalhar em conjunto, criando uma relação interinstitucional, mesmo que embates sejam criados. Importa assegurar a possibilidade de articulação política entre os gestores principais das pastas.

As perspectivas futuras para o desenvolvimento e planejamento urbano de Brasília ainda estão surgindo. Depara-se com e estimula-se diversos discursos nacionais e mundiais voltados para uma mobilidade sustentável, um transporte coletivo eficiente e soluções simplificadas no sistema viário visando redução do uso do automóvel individual. Tais debates deveriam partir de uma reflexão sobre o que se espera na evolução de Brasília e que tipo de alterações podem ser propostas sem afetar diretamente os conceitos basilares dos modos de vida e da preservação da cidade.

E hoje há de se pensar: deve-se manter o espaço exatamente como foi construído? Ou aceitam-se novas alterações para sua melhoria? Quais os impactos dessas duas frentes para o futuro? Essas alterações são necessárias para a circulação de veículos? Quais tipos de impacto são causados?

Há também de se pensar em novas propostas para melhorar a gestão dos processos diante desses órgãos e instituições, e quais caminhos devem ser seguidos ao considerar a implementação de políticas públicas para o desenvolvimento da cidade.

Para Ulpiano (2012), Brasília como patrimônio cultural é um lugar de referência, possui vetores materiais e significado de valor.

O IPHAN para Brasília tem papel fundamental e central na rede de relações que articula e protagoniza no campo do patrimônio cultural, possui ainda ações discricionárias de proteção e salvaguarda. É preciso utilizar essas bases e definir uma rede de relações institucionais.

Infelizmente nos dias de hoje a interesses políticos e econômicos concorrentes à preservação do patrimônio acabam falando mais alto nas ações públicas voltadas a gerir o tombamento de Brasília, as formas de vida na cidade, o bem estar de seus moradores, as referências à ação, identidade e memória dos diversos grupos que construíram, significaram e mantêm a cidade. Nessa tensão, as informações dentro da temática do sistema viário e da preservação do patrimônio cultural acabam se desencontrando. É possível pensar em uma política pública que situe Brasília como lugar, paisagem, território e preservação diante da lógica rodoviarista construída ao longo de décadas e que permanece atualmente?

O estudo de todo o processo aqui tratado revelou que se trata de uma construção no campo do planejamento urbano e que ela é dinâmica. Arrisca-se afirmar que a preservação de Brasília enquanto patrimônio cultural reconhecido e nos parâmetros que a definem como CUB não pode considerá-la como um monumento estático. Antes, é preciso analisar como incorporar reavaliações e ajustes em benefício dos modos de vida de seus habitantes, de seu bem estar, de sua memória e identidade, de seu crescimento e história. Como servidores

públicos atuantes em Brasília, seja a partir do GDF e de suas diversas secretarias, seja a partir do Iphan e das determinações do tombamento, devemos buscar o melhor caminho para que a paisagem da cidade se mantenha em harmonia com os conceitos do urbanismo moderno.

Encerro aqui com uma frase que ouvi sobre os candangos[49]: "os pioneiros abrem caminhos, os demais apenas os seguem". E é assim que seguimos a epopeia de Juscelino Kubitschek, ainda em pleno vapor - Brasília.

[49] Candango é um termo utilizado para definir os pioneiros construtores de Brasília, que chegaram em 1957 ao local da futura capital de diferentes locais do Brasil, mesmo sem a garantia de conforto ou de bem-estar. Inicialmente, há registros de que o operário migrante não gostava de ser chamado de candango, mas Juscelino Kubitschek mudou a sua conotação, e os comparou aos bandeirantes, aos desbravadores do Brasil que, naquela época, eram considerados heróis. (Fonte: https://www.tst.jus.br/memoriaviva/-/asset_publisher/LGQDwoJD0LV2/content/id/29968887

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABRAMOVAY, R. **Paradigmas do capitalismo agrário em questão**. São Paulo: Edusp, 2012.

ABRAMOVAY, R. **Agricultura Familiar e Reforma Agrária**. Estudo da dimensão territorial do PPA. Brasília: CGEE, 2006.

ALBA, Rosa Salete. **A produção do espaço urbano de Chapecó-SC**. 1998. Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal de Santa Catarina, Centro de Filosofia e Ciências Humanas.

ALENTEJANO, Paulo R. **As relações campo-cidade no Brasil do século XXI**. *Terra Livre*. n. 21, 2º sem, p.25-39, 2003.

ALMEIDA, Evaristo, org. **Mobilidade urbana no Brasil**. São Paulo: Editora Fundação Perseu Abramo, 2016.

ALVES, Lara. **A construção de Brasília***:* uma contradição entre utopia e realidade. In: Revista de História da Arte e Arquitetura. Campinas: Programa de Pós-graduação do Departamento de História - UNICAMP, 2005.

ANDRADE, T. A.; LODDER, C. **Sistema Urbano e Cidades Médias no Brasil**. Rio de Janeiro: IPEA/INPES, 1979.

BAHIANA, L. C. C. **Contribuição ao estudo da questão da escala na geografia**: escalas em geografia urbana. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Programa de Pós-graduação em Geografia, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 1978.

BENEVOLO, Leonardo. **A história da cidade**. Editora: Perspectiva, Edição: 6. ed., Local de Publicação: São Paulo, Ano de Publicação: 2015.

BISERRA, G. **Transporte e mobilidade**. 2012. Disponível em: http://guilhermebiserra.blogspot.com/2012/09 Acesso em: jan. 2023.

BISPO, Alba Nélida de Mendonça. **Dos processos de valoração do patrimônio moderno às práticas de conservação em Brasília**: o caso do restauro do Palácio do Planalto. Rio de Janeiro: IPHAN, 2014.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil, de 05 de outubro de 1988.** Presidência da República do Brasil, 1988. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm Acesso em: fev. 2020.

BRASIL. **Decreto-Lei nº. 25, de 30 de novembro de 1937**. Organiza a proteção do patrimônio histórico e artístico nacional. Rio de Janeiro: Presidência da República dos Estados Unidos do Brasil, 1937. Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/uploads/legislacao/Decreto_no_25_de_30_de_novembro_de_1937.pdf Acesso em: dez.2022.

BRASIL. **Lei Federal nº. 2.874 de 19 de setembro de 1956**. Dispõe sobre a mudança da Capital Federal e dá outras providências. Brasília, 1956. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/1950-1969/l2874.htm Acesso em: 28 set. 2023.

BRASIL. **Portaria do IPHAN nº. 166, de 11 de maio de 2016**. Estabelece a complementação e o detalhamento da Portaria do IPHAN nº. 314, de 08 de outubro de 1992 e que constitui o conjunto urbano construído em decorrência do Plano Piloto de Brasília, projeto de autoria de Lucio Costa e vencedor do concurso para a nova capital do Brasil. Brasília: IPHAN, 2016. Disponível em http://portal.iphan.gov.br/uploads/legislacao/portaria_166_consolidada_2018_com_mapas.pdf Acesso em: dez.2022.

BRASIL. **Portaria nº. 375 de 19 de setembro de 2018**. Trata sobre a Política de Patrimônio Cultural Material considerando os princípios, premissas, objetivos, marcos referenciais e diretrizes da instituição. Brasília: IPHAN, 2018.

BRASIL, Ministério da Cultura. **Edital de Seleção ao Mestrado Profissional em Preservação do Patrimônio Cultural do IPHAN**. Rio de Janeiro: IPHAN/CLC, 2019.

BRASIL. **Lei n. 12.587, de 3 de janeiro de 2012**. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº. 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nº. 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências. Brasília, 2012. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm Acesso em: dez. 2022.

BRAGA, Milton. **O concurso de Brasília: sete projetos para uma capital**. Museu da Casa Brasileira, 2010.

BRAGA, Aline Moraes Costa. **(Im)possíveis brasílias***:* os projetos apresentados no concurso do Plano Piloto da nova capital federal. São Paulo: Alameda, 2011.

BRINKHOFF, Thomas. **City population**. 2012. Disponível em: www. city-population. Acesso em: jan.2023.

CAIXETA, Eline Maria. Moura Pereira, **Brasília:** a cidade dos desejos - reflexões acerca das cidades projetadas por Carmen Portinho e Lúcio Costa - Visualidades, Goiânia, v. 4, n. 1 e 2, 2012. DOI: 10.5216/vis.v4i1ei2.18006. Disponível em: https://revistas.ufg.br/VISUAL/article/view/18006. Acesso em: 11 dez. 2023.

CAMPOFIORITO, Ítalo. **Olhares sobre o Moderno –** arquitetura, patrimônio e cidade. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2012.

CAMPOS FILHO, C. M. **Cidades brasileiras:** seu controle ou o caos. São Paulo: Studio Nobel, 1989.

CAPEL, Horacio. **Agentes y estrategias en la producción del espacio urbano español**. *Revista de Geografia*, p. 19-56, 1972.

CASSILHA, Gilda. **Planejamento Urbano e Meio Ambiente**. Curitiba: IESDE, 2009.

CASTELLS, Manuel. **Questão urbana**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1983.

CHINI, Vanessa Schnabel Fragoso. **Eixão do lazer de Brasília: o Eixo Rodoviário Residencial e seu uso como espaço público**. Dissertação para o Programa de Pós-Graduação da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília – PPG-FAU/UnB, na Linha de Pesquisa História e Teoria da Cidade e do Urbanismo. Brasília, UnB, 2019 Disponível em: file:///D:/Users/96313315120/Downloads/2019_VanessaSchnabelFragosoChinikl.pdf Acesso em: 19 jan.2022.

CHOAY, Françoise. **O urbanismo**. São Paulo: Editora Perspectiva, 2000.

CHUVA, Márcia Regina Romeiro. **Os Arquitetos da Memória:** Sociogênese das Práticas de Preservação do Patrimônio Cultural do Brasil 1930 a 1940. Rio de Janeiro: UFRJ, 2017.

CODEPLAN/GDF. **Brasília em Debate** - Edição especial 2015 1. Economia - Planejamento Territorial Distrito Federal (Brasil) ISSN - 2316-820X - Disponível em: https://www.ipe.df.gov.br/wp-content/uploads/2018/03/Brasília-em-Debate-10.pdf Acesso em janeiro de 2024

CORBUSIER, Le. **Planejamento urbano**. São Paulo: Perspectiva, 2000.

CORBUSIER, Le. **Urbanismo**. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2000.

CORRÊA, Roberto Lobato. **Região e Organização espacial**. São Paulo: Átila, 1989.

CORRÊA, Roberto Lobato. **As pequenas cidades na confluência do urbano e do rural**. GEOUSP Espaço e Tempo (Online), v. 15, n. 3, p. 5-12, 2011.

CORRÊA, Roberto L. **Espaço:** um conceito-chave da Geografia. In: CASTRO, Iná do C. et ai. (Org.). *Geografia:* conceitos e temas. Rio de Janeiro, Bertrand Brasil, 1995, p. 15-47

CORULLON, Martin Gonzalo. **A plataforma rodoviária de Brasília:** infraestrutura, arquitetura e urbanidade. Dissertação (Mestrado) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2013.

COSTA, Lucio. **Relatório do Plano Piloto de Brasília**. Brasília: ArPDF; CODEPLAN; DEPHA, GDF, reimpressão de 1991.

COSTA, Lucio. **Brasília revisitada - 1985-1987:** complementação, preservação, adensamento e expansão urbana. Brasília: GDF, 1989.

COSTA, Lúcio. **Relatório do Plano Piloto de Brasília.** Brasília, 1956.

DALLABRIDA, Valdir Roque. **Ativos territoriais, estratégias de desenvolvimento e governança territorial:** *uma análise comparada de experiências brasileiras e portuguesas. EURE* (Santiago), v. 42, n. 126, p. 187-212, 2015.

DEÁK, C. SCHIFFER, S.R. **O processo de urbanização no Brasil:** *falas e façanhas.* In: DEÁK, C. SCHIFFER, S.R. (Org.) O processo de urbanização no Brasil. São Paulo: EDUSP, 2010. p.10-18.

DEÁK, C.; SCHIFFER, S.R. (Org.). **O processo de urbanização no Brasil**. São Paulo: Edusp, 2004.

DERTNL, Maria Fernanda; SABOIA, Luciana. **Brasília 50+50:** cidade, história e projeto. Brasília: Universidade de Brasília, 2014.

DISTRITO FEDERAL. **Portaria n. 227, de 11 de julho de 2022**. Aprova o Regimento Interno da Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Habitação do Distrito Federal. Brasília, 2022. Disponível em: https://www.sinj.df.gov.br/sinj/Norma/10113064c5e04894add880c6c388a69f/ Portaria_227_11_07_2022.html Acesso em: set. 2023.

DISTRITO FEDERAL. **Decreto nº. 38.047, de 09 de março de 2017**. Trata das normas viárias e aos conceitos e parâmetros para o dimensionamento de sistema viário urbano do Distrito Federal, para o planejamento, elaboração e modificação de projetos urbanísticos. Brasília: 2017. Disponível em: http://www.sinj.df.gov.br/sinj/Norma/efdl811f71f249fd8b41021b8966ef97/ exec_dec_38047_2017.html Acesso em: dez.2022.

DISTRITO FEDERAL. **Decreto nº. 9, de 30 de junho de 1960**. Aprova o plano rodoviário do Distrito Federal, anexo ao presente Decreto, e conferido pela Lei nº. 3.751, de 13 de abril de 1960 e tendo em vista o disposto na Lei nº. 302, de 13 de junho de 1948. Disponível em: https://www.sinj.df.gov.br/sinj/Norma/14/Decreto_9_09_06_1960.html . Acesso em: dez. 23

DNIT. **Breve histórico sobre a evolução do Planejamento Nacional de Transportes**. Org. Marco Antônio Leite Sandoval – COPLAN/CGPLAN/DPP/DNIT. 2021. Disponível em: https://transportadormineiro.files.wordpress.com/2012/09/historico-do-planejamento-de-transportes.pdf Acesso em: jan.2022.

DNIT. **DNIT 20 anos: abrindo caminhos, ligando pessoas, conectando o Brasil**. Brasília, 2021. (Acessado em 19/01/2022: https://www.gov.br/dnit/pt-br/assuntos/portais-tematicos/dnit-20-anos/livro-comemorativo). Acesso em: out. 2022.

DUARTE, Luiz Sérgio. **21 de abril de 1960:** Inauguração de Brasília. São Paulo: Contexto, 2007.

DUARTE, Fábio. **Planejamento Urbano**. Rio de Janeiro: IBPEX, 2009.

FICHER, Sylvia et al. **Brasília:** uma história de planejamento. Anais do [...]. 10.º Encontro Nacional da ANPUR, 2006.

FICHER, Sylvia; BATISTA, G. S. N. ; LEITÃO, F. ; SCHLEE, A. R. . **Brasilia:** la historia de un planeamiento. In: Eduard Rodríguez i Villaescusa e Cibele Vieira A. Figueira. (Org.). Brasilia 1956 > 2006, de la fundación de una ciudad capita, al capital de la ciudad. 1ed.Lleida: Editorial Milenio, 2006, v. 1, p. 55-97.

FICHER, Sylvia; PALAZZO, Pedro P. **Os paradigmas urbanísticos de Brasília**. Cadernos PPG/AU FAUFBA, v. 3, p. 49-71, 2005.

FICHER, Sylvia; SCHLEE, Andrey Rosenthal; FRANCISCONI, José Guilherme. **Brasília, causos e casuísmos patrimoniais**. In: FERNANDES, Edésio; DE MORAES ALFONSIN, Betânia. Revisitando o instituto do tombamento. Belo Horizonte: Editora Fórum, 2010.

FICHER, Sylvia et al. **Os blocos residenciais das superquadras do Plano Piloto de Brasília**. Brasília, v. 2010, p. 255-269, 1960.

FILHO, Alcides Goularti. **Estado, transportes e planejamento no brasil:** a atuação do GEIPOT na formulação de políticas públicas para os transportes. Revista Brasileira de Gestão e Desenvolvimento Regional, G&DR•v. 12, n. 3, p. 228-258, set-dez/2016, Taubaté, SP. Disponível em https://www.rbgdr.net/revista/index.php/rbgdr/article/view/2522/541. Acesso em jan. 2024.

FONSECA, Maria Cecília Londres. **Patrimônio em processo:** trajetória da política federal de preservação no Brasil. 2.ed. Rio de Janeiro: UERJ, 2005.

FREITAG, Patrícia; FARIA, Rodrigo Santos de. **Pensar Brasília e o Distrito Federal:** entre o planejamento urbano-regional e o planejamento nacional (1966-1975/1984). *Revista Brasileira de Gestão Urbana*, v. 13, 2021.

GDF. **Brasília 57-85:** do Plano Piloto ao Plano Piloto. TERRACAP, 1985. 145p.

GEHL, Jan. **Cidade para pessoas**. São Paulo: Perspectiva, 2015.

GIOVANNONI, Gustavo. **L'urbanisme face aux villes anciennes**. Paris: Editions du Seuil, 1998.

GLAESER, Edward L.; KAHN, Matthew E. **Sprawl and urban growth**. In: Handbook of regional and urban economics. Elsevier, 2004. p. 2481-2527.

HAESBAERT, Rogério **O mito da desterritorialização:** do "fim dos territórios" à multiterritorialidade. 3.ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2007.

HOLANDA, Frederico de. **O espaço de exceção**. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2003.

HOLSTON, James. **A linguagem das ruas:** o discurso político em dois modelos de urbanismo. Anuário antropológico – 80. Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro/UFCE, 1982.

HOLSTON, James. **A cidade modernista:** uma crítica de Brasília e sua utopia. São Paulo: Companhia das Letras, 1993.

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

IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censo 2010**. 2010. Disponível em: https://censo2010.ibge.gov.br/ Acesso em: set.2022.

IPHAN. **Cadernos Técnicos:** 9. Mobilidade e acessibilidade urbana em centros históricos / organização de Sandra Bernardes Ribeiro. Brasília: IPHAN, 2014.

IPHAN. **GT Brasília:** memórias da preservação do patrimônio cultural do Distrito Federal. Brasília: Superintendência do IPHAN no Distrito Federal., 2016.

JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**. São Paulo: Editora WMF, 2011.

KALLAS, Luana M. Esper; SILVA, Américo Santana da; GUILLEN, Juan Carlos. **O patrimônio edificado e urbanístico do Plano Piloto de Brasília:** documentação, valorização e resgate por meio dos 'sketches'. DOI:10.20396/labore. v14i0.8663414, UnB, Brasília, Comitê Nacional de Documentação do Icomos Brasil, 2020.

KLINK, J. **Sistema Metropolitano de Curitiba Notas introdutórias sobre o uso e ocupação do solo, a moradia e os mananciais na Região Metropolitana de Curitiba**. Relatório Interno sobre o Seminário "Sistema Metropolitano De Curitiba: Desafios E Perspectivas", 28 e 29 de julho de 2008. Curitiba, BID e Governo do Estado do Paraná, 2008.

KUBITSCHEK, Juscelino. **Por que construí Brasília?** Rio de Janeiro: Bloch Editores SA, 1975. Republicado em Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2006.

LASSANCE, Adalberto. **Brasília & Distrito Federal:** imperativos institucionais. Brasília: Verano Editora, IHGDF, 2002.

LAVORATO, Marilena. **O que é mobilidade urbana?** 2008. Disponível em: http://www2.uol.com.br/vyaestelar/mobilidade_urbana.htm Acesso em: jan.2023.

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. São Paulo: Centauro, 2001.

LEITÃO, Francisco et al. **Brasília 1960-2010:** passado, presente e futuro. Brasília: Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente - SEDUMA, 2009. Disponível em: https://docomomobsb.files.wordpress.com/2010/04/brasilia-1960-2010.pdf. Acessado em jan. 2024.

LEITÃO, Francisco das Chagas. **Do risco à cidade:** as plantas urbanísticas de Brasília, 1957-1964. Brasília : Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Programa de Pós-Graduação, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília, Brasília, 2003. 246p. Disponível em: http://docomomobsb.org/2015/03/07/do-risco-a-cidade-as-plantas-urbanisticas-de-brasilia-1957-1964 . Acesso em: out.2022.

LEMOS, Dannyela Cunha; CARIO, Silvio Antonio Ferraz. **Os sistemas nacional e regional de inovação e sua influência na interação universidade-empresa em Santa Cata***rina.* REGE-Revista de Gestão, v. 24, n. 1, p. 45-57, 2017.

LYNCH, Kevin. **A imagem da cidade**. São Paulo: Editora WMF Martins Fontes, 2011.

MARQUES, P. E. M. **Concepções concorrentes em torno das políticas públicas de apoio à agricultura familiar:** uma releitura sobre a construção do PRONAF. In: Congresso da Sociedade Brasileira de Economia, Administração e Sociologia Rural, 42, Cuiabá (MT), Anais... Cuiabá (MT): SOBER, 2002.

MATTEI, L. **Pluriatividade no contexto da ruralidade contemporânea:** evolução histórica dos debates sobre o tema. Revista Econômica do Nordeste, Fortaleza, v. 39, n. 3, p. 411-422, jul./set. 2008.

MELLO, João Manuel Cardoso de. *O capitalismo tardio*. São Paulo: Editora Brasiliense, 1984.

MENESES, Ulpiano Toledo Bezerra. **O campo do patrimônio cultural:** uma revisão de premissas. In: FÓRUM NACIONAL DO PATRIMÔNIO CULTURAL, I., 2012, v. 1, Brasília, DF: Anais... Brasília, DF: IPHAN, 2012. Disponível em: <http://www.iphan.gov.br/baixaFcdAnexo.do?id=3306>. Acesso em: mar. 2020.

MOREIRA, Vania Maria Losada. **Brasília:** a construção da nacionalidade*: um meio para muitos fins.* Vitória: EDUFES, 1998.

NOBRE, Ana Luiza. **Carmen Portinho –** o moderno em construção. Rio de Janeiro: Relume Dumará, 1999.

OBSERVATÓRIO DAS METRÓPOLES. **Mapa da motorização individual no Brasil – Relatório 2019**. Rio de Janeiro, 2019. Disponível em: https://www.observatoriodasmetropoles.net.br/wp-content/uploads/2019/09/ mapa_moto2019v2.pdf Acesso em: jun. 2023.

OLIVEIRA, Márcio. **Brasília:** O mito na trajetória da nação. Brasília: Paralelo, 2005.

OLIVEIRA, Maria Chambarelli de. **Achegas à história do rodoviarismo no Brasil**. Rio de Janeiro: Memórias Futuras, 1986.

OLIVEIRA, José Aldemir. **Urbanização da Amazônia:** novas e velhas formas de exclusão. 2008. Disponível em: http://observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal6/Geografiasocioeconomica/ Geografiaurbana/552.pdf Acesso em: jan. 2023.

ONTL. **Observatório Nacional de Transporte e Logística. Principais marcos**. (Acessado em 19/01/2022: https://ontl.epl.gov.br/principais-marcos/)

ONU. **Relatório de Progresso 2018 – Marco de Parceria das Nações Unidas para o Desenvolvimento Sustentável – 2017-2021**. 2021. Disponível em: https://brasil.un.org/sites/default/files/2021-02/Brasil_Relatorio_progresso_2018.pdf. Acessado em jan. 2023.

PAGNONCELLI, Dernizo. **Cidade, Capital Social e planejamento estratégico**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2011.

PECQUEUR, Bernard. **O desenvolvimento territorial:** uma nova abordagem dos processos de desenvolvimento para as economias do Sul. Raízes: Revista de Ciências Sociais e Econômicas, v. 24, n. 1 e 2, p. 10-22, 2005.

PAULA, José Inácio de. **Uma vida... Vários caminhos... Muitas estradas**. Anápolis: Múltipla, 2005. Disponível em: https://www.gov.br/dnit/pt-br/assuntos/portais-tematicos/dnit-20-anos/material-informativo/livro-jose-olimpio-uma-vida-varios-caminhos-muitas-estradas.pdf Acesso em: 19 jan. 2022.

PAVIANI, Aldo (org). **Urbanização e metropolização:** a gestão dos conflitos em Brasília. Brasília: Editora Universidade de Brasília, Codeplan, 1987.

PEREIRA, Vicente de Brito. **Transportes:** história, crises e caminhos. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2015.

PEREIRA, Elson Manoel. **Planejamento Urbano no Brasil:** conceitos, diálogos e práticas. Chapecó: Argos, 2013.

PERPÉTUO, Thiago Pereira. **Uma cidade construída em seu processo de patrimonialização:** modos de narrar, ler e preservar Brasília. Dissertação (Mestrado) – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, Mestrado Profissional em Preservação do Patrimônio Cultural, Rio de Janeiro, 2016. Disponível em: http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Disserta%C3%A7%C3%A3o%20Thiago%20Perp%C3%A9tuo.pdf Acesso em: 19 jan.2022.

PESSOA, José. **Nova Metrópole do Brasil:** Relatório Geral de sua localização. Rio de Janeiro: Editora Biblioteca do Exército, 2019.

PESSOA, José. **Lucio Costa:** Documentos de Trabalho. Rio de Janeiro: IPHAN, 2004.

PIMENTEL, Antônio. **Histórico da mudança da capital federal**. In: Revista *do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro.* Rio de Janeiro: tombo LXXIII, 1910.

RABELLO, Sônia. **O Estado na preservação dos bens culturais:** o tombamento. Rio de Janeiro: IPHAN, 2009.

RAMOS, Sueli. **O processo de Urbanização no Brasil**. São Paulo: USP, 2004.

REIS, Carlos Madson. **Brasília:** Espaço, Patrimônio e Gestão Urbana. Brasília: Universidade de Brasília, 2001.

REIS, Carlos Madson; RIBEIRO, Sandra Bernardes; PERPÉTUO, Thiago Pereira; GOULART, Maurício Guimarães. **É o avião e uma área de entorno:** atualizando a discussão sobre a preservação de Brasília. Brasília: IPHAN-DF, 2017. Apresentado no 1º Simpósio

Científico ICOMOS Brasil Belo Horizonte, de 10 a 13 de maio de 2017. Disponível em https://even3.blob.core.windows.net/anais/65151.pdf Acesso em: 19 jan. 2022.

REZENDE, Edson Fialho de. **A produção do espaço no centro histórico de Ouro Preto:** o processo de esvaziamento residencial e as práticas entre o percebido e o vivido. Dissertação (mestrado) – Universidade Federal de Minas Gerais, Escola de Arquitetura, 2018.

REZNIK, Luís. **Democracia e Segurança Nacional:** A polícia política na pós-guerra. Rio de Janeiro, 2004.

RIBAS, Otto (org.). **Visões de Brasília.** Brasília: Universidade de Brasília, 2004.

RIBEIRO, Sandra Bernardes. **Brasília:** memória, cidadania e gestão do patrimônio cultural. São Paulo: Annablume, 2005.

RIBEIRO, Sandra Bernardes. **Mobilidade e acessibilidade urbana em centros históricos**. Brasília: Iphan, 2014.

RIBEIRO, Cláudio Rezende; SIMÃO, Maria Cristina Rocha. **Relações e Contradições:** direito à cidade e patrimônio urbano. In: III Encontro da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo – ENANPARQ. São Paulo, 2014.

RUA, João. **A ressignificação do rural e as relações cidade-campo:** uma contribuição geográfica. *Revista da ANPEGE*. n. 2. p. 45-65, 2005.

SANT'ANNA, Márcia. **Da cidade-monumento à cidade-documento:** a norma de preservação de áreas urbanas no Brasil 1937-1990. Salvador: Oiti Editora, 2014.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço:** técnica e tempo, razão e emoção. 4. ed. São Paulo: editora USP, 2006.

SANTOS, Milton. **Metamorfoses do Espaço Habitado**. Hucitec – Ampur. SP, 1996.

SANTOS, Milton. **A urbanização Brasileira**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2020.

SANTOS, Milton; SILVEIRA, Maria Laura. **O Brasil:** território e sociedade no início do século XXI. Record, Rio de Janeiro, 2001.

SANTOS, R. F. dos. **Planejamento Ambiental:** teoria e prática. São Paulo: Ed. Oficina de Textos, 2004.

SLACK, Nigel; CHAMBERS, Stuart. & JOHNSTON, Robert. **Administração da Produção**. Tradução: Maria Teresa Corrêa de Oliveira; revisão técnica: Henrique Luiz Corrêa. São Paulo: Editora Atlas, 2007.

SOUZA, M. L. **Mudar a cidade:** uma introdução crítica ao planejamento e à gestão urbanos. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006.

TEIXEIRA, Carlos M. **Ode ao Vazio:** 2. São Paulo: Romano Guerra Editora, 2017.

TIETZ, Jürgen. **História da Arquitectura do século XX**. Alemanha: Könemann Verlagsgesellschaft mbH, 2000 (edição portuguesa).

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. **Políticas de transporte no Brasil:** a construção da mobilidade excludente. São Paulo: Editora Manole, 2013.

VASENTINI, José William. **A Capital da Geopolítica**. São Paulo: Editora ática, 1986.

VIANNA, Geraldo. **O mito do rodoviarismo brasileiro**. São Paulo: NTC&Logística, 2007.

WANDERLEY, Maria de Nazareth Baudel. **A emergência de uma nova ruralidade nas sociedades modernas avançadas–o "rural" como espaço singular e ator coletivo**. *Estudos sociedade e agricultura,* 2000.

ANEXOS

1. Carta de Lucio Costa para Ítalo Campofiorito apresentada no Processo de Tombamento nº. 1.305-T-90, digitalizado via SEI para nº. 01458.00200/2011-08. “Conjunto Urbanístico (Plano Piloto). Brasília” / Distrito Federal. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN. Págs. 5, 7, 9, 13, 15 e 17.

M... 2 SPHAN

Caro Italo,

Permita, de início, relembrar algumas coisas ditas ou escriptas no correr do tempo em defesa ou justificativa da cidade que inventei.

O importante é que Brasília exista e tenha sido concebida e consolidada na escala do Brasil definitivo.

Brasília é, de facto, uma synthese do Brasil com seus aspectos, sitivos e negativos, expressando assim, ao vivo, as contradições da sociedade brasileira... E se lá o contraste avulta, isto decorre simplesmente da circunstancia da cidade ter nascido para ser capital do país, ou seja, para ter presença symbolica não apenas agora mas amanhã e sempre, já que a vida das capitaes conta-se por centurias. Teria sido pior que tolice — um crime — planejar a cidade na medida da escala ainda em parte subdesenvolvida actual. E como, capitalismo ou socialismo, a tendencia universal é todo mundo virar, pelo menos, classe médida, o chamado "Plano Piloto" pode ser considerado uma antecipação. Assim, na realidade futura, quando lá chegarmos, todos indistinctamente se sentirão á vontade e ambientados no aconchego antigo e condigno da "velha capital".

A existencia de Brasília é, ainda, testemunho da nossa força viva latente. Do ponto de vista do thesoureiro, do ministro da Fazenda, a construção da cidade pode ter sido mesmo incensatez, mas do ponto de vista do estadista foi um gesto de lucida coragem e confiança na direcção do Brasil definitivo.

E a autonomia e não vassalagem do seu urbanismo e da sua architectura, foram mundialmente reconhecidas pela UNESCO ao transformar tão jovem cidade em Patrimonio da Humanidade, á prova de que trilhamos o caminho certo.

O mundo está cheio de cidades apenas vivas, que não interessa á Humanidade preservar. Mas no caso raro dessas cidades eleitas ha sempre particularidades que precisam manter-se imunes a innovações e modismos, do contrario o que é valido nelas se perde e se esvae.

Do estricto e fundamental ponto de vista do "design" — da composição urbana — chegou o momento de se definir e

MINC
IPHAN

limitar a futura volumetria espacial da cidade, ou seja, a relação entre o verde das áreas a serem mantidas in natura (ou cultivadas como campos, arvoredos e bosques) e o branco das áreas a serem edificadas. Chegou o momento, digo mal, o último momento, diria melhor — de ainda ser possível avaliar esse conjunto e de assim preservar, para sempre, a feição original de Brasília como cidade-parque, o faciès diferenciador da capital em relação às demais cidades brasileiras.

Por todos os motivos, só mesmo o tombamento será capaz de assegurar às gerações futuras a oportunidade e o direito de conhecer Brasília tal como foi concebida.

Para mim, como urbanista da cidade imputa o seguinte:

1º Respeitar as quatro escalas que presidiram a proposta concepção da cidade: a simbólica e cultural, ou Monumental; a doméstica, ou Residencial; a de convívio, ou Gregária; e a de lazer, ou Bucólica, através da manutenção dos gabaritos e das taxas de ocupação que as definem.

2º Respeitar e manter ~~as características originais dos~~ a sua estrutura urbana, que é original e tem garra, a partir da qual se estabelece a relação entre estas quatro escalas.

3º Respeitar e manter as características originais dos dois eixos e do seu cruzamento, ou seja:

manter o caráter rodoviário inerente à pista central do eixo rodoviário-residencial; para tanto as paradas de ônibus nas pistas locais devem ficar o mais próximo possível das travessias de pedestres já construídas, com cercas-vivas armadas impeditivas de um e de outro lado;

manter non-aedificandi e livre o seu espaço interno gramado do eixo monumental, das Praças dos Três Poderes até à Torre de TV;

manter a Plataforma Rodoviária como traço de união e ponto de convergência já consolidado do complexo urbano composto pela cidade político-administrativa e pelos improvisados assentamentos satélites;

manter o gabarito deliberadamente baixo do centro de comércio e diversões, sendo as fachadas dos dois cor

[illegible]HAN

junctos voltadas para a esplanada recobertas de fora-a-fora por painéis luminosos de propaganda comercial; preservar e cuidar das pequenas Praças de Pedestres fronteiras ao Theatro e ao Touring, com as fontes, bancos e plantas sempre funcionando e em perfeito estado, tal como o grande conjuncto de fontes ao pé da Torre.

4º A preservação do Eixo Monumental, da Praça dos Tres Poderes ~~até~~ à Praça Municipal. A Praça dos Tres Poderes, complementada pela presença dos ministerios do Exterior e da Justiça na cabeceira da Esplanada, se constituiu, desde o nascedouro, numa serena e digna obra-prima de integração architectonico-urbanistica, agora enriquecida pela presença dynamica do Pantheon.

5º A manutenção do conceito de superquadra como como espaço residencial aberto ao publico, em contraposição ao de condominio privativo, fechado; da entrada unica; do enquadramento arbourado; do gabarito uniforme de seis pavimentos sobre pilotis livres, com os blocos soltos do chão.

6º A manutenção da hierarchisação do trafego nas areas de visinhança ~~atravez~~ graças à discontinuidade nas vias de accesso às quadras.

7º A preservação do grande Parque Publico projectado por Burle Marx.

8º Resgatar e complementar os quarteirões centraes da cidade, o seu "core" de accordo com as recommendações contidas em "Brasilia Revisitada".

Como vê trata-se, em suma, de respeitar Brasilia. De complementar com sensibilidade e lucidez o que ainda lhe falta, preservando o que de valido sobreviveu.

A cidade, que primeiro viveu dentro da minha cabeça, se soltou, já não me pertence, — pertence ao Brasil.

[illegible] 1/1/90

Caro Ítalo,

Transcrição da carta manuscrita fl 2 a 4 deste processo.

Permita, de início, relembrar algumas coisas ditas ou escritas no correr do tempo em defesa ou justificativa da cidade que inventei.

O importante é que Brasília exista e tenha sido concebida e consolidada na escala do Brasil definitivo.

Brasília é, de fato, uma síntese do Brasil com seus aspectos positivos e negativos, expressando assim, ao vivo, as contradições da sociedade brasileira. E se lá o contraste avulta, isto decorre simplesmente da circunstância da cidade ter nascido para ser capital do país, ou seja, para ter presença simbólica não apenas agora, mas amanhã e sempre, já que a vida das capitais conta-se por centúrias. Teria sido pior que tolice - um crime - planejar a cidade na medida da escala ainda em parte subdesenvolvida atual.

E como, capitalismo ou socialismo, a tendência universal é todo mundo virar, pelo menos, classe média, o chamado "Plano Piloto" pode ser considerado uma antecipação. Assim, na realidade futura, quando lá chegarmos, todos indistintamente se sentirão à vontade e ambientados no aconchego antigo e condigno da "velha capital".

A existência de Brasília é, ainda, testemunho da nossa força viva latente. Do ponto de vista do tesoureiro, do ministro da Fazenda, a construção da cidade pode ter sido mesmo insensatez. Mas do ponto de vista do estadista foi um gesto de lúcida coragem e confiança na direção do Brasil definitivo.

E a autonomia e não vassalagem do seu urbanismo e da sua arquitetura foram mundialmente reconhecidas pela UNESCO, ao transformar tão jovem cidade em Patrimônio da Humanidade, - prova de que trilhamos o caminho certo.

O mundo está cheio de cidades apenas vivas, que não interessa à Humanidade preservar. Mas no caso raro dessas cidades eleitas há sempre particularidades que precisam manter-se imunes a inovações e modismos, do contrário o que é válido nelas se perde e se esvai.

Do estrito e fundamental ponto de vista do "design" - da composição urbana - chegou o momento de se definir e limitar a futura "volumetria" espacial da cidade, ou seja a relação entre o verde das áreas a serem mantidas in natura (ou cultivadas como campos, arvoredos e bosques) e o branco das áreas a serem edificadas. Chegou o momento, digo mal - o último momento, diria melhor - de ainda ser possível aviver esse confronto e de assim preservar,

para sempre, a feição original de Brasília como cidade-parque, o "facies" diferenciador da capital em relação às demais cidades brasileiras.

Por todos os motivos, só mesmo o tombamento será capaz de assegurar às gerações futuras a oportunidade e o direito de conhecer Brasilia tal como foi concebida.

Para mim, como urbanósta da cidade, importa o seguinte:

1º Respeitar as quatro escalas que presidiram a própria concepção da cidade: a simbólica e coletiva, ou Monumental; a doméstica, ou Residencial; a de convívio, ou Gregária; e a de lazer, ou Bucólica, através da manutenção dos gabaritos e taxas de ocupação que as definem.

2º Respeitar e manter a sua estrutura urbana, que é original e tem garra, a partir da qual se estabelece a relação entre estas quatro escalas.

3º Respeitar e manter as características originais dos dois eixos e do seu cruzamento, ou seja:

. manter o caráter rodoviário inerente à pista central do eixo rodoviário-residencial; para tanto, as paradas de ônibus nas pistas locais devem ficar o mais próximo possível das travessias de pedestres já construidas, com cercas vivas aramadas impeditivas de um e de outro lado;

. manter non-aedificandi e livre o espaço interno gramado do eixo monumental, da Praça dos Três Poderes até à torre de TV;

. manter a Plataforma Rodoviária como traço de união e ponto de convergência já consolidado do complexo urbano composto pela cidade político-administrativa e pelos improvisados assentamentos satélites;

. manter o gabarito deliberadamente baixo do centro de comércio e diversões, sendo as fachadas dos dois conjuntos voltadas para a esplanada recobertas de fora-a-fora por paineis luminosos de propaganda comercial;

. preservar e cuidar das pequenas Praças de Pedestres fronteiras ao Teatro e ao Touring, com as fontes, bancos e plantas sempre funcionando e em perfeito estado, tal como o grande conjunto de fontes ao pé da Torre.

4º A preservação do Eixo Monumental, da Praça dos Três Poderes, à Praça Municipal. A Praça dos Três Poderes, complementada pela presença dos ministérios do Exterior e da Justiça na cabeceira da Esplanada, se constituiu, desde o nascedouro, numa serena e digna obra-prima de integração arquitetônico-urbanística, agora enriquecida pela presença dinâmica do Panteon.

SPHAN

única; do enquadramento arborizado; do gabarito uniforme de seis pavimentos sobre pilotis livres, com os blocos soltos do chão.

6º A manutenção da hierarquisação do tráfego nas áreas de vizinhança graças à descontinuidade nas vias de acesso às quadras.

7º A preservação do grande Parque Público projetado por Burle Marx.

8º Resgatar e complementar os quarteirões centrais da cidade - o seu "core" - de acordo com as recomendações contidas em "Brasilia Revisitada".

E conclui:

Como vê trata-se, em suma, de respeitar Brasilia. De complementar com sensibilidade e lucidez o que ainda lhe falta, preservando o que de válido sobreviveu.

A cidade, que primeiro viveu dentro da minha cabeça, se soltou; já não me pertence, - pertence ao Brasil.

Lucio Costa

1/I/90