



DOI 10.20396/urbana.v11i1.8651993

VIAS PARA INTEGRAÇÃO OU FRAGMENTAÇÃO?

AS ESTRADAS-PARQUE NA FORMAÇÃO DO TERRITÓRIO METROPOLITANO DE BRASÍLIA

ROADS TO INTEGRATION OR FRAGMENTATION?

PARKWAYS IN THE FORMATION OF THE METROPOLITAN TERRITORY OF BRASÍLIA

¿VIAS PARA INTEGRACIÓN O FRAGMENTACIÓN?

LAS *PARKWAYS* EN LA FORMACIÓN DEL TERRITORIO METROPOLITANO DE BRASÍLIA

Raul Brochado Maravalhas, Maria Fernanda Derntl

Universidade de Brasília

raulmaravalhas@gmail.com, mariafernanda_d@yahoo.com.br

Resumo

Este artigo trata da conformação urbana do território do DF por meio de um exame da atuação das chamadas estradas-parque, vias estruturantes do sistema rodoviário da capital. Inicialmente, aborda a formação e algumas reformulações de idéias sobre estrada-parque na história do urbanismo, como base para uma discussão sobre sua particular aplicação no espaço metropolitano do DF. O propósito foi analisar o tecido urbano servido por essas vias, elegendo, para um estudo mais pormenorizado, a área da Estrada-parque Taguatinga (EPTG), que conduz um eixo fundamental de ocupação do território do DF. O método de análise envolveu observações *in loco* e também a consulta a séries de imagens aéreas e à bibliografia pertinente, que subsidiaram a elaboração de uma base cartográfica para este estudo. O artigo argumenta que as estradas-parque são agentes da estruturação do território e suscitam uma tensão entre integração territorial e fragmentação local nas áreas analisadas.

Palavras-chave

Estradas-parque. Metropolização. Brasília (DF). História do planejamento urbano.



DOI 10.20396/urbana.v11i1.8651993

Abstract

This paper looks at urban configuration of the Federal District (DF) territory by means of analysis of the so-called Parkways, which are the chief support of the capital's road network. This inquiry presents an overview of the creation and reformulation of ideas on parkways in the history of urban planning, as a basis for a discussion on its peculiar features in the metropolitan territory of the Federal District. The purpose was to analyze the urban fabric crossed by these routes, with closer interest in the area of the Taguatinga Parkway (EPTG in Portuguese). The method involved in situ observations and scrutiny of series of aerial images and of relevant scholarship which led to the making of a map for this study. This paper shows that parkways had a key role in territorial formation while upholding persistent tension between territorial connection and local fragmentation within the selected area of study.

Keywords

Parkways. Metropolization. Brasília (Federal District). History of urban planning.

Resumen

Este artículo trata de la conformación urbana del territorio del Distrito Federal (DF) por medio de un examen de la actuación de las llamadas parkways, vías estructurantes del sistema de carreteras de la capital. Inicialmente, aborda la formación y algunas reformulaciones de ideas sobre parkways en la historia del urbanismo, como base para una discusión sobre su particular aplicación en el espacio metropolitano del DF. El propósito fue analizar el tejido urbano servido por esas vías, eligiendo, para un estudio más detallado, el área de la Estrada-parque Taguatinga (EPTG, en portugués), que conduce un eje fundamental de ocupación del territorio del DF. El método de análisis abarcó observaciones in situ y también la consulta a series de imágenes aéreas y la bibliografía pertinente, que subsidiaron la elaboración de una base cartográfica para este estudio. El artículo argumenta que las parkways son agentes de la estructuración del territorio y suscitan una tensión entre integración territorial y fragmentación local en las áreas analizadas.

Palabras-clave

Parkways. Metropolización. Brasília (Distrito Federal). Historia del planeamiento urbano.



DOI 10.20396/urbana.v11i1.8651993

1. Introdução

EPTG, EPCT, EPNB, EPIA, EPIG, EPDB, EPVA, EPVL, EPCL, EPPR, EPPN, EPTM, EPCV, EPJK, EPAR, EPIB, EPVP... a proliferação das chamadas estradas-parque (EPs) no Distrito Federal (DF), de certo modo tributárias das *parkways* norte-americanas, sugere uma estrutura urbana peculiar, mais bem compreendida à luz da história da ocupação do território de Brasília. Suas pistas e siglas povoam o cotidiano brasiliense e constituem elementos estruturantes de um sistema viário que interconecta o território do Distrito Federal numa lógica metropolitana. No entanto, ainda são poucos os estudos mais detidos acerca de como as estradas atuaram na definição desse território e de seu tecido urbano. Entende-se aqui que os caminhos traçados pelas EPs definem, também, os caminhos da formação urbana do DF. Convém, portanto, observar o fenômeno de perto e avaliar em que direção estamos indo.

Ao longo dos 63 anos que somam a construção de Brasília e sua existência até os dias de hoje, viu-se uma proliferação das EPs, a partir de um modelo de expansão urbana e organização do território calcado em um "urbanismo rodoviarista" (BATISTA et al., 2003, p.7), e em referências de um ideário de planejamento regional. Ao mesmo tempo em que se multiplicaram, as EPs também enfatizaram a sua função de estrada, em detrimento de sua feição de vias integradas a concepções paisagísticas de percurso. Em alguns trechos, algumas delas também adquiriram conformações que as aproximam de avenidas comerciais. Essas transformações provocam um estranhamento em quem confronta a realidade presente dessas estradas com sua denominação, remanescente de sua inspiração originária, as *parkways* norte-americanas. Também expressam a maneira peculiar como conceitos e elementos urbanísticos relacionados com processos de urbanização diversos foram aplicados na constituição do espaço urbano e do território de Brasília. Constituem o foco deste estudo a configuração urbana produzida por esse sistema e dele produtora, assim como a maneira como o território tem sido apropriado e tratado nesse contexto. Argumenta-se que o papel das EPs na metropolização de Brasília resultou em uma tensão entre integração e fragmentação que marca de forma significativa o tecido urbano resultante.

A análise aqui proposta toma como ponto de partida uma breve revisão de alguns dos "paradigmas urbanísticos" (FICHER; PALAZZO, 2005) relacionados com EPs, tendo por base sobretudo estudos abrangentes na área de história do urbanismo e do planejamento urbano de autores como Peter Hall (1995) e Paolo Sica (1981). Em seguida, indagar-se-á sobre suas específicas configurações no processo de formação do território de Brasília, considerando especialmente os estudos do geógrafo Aldo Paviani (2010; 2012) e, mais especificamente no



DOI 10.20396/urbana.v11i1.8651993

campo da Arquitetura e Urbanismo, a tese de Jusselma Brito (2009). Buscar-se-á analisar algumas das situações específicas de configuração das EPs no DF, com ênfase na Estrada-Parque Taguatinga (EPTG), por onde se canalizou o principal eixo de expansão urbana da cidade. Ali, o processo de preenchimento dos vazios criados entre o Plano Piloto e as chamadas cidades-satélites se encontra em um estágio avançado, possibilitando o exame de um conjunto variado de situações urbanas. Essa análise será apoiada também em observações *in loco* e vivências do percurso.

Este trabalho não abarca a metrópole regional da RIDE¹, mas dedica-se à análise do tecido urbano que vem se consolidando internamente aos marcos estabelecidos pelas primeiras cidades-satélites². Procura-se, assim, investigar de que modo a urbanização tem ocorrido a partir de um modelo polinuclear viabilizado pelas EPs e mostrar que esse polinucleamento foi apenas parcialmente superado por processos de conurbação.

2. Paradigmas urbanísticos: formulações e apropriações

Para apreender os conceitos e os sentidos implicados na ideia de estrada-parque, cumpre referir, ainda que em pinceladas, a um panorama de formulação e reelaborações ao longo da história, remetendo, inicialmente, aos EUA oitocentistas. Naquele contexto, observa-se a emergência do chamado Park Movement. Enraizado no pensamento antiurbano norte-americano, que tem em Henry David Thoreau e Ralph Waldo Emerson seus representantes mais célebres, esse movimento reivindicava uma reforma do espaço urbano a partir de premissas higienistas e de cunho social (SICA, 1981, p. 657-658).

A partir da segunda metade do século XIX, o Park Movement vai ganhando notoriedade com realizações importantes, como o Central Park de Nova York (1858), projetado pelos paisagistas Frederick Law Olmstead e Calvert Vaux. As maiores cidades estadunidenses ganham parques, os quais já não se prestam apenas a uma evasão romântica face ao ambiente da cidade industrial, mas passam também a figurar como elemento integrador e organizador da metrópole. Nesse contexto, em que Olmsted aparece como referência

¹ Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno, criada em 1998 para harmonização de ações administrativas de diferentes esferas. Abarca, além do Distrito Federal, municípios de Goiás e Minas Gerais.

² Adota-se aqui o termo cidade-satélite por seu sentido histórico e uso corrente, embora a partir de 1964 a divisão administrativa do Distrito Federal tenha sido definida por regiões administrativas (RAs) e, em 1998, o termo cidade-satélite tenha sido proibido em documentos oficiais (Lei 4.545 de 10 de dezembro de 1964 e Decreto 19.040 de 18 de fevereiro de 1998).



DOI 10.20396/urbana.v11i1.8651993

projetual, o parque passa a atuar como dispositivo de planejamento urbano através da criação de sistemas contínuos de áreas verdes, conectados pelas chamadas *parkways*.

O termo *parkway* foi cunhado por Olmsted e Vaux em 1868, num relatório ao Conselho do Prospect Park do Brooklyn, subúrbio de Nova York (CARR, 1987). Ali, os paisagistas propõem a criação de vias sem comércio, com amplas calçadas e tratamento paisagístico, que proporcionassem passeios agradáveis. Além de fornecerem acessos pitorescos a parques, as *parkways* engendrariam bairros contínuos ao seu redor. Uma aplicação célebre desse elemento, pelos mesmos Olmsted e Vaux, ocorre no chamado Emerald Necklace de Boston (1887), onde diversos espaços verdes são interligados por *parkways*, formando um arco de mais de 7 km de extensão (LITTLE, 1990, p.10-11).

Até então, carros não eram produzidos em larga escala, de modo que tais vias eram destinadas fundamentalmente a pedestres, cavaleiros e carruagens. Na primeira década do século XX, os automóveis começam a se popularizar nos EUA, embora possuíssem então uma função eminentemente recreativa. A primeira *parkway* construída tendo em vista o novo modal, a Bronx River Parkway (iniciada em 1906), origina-se em ações de preservação do rio Bronx e tem, igualmente, caráter recreativo. Diferentemente das *parkways* de Olmsted e Vaux, porém, a Bronx River Parkway não permitia acesso direto a lotes lindeiros e empregou viadutos e rotatórias em conversões à esquerda e em cruzamentos. Por essas características, é considerada o protótipo da autoestrada de trânsito rápido, com acesso limitado (GREGG, 1986, p. 42). Tal arranjo foi tão bem-sucedido que serviu de modelo para a implantação de diversos empreendimentos semelhantes no estado de Nova York, em grande medida viabilizados pelo *master builder* Robert Moses, chefe do New York State Council of Parks de 1924 a 1963. Mesmo motorizadas, as *parkways* de Nova York conservaram, em seu contexto de criação, o papel de levar a população a zonas de lazer e de contato com a natureza. É pela atuação do arquiteto inglês Barry Parker, no contexto das cidades-jardim, que as *parkways* serão alçadas a um papel mais proeminente no sistema viário. Tendo visitado os EUA em 1925, Parker combinaria a tradição olmstediana com a versão nova-iorquina em seu projeto para a cidade-jardim de Wythenshawe (1930), onde haveriam de ser construídas duas *parkways*, as quais:

[...] situar-se-ão em tiras de parques e não serão entregues à urbanização. Foram planejadas para circundarem parques já existentes, futuras áreas de lazer, campos de jogos pertencentes a escolas, bosques nativos, matagais e capoeiras, campos de golfe devidamente demarcados, margens de rios e tudo quanto venha a realçar-lhes o



DOI 10.20396/urbana.v11i1.8651993

encanto e impeli-las para as grandes extensões interioranas ainda não construídas. (PARKER, apud HALL, 1995, p.124).

Apenas uma dessas vias foi implantada, responsável por fazer a ligação de Wythenshawe com o centro de Manchester. Projetada como via arterial livre de acessos diretos a lotes, ela seria articulada com o sistema viário local através de rotatórias. Batizada de Princess Parkway, o próprio Parker argumentaria que poderia ser classificada *freeway*, já que nela não haveria restrição de tráfego. Ironicamente, hoje se assemelha a uma auto-estrada digna de Los Angeles (HALL, 1995, p.124).

Para Barry Parker, conforme expôs ao Town and Planning Institute, em 1929, as *parkways* representavam uma solução para o que via como os maiores desafios para o planejamento urbano daquele período: a fluidez da circulação motorizada, a valorização fundiária, o impedimento da descaracterização de novas vias com construções lindeiras, o controle do *ribbon development* (alastramento de ocupações ao longo de grandes vias arteriais, que tinham sua eficiência diminuída), maior segurança para pedestres e a manutenção de cinturões de agricultura em suas qualidades paisagísticas (GREGG, 1986, p.46). No que tange a este último ponto, Parker preconizava não apenas *parkways* em sentido radial, como também anéis viários e *parkways* separando partes de uma cidade ou uma cidade da outra. Ainda que não tenham atingido a proeminência imaginada por Parker, as *parkways* – articuladas a outros elementos de planejamento territorial como o subúrbio, o cinturão verde ou *greenbelt* e os anéis viários ou *beltways* – tornar-se-iam instrumentos privilegiados de planos de organização de novos territórios metropolitanos no II Pós-Guerra.

Esse breve apanhado de referências ou matrizes no campo do urbanismo e do planejamento para definição das *parkways* está longe de ser exaustivo. Contudo, para os fins deste trabalho, pode-se inferir, a partir daí, que tais estradas foram abordadas em debates e experiências seminais desde o século XIX, nos quais estavam implicados o problema de conceber fluxos e conexões, as relações do tecido urbano com os espaços verdes e o controle da expansão urbana. Com efeito, em sua concepção mais antiga, a *parkway* foi empregada na tentativa de estabelecer ligação entre parques e outras áreas destinadas à recreação e ao contato com a natureza. Não se deve perder de vista, porém, que foram empregadas como fator de integração dessas áreas verdes com o tecido urbano, criando entre eles trajetos e continuidades. A descontinuidade na ocupação urbana, por outro lado, passaria a estar implicada nas *parkways* motorizadas de Nova York e seria reafirmada por Barry Parker, tendo



DOI 10.20396/urbana.v11i1.8651993

em vista preocupações de evitar o alastramento suburbano, congestionamentos e processos de conurbação. É essa formulação que, eventualmente, parece inspirar as EPs de Brasília, objeto deste trabalho, que serão abordadas no contexto atual, com suas diversas conotações históricas. Assim, busca-se tratá-las aqui nem tanto como uma mera distorção ou desvirtuamento de um conceito original, mas como reinterpretação e apropriação em um processo ímpar de urbanização.

3. A constituição do tecido urbano de Brasília: dos modelos teóricos à implantação da cidade

O edital do concurso nacional do Plano Piloto da Nova Capital do Brasil, publicado em 1956, estabeleceu que a apresentação de um planejamento do “desenvolvimento progressivo equilibrado” da cidade, numa “progressão em etapas” (In RELATÓRIO do Plano Piloto de Brasília, 1991, s.p.) era facultada aos concorrentes, mas não aparecia como requisito obrigatório. Previa-se, ademais, uma cidade com dimensões limitadas e população máxima de 500.000 habitantes (Informações complementares, in RELATÓRIO do Plano Piloto de Brasília, 1991, s.p.). A questão não foi tratada diretamente pelo plano vencedor, que se restringiu a apresentar a concepção urbanística da cidade, supondo que sua fundação daria “ensejo ao ulterior desenvolvimento planejado da região”, conforme escreveu Lucio Costa (Relatório do Plano Piloto de Brasília, in RELATÓRIO do Plano Piloto de Brasília, 1991, s.p.). Contudo, ainda conforme Lucio Costa (1987, p.118), em declaração posterior, a “implantação de Brasília partiu do pressuposto que sua expansão se faria através de cidades-satélites”, alternando-se “áreas urbanas e áreas rurais – proposição contrária à ideia de alastramento suburbano extenso e rasteiro”. As cidades-satélites, contudo, não foram construídas como resultado de um modo de organizar o crescimento urbano do Plano Piloto, mas estabeleceram-se já desde a época inicial de construção de Brasília. Essas cidades-satélites haveriam de ser interligadas – e isoladas – por meio de rodovias.

Ainda que estradas preexistentes cruzassem o território do Distrito Federal (BARBO, 2010, p.175), a implantação da maior parte das rodovias do DF - cuja inspiração, como visto, remete às *parkways* estadunidenses - foi iniciada juntamente com as obras da nova capital. Com efeito, o setor de transportes foi um dos cinco principais vetores de ação abrangidos pelo Plano de Metas de JK, sendo a construção e a pavimentação de rodovias meta prioritária e meio de provocar a integração e o desenvolvimento do interior.

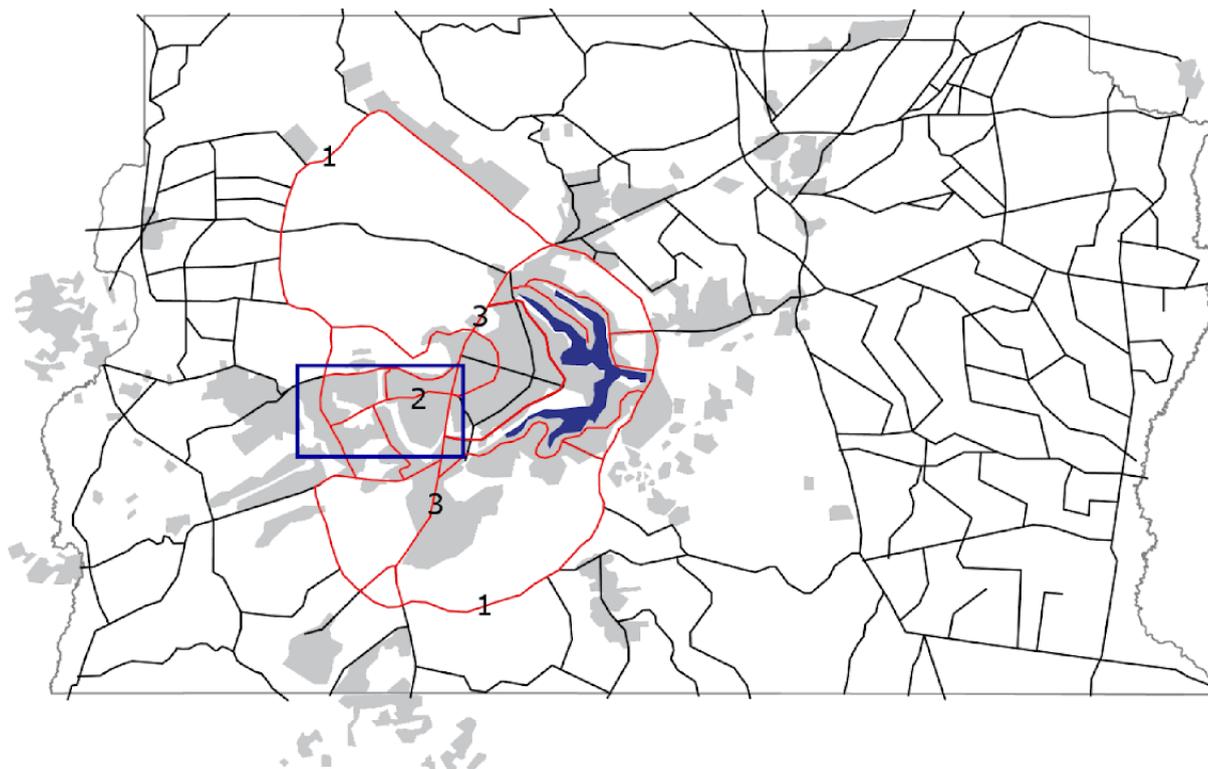


Figura 1 – A ocupação urbana de Brasília. Em vermelho, estão marcadas as principais EPs (1. EPCT, 2. EPTG, 3. EPIA), em preto, as demais estradas. O retângulo azul demarca a área de estudo detalhado.

Fonte: diagrama do autor, com base em dados de Brito (2009).

Em 1958, estabeleceram-se a Estrada Parque Indústria e Abastecimento (EPIA), e a Estrada-Parque Contorno (EPCT). A primeira, via principal do sistema na época da construção e de centralidade evidente até os dias de hoje, balizou significativamente a expansão urbana de Brasília nos anos iniciais: a chamada Cidade Livre (depois Núcleo Bandeirante), os alojamentos construídos pela NOVACAP e a Residência Oficial do Gama foram erguidos às suas margens. Já a EPCT foi concebida como “estrada de contorno da faixa sanitária” de Brasília (ATA da diretoria da NOVACAP de 24 de julho de 1959, Arquivo Público do Distrito Federal), contribuindo, desse modo, para definir o perímetro da bacia do Lago Paranoá e criar uma área que se pretendia não urbanizável, entre a cidade central – o Plano Piloto e seu entorno imediato, formado por Lagos sul e norte, região do Setor de Mansões Parkway e Cruzeiro – e o território circundante. Pelo papel de limite ao “cordão sanitário” para o qual foi concebida, a

EPCT traz, desde muito cedo, o caráter fragmentador que, como se argumentará aqui, marca as EPs.



Figura 2 – vista do Plano Piloto desde a EPCT.

Fonte: foto do autor.

Ainda durante os anos iniciais de construção de Brasília, operou-se uma inversão da ordem prevista para a criação das cidades-satélites, que surgiram antes mesmo da inauguração oficial em 1960 e adquiriram feições bem distintas daquelas implícitas no ideário urbanístico que inspirou a concepção da capital. A primeira delas, Taguatinga (1958), foi estabelecida no caminho de Anápolis, por onde chegava o maior fluxo de trabalhadores para a construção da nova capital, ao lado da sede local do Instituto Nacional de Colonização e Imigração (INIC, órgão responsável pela distribuição dos migrantes recém-chegados). Ali abrigou-se justamente a massa trabalhadora que afluía à região. As outras duas cidades satélites criadas antes da inauguração de Brasília também foram situadas em eixos de acesso ao sítio do Plano Piloto: criou-se o Gama (1959) no caminho de Luziânia e Sobradinho (1959) no de Planaltina, ambas externas ao perímetro estabelecido pela EPCT. Os núcleos iniciais dessas cidades distavam, respectivamente, 30, 25 e 38 km da área central do Plano Piloto,



DOI 10.20396/urbana.v11i1.8651993

compondo um quadro de radical segregação sócio-espacial. Estabelecem-se, assim, núcleos urbanos dispersos pelo território, isolados do centro, das ocupações preexistentes (Brazlândia e Planaltina) e também entre si. Além do isolamento, a falta de investimentos em infraestrutura e serviços públicos marcou o caráter marginal desses núcleos (BRITO, 2009), determinando a sua dependência com relação ao centro urbano representado pelo Plano Piloto e sua icônica arquitetura monumental.

A história da ocupação territorial do DF, para além do Plano Piloto, não é simplesmente uma história de subúrbios que surgem como fruto da expansão urbana, nem de cidades relativamente independentes da cidade central (como no ideário da cidade-jardim). Conforme observaram Ficher e Palazzo (2005, p. 60), encontra-se nas palavras do arquiteto alemão Hilberseimer quase um prenúncio das cidades-satélites implantadas no DF:

Separando completamente os bairros de habitações dos centros de trabalho, tratou-se de realizar zonas residenciais de condições ótimas. (...) Ao redor do núcleo da grande cidade, a Cidade central, que no futuro será somente cidade do trabalho, se encontram situados, circularmente e a distâncias suficientes, bairros residenciais fechados em si mesmos, cidades-satélites de população limitada, cuja distância pode ser considerável" (HILBERSEIMER, apud FICHER; PALAZZO, 2005, p.60)

No entanto, diferentemente da definição de Hilberseimer, não se efetivaram "modernos meios de circulação e um sistema adequadamente traçado de trens rápidos" entre o núcleo central e as cidades-satélites brasilienses, nem a ideia de "zonas residenciais de condições ótimas" a que refere o autor (Hilberseimer, apud FICHER; PALAZZO, 2005, p.60). Depreende-se ainda das palavras de Hilberseimer um modelo polinuclear de urbanização, também adotado nos primeiros anos da nova capital. Marcante para a estruturação da rede urbana do DF, esse modelo dependeria amplamente das EPs para seu funcionamento. Com os atributos que lhe são próprios, tais vias cumprirão um papel central como viabilizadoras de um movimento pendular que resulta da ainda marcante concentração de empregos e renda no centro (PAVIANI, 2010) e como definidoras da maneira como o território do DF é apropriado.

4. As estradas-parque e o território do DF

A constituição do sistema de rodovias que norteou a apropriação do território do DF antecedeu a aprovação do primeiro Plano Rodoviário do Distrito Federal, publicado em 1960, e aprovado em 1964 (BRITO, 2009, p.118). Nele, a EPIA se reafirma como eixo estruturador do

sistema, composto, nesse primeiro momento, por um total de 15 rodovias espalhadas pela bacia do Paranoá (DISTRITO FEDERAL, 1964, p.3778)³.

Inicialmente, os espaços cortados pelas EPs foram pensados para serem mantidos sem ocupações lindeiras urbanas, devendo abrigar parques, reservas e atividades rurais (COSTA, 1974), o que, em certa medida, verifica-se em imagens da EPTG do início da década de 70 (ver figuras 3, 4 e 5).



Figura 3, 4 e 5 – Fotografias aéreas da EPTG em 1972.

Fonte: Arquivo Público do Distrito Federal.

Tal concepção fundava-se tanto na preocupação, já comentada antes, com eficientes ligações, quanto na intenção de isolamento do Plano Piloto de seus núcleos satélites, justificado, ora por aspectos relacionados à preservação da sanidade hídrica da bacia do Paranoá, ora por questões estético-simbólicas de identificação e manutenção do desenho original da cidade, como se verá a seguir.

Durante a realização do I Seminário de Estudos dos Problemas Urbanos de Brasília, organizado pelo Senado Federal em 1974, a capital já enfrentava críticas que a denunciavam como uma “cidade velha”, engessada em princípios ultrapassados. Em carta dirigida ao senador Cattete Pinheiro, incluída no relatório final do Seminário, Lucio Costa responde a essas

³ Além da EPCT e EPIA, Estrada-Parque Dom Bosco (EPDB), Estrada-Parque Paranoá (EPPR), Estrada-Parque Vicente Pires (EPVP), Estrada-Parque Taguatinga (EPTG), Estrada-Parque do Torto (EPTT), Estrada-Parque Península (EPPN), Estrada-Parque Santa Maria (EPSM), Estrada-Parque Acampamento (EPAC), Estrada-Parque do Vale (EPVL), Estrada-Parque Vereda Grande (EPVG), Estrada-Parque do Ipê (EPIP), Estrada-Parque Aeroporto (EPAR) e Estrada-Parque Cabeça de Veado (EPCV). Até 1960, apenas três dessas vias não estavam consolidadas: EPVL, EPVP, EPSM.



DOI 10.20396/urbana.v11i1.8651993

críticas e expressa sua visão sobre o que considera pontos fundamentais do projeto. Confrontado com a possibilidade de mudanças no espaço urbano da capital, o urbanista defende a necessidade de se reafirmar intenções do plano original e de completar o que estaria faltando à cidade. No seu entender, depois de realizadas as “correções necessárias” na Brasília existente, poder-se-ia proceder a “novas formulações objetivando uma expansão articulada e coerente que não lhe deturpe a feição peculiar, e que impeça a sua fusão com os núcleos satélites [...]” (COSTA, 1974, p.279). Em vista das questões da Brasília real, cuja metropolização já se desenhava, Lucio Costa colocou como questão de primeira ordem a garantia de que a Brasília que projetara permanecesse livre da interferência de outros assentamentos:

[...] é urgente estabelecer como preceito, digamos, ‘constitucional’, o não prolongamento suburbano ao longo das vias que conduzem a esses núcleos periféricos, propiciando-se por todos os modos a instalação ali de atividades agrícolas. (COSTA, 1974, p. 279)

Mais tarde, Lucio Costa expressa uma visão um pouco diferente em seu texto “Brasília revisitada” (1987, p. 119). Ali, considera que as “populações de menor renda” haviam sido “praticamente expulsas da cidade” (embora a intenção original do plano tenha sido a isso oposta) e menciona a questão da “longa distância entre as cidades satélites e o Plano Piloto” e os altos custos implicados no transporte coletivo metropolitano como problemas a serem enfrentados. A solução proposta é a criação de “[...] quadras econômicas — ou comunitárias — ao longo das vias de ligação entre Brasília e as cidades-satélites, sendo mantida a destinação das áreas aos fundos desta orla urbanizada à cultura hortigranjeira” (COSTA, 1987, p.118). Essa proposição fundamentou a construção das chamadas Quadras Econômicas do Guará implantadas às margens da EPTG, no lado oposto ao Guará I. Hoje, apesar do apelo lançado pelo arquiteto em 1974 e das recomendações de 1987, é raro encontrar atividades rurais ao longo das EPs e das rodovias que interligam as cidades-satélites, indicando uma mudança na sua relação com a estruturação do território do DF.

De fato, o grande isolamento que marcou as primeiras cidades satélites deixaria de ser regra para o estabelecimento de algumas das seguintes. A EPCT ainda seria uma barreira na criação da Ceilândia a oeste de Taguatinga, em 1970, como resultado das campanhas de remoção de favelas e outros assentamentos informais de populações pobres no seio da cidade. Por outro lado, na criação do Guará junto ao Setor de Indústria e Abastecimento três anos



DOI 10.20396/urbana.v11i1.8651993

antes, o “cordão sanitário” fora desconsiderado, possivelmente por se tratar de área concebida de início como residência para os funcionários daquele setor, embora logo passasse a receber também populações das chamadas invasões.

Com essas novas cidades-satélites, inauguram-se duas práticas importantes para a constituição do território urbano do DF: o uso de uma estrada-parque como eixo condutor da urbanização interna ao perímetro da EPCT, no caso do Guará, e a implantação de uma cidade-satélite em quase contiguidade com uma malha urbana existente – a de Taguatinga –, no caso da Ceilândia (BRITO, 2009). Ao longo dos anos 70, fortaleceu-se a tendência, consolidada no Plano Estrutural de Organização Territorial do DF (PEOT) de 77, de se aproveitar a infraestrutura já implantada para a criação de novos núcleos, em oposição às recomendações de restrição da urbanização do PLANIDRO (1970), que visariam a preservação ambiental e sanitária da Bacia do Paranoá. Com efeito, entre 1970 e 1986, como mostrou o trabalho de Brito (2009) a mancha urbana de Brasília cresce principalmente sobre os seus interstícios e áreas não ocupadas, sobretudo na direção sudoeste, com novos parcelamentos sendo criados, na maior parte das vezes, em zonas em alguma medida servidas de infraestrutura, ou de implantação mais viável. Essa tendência se materializa no início dos anos 80, com o início da urbanização dos assentamentos que seriam designados de Samambaia (internamente aos limites da EPCT) e do Riacho Fundo (externamente a eles) (BRITO, 2009).

Essa rápida ocupação e expansão de Brasília chamou a atenção para o problema decorrente do processo de metropolização, que seria reconhecido pelo próprio Lucio Costa em seu Brasília Revisitada (1987) e pelo poder público no PDOT de 1992. Estes documentos foram determinantes no sentido de recomendar, mais uma vez, a ocupação controlada de vazios entre a “cidade central” e as chamadas cidades-satélites. A criação das regiões administrativas de Riacho Fundo (1990), Santa Maria (1990) e Recanto das Emas (1993) foi fruto dessa política, assim como a consolidação de Samambaia (1989) e a implantação de Águas Claras (1992). Todos esses núcleos surgem beirando estradas e EPs: EPCT (Recanto das Emas), EPTG (Águas Claras), BR-060 (Recanto das Emas e Samambaia), EPNB (Riacho Fundo) e BR-040 (Santa Maria) e reforçaram a ocupação dos quadrantes sul e sudoeste do território do DF.

Em síntese, o modelo da estrada-parque fora inicialmente adotado em Brasília como dispositivo que evitasse o “alastramento suburbano” – conforme referiu Lucio Costa (1985, p.118) - ao longo das vias de ligação metropolitana. No entanto, o polinucleamento descontínuo que norteou a ocupação urbana nos primeiros anos não se sustentou a longo prazo. Para isso, concorreu a implantação, concomitante à construção da cidade, das EPs.



DOI 10.20396/urbana.v11i1.8651993

Estas vias cortavam a Bacia do Paranoá em várias direções, tornando esse território, embora controlado, propício à ocupação urbana e passaram mesmo a conduzir a expansão da cidade. Até mesmo a EPCT, criada para o resguardo da cidade central em relação às cidades-satélites, ao promover um anel de acesso multidirecional ao território do DF, tornou-se um importante suporte para a criação de novos assentamentos (BRITO, 2009, p.229-230). Apesar dos esforços contrários, na mancha de Brasília parece ecoar a frase de Henri Lefebvre: "Do caminho, a cidade" (apud PANERAI, 2006, p.17-18), evidenciando um vínculo entre vias de tráfego e expansão urbana, que o ideário de planejamento do início da organização do território do DF procurou, em vão, suprimir.

Por outro lado, a maior parte dos novos parcelamentos na região de Brasília foi criada isoladamente, sem "referenciais de planejamento integral" (PAVIANI, 2012), após a abertura das rodovias, e permanece separada entre si. Esse modelo de expansão urbana baseado em rodovias pré-existentes e de forte tendência à descontinuidade tem implicações para o modo de vivenciar a metrópole:

O fato de que as rodovias tangenciam os núcleos urbanos faz com que moradores de uma região administrativa não precisem passar pela outra para circular pela cidade [...] Essa relação urbana que não se entrelaça torna a imagem do outro espaço mais presente que o convívio com ele. Assim, passar motorizado pela beira dos bairros reforça o estereótipo do que está ou pode estar lá dentro: zonas de sombras, locais proibidos, zonas perigosas e tudo mais que a imaginação possa criar (SANTARÉM, 2013, p.143).

Além de não evitar a urbanização de suas áreas contíguas, as EPs serão determinantes para o estabelecimento de uma forma particular de tecido urbano no DF. A morfologia desse tecido, como sugere Santarém na citação acima, pode trazer repercussões importantes para o cotidiano e para a imagem que se tem do espaço urbano. Convém, portanto, observar suas características a uma escala mais aproximada.

5. Aspectos metodológicos de uma análise urbana: um confronto entre escalas

Ao abordar seu objeto de estudo desde uma escala territorial, das infraestruturas, Jusselma de Brito (2009) enfatiza o processo de criação de uma mancha urbana contínua no DF, iniciado entre os anos 60 e 70, com a criação do Guará e da Ceilândia. Também Paviani (2012) reconheceu, no intervalo entre o Plano Piloto e as diversas cidades-satélites, um



DOI 10.20396/urbana.v11i1.8651993

processo de conurbação em curso. Neste estudo das EPs do DF, consideramos, com Brito e Paviani, um processo mais amplo de conurbação urbana, mas, ao nos voltarmos para uma análise do fenômeno urbano numa escala mais próxima a do observador, notamos, porém, que não parece haver um verdadeiro *continuum* urbano.

Na tentativa de construir uma análise específica, necessária à observação do processo de urbanização delineado pelas EPs em escala mais aproximada, enfocou-se a região da EPTG, onde o processo de "preenchimento de vazios" se encontra num estágio mais avançado. Ali, por onde se desenvolveu o eixo de expansão urbana mais significativo da cidade, é possível vislumbrar uma grande variedade de loteamentos e tecidos urbanos, que oferecem um terreno fértil para a análise aqui proposta.

Para isso procedeu-se a duas tarefas: a realização de visitas de campo, onde buscou-se observar, a partir do método empírico de análise urbana proposto por Panerai (2006), o modo como a EP se relaciona com os espaços urbanos à sua volta, bem como seus desdobramentos para a definição e experimentação desses lugares; e a elaboração de um mapa diagramático, que servirá como base referencial à análise urbana que se segue.

As visitas foram feitas de carro e a pé, como forma de apreender diferentes tipos de experiências de usuários. A ideia de um percurso se impôs nessas visitas, nas quais perseguiram-se as recomendações feitas por Panerai (2006, p.44) para o exame de situações urbanas presentes em grandes eixos rodoviários, com base em três níveis de análise: 1. O da paisagem imediata, abordando aspectos visuais e espaciais da via e de suas margens; 2. O do território percebido a partir da estrada, enfocando lugares distantes que compõem a experiência daquele lugar; 3. O do território constituído historicamente, operando um cruzamento entre dados históricos e a experiência visual.

No mapa disposto abaixo, é possível identificar os diversos parcelamentos urbanos que compõem a área, numerados para referência posterior. As conexões viárias de acesso dos diversos núcleos urbanos foram marcadas em vermelho e as diversas fotografias, realizadas nas visitas e apresentadas ao longo do trabalho, são referenciadas no mapa a partir da numeração que recebem no texto.

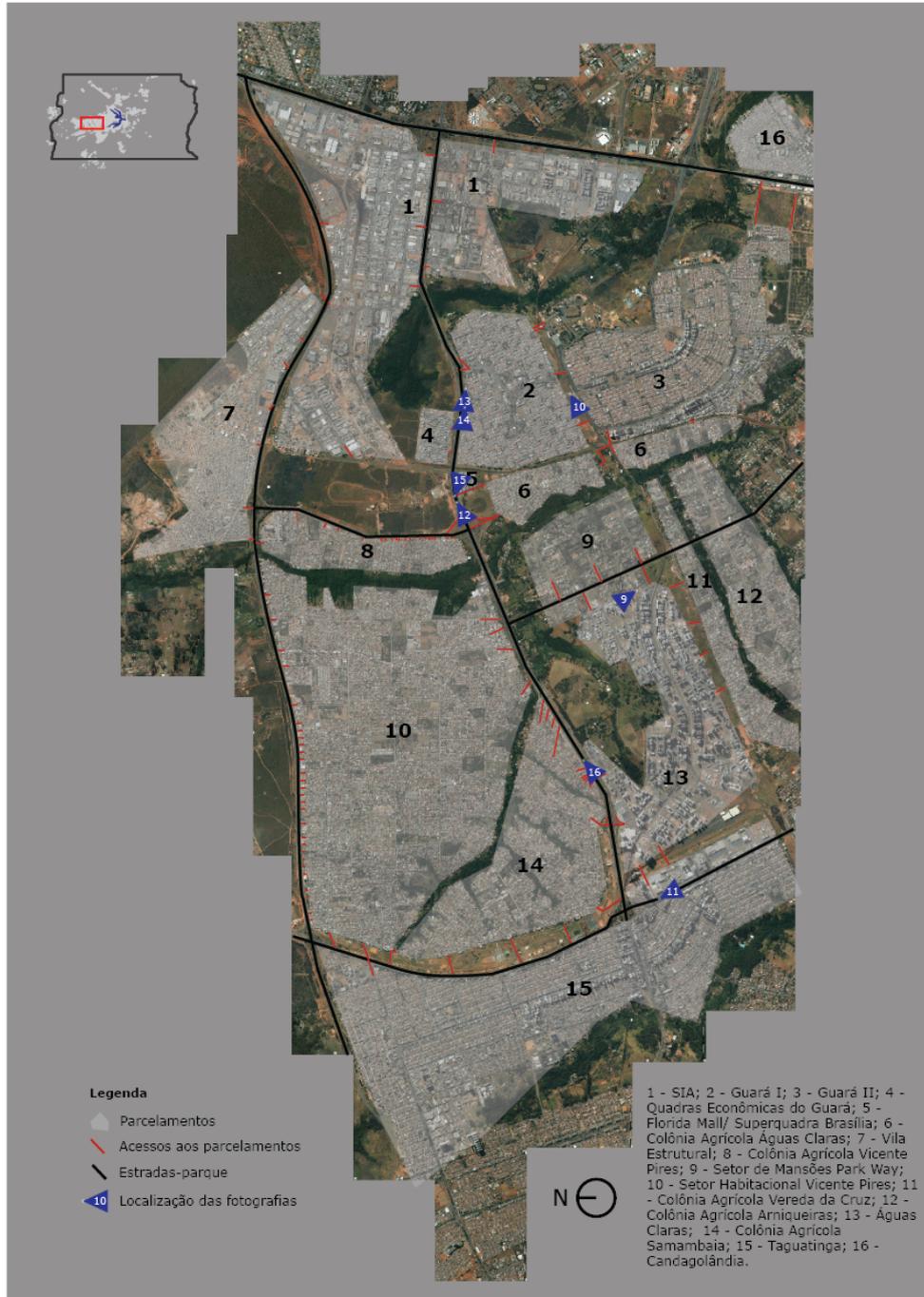


Figura 6 – Mapa diagramático da área da EPTG.

Fonte: diagrama do autor, com base em dados do GeoPortal, disponível em:
<<http://geoportal.segeth.df.gov.br/mapa/>> Acesso em 10 jan.2018



DOI 10.20396/urbana.v11i1.8651993

6. O tecido urbano ao longo da EPTG: roupas no varal

Se o objetivo é descrever o tecido urbano (*urban fabric*) – para seguir explorando, com certa liberdade imaginativa, uma metáfora têxtil –, pode-se falar aqui de uma urbanização de “roupas no varal”: o fio do varal é a EP; as roupas, os núcleos urbanos; as vias de ligação entre ambos, os prendedores. Por que o emprego dessa imagem? Pois as roupas, num varal, raramente se prendem umas às outras: sua ligação ocorre quase exclusivamente com o fio que as sustenta. A relação entre calças postas lado a lado, por exemplo, é de uma proximidade de ocasião; apenas se tocam. Tal é a característica mais marcante da urbanização conduzida pelas EPs, a de um “adensamento fragmentário”, no qual a sequência de núcleos urbanos é marcada pela descontinuidade. Um trajeto vulgar de algumas centenas de metros em linha reta nas adjacências da EPTG pode resultar quase impossível para um pedestre, que deverá enfrentar uma série de obstáculos separando áreas vizinhas: um grande parque subutilizado, um curso d’água com orla privatizada e inacessível, uma estrada de ferro quase desativada, um condomínio fechado.

Assim, a urbanização de parcelas não integradas entre si resulta em um conjunto conurbado, mas efetivamente conectado quase exclusivamente através da EP: os acessos diretos entre os parcelamentos são raríssimos. Essa característica pode tornar áreas vizinhas menos acessíveis que áreas afastadas, dependendo de como a via as articula. Por exemplo, pode resultar ser mais rápido e fácil ir da Colônia Agrícola Samambaia (nº 14 no mapa diagramático) à Praça do Relógio de Taguatinga (nº 15), situada a 5 km de distância, do que a uma casa situada a 500 m, no Setor Habitacional Vicente Pires. Ainda que se trate de um caso extremo, porém, é significativo e sua ocorrência, em moldes similares, não é rara.

A quase ausência de uma conexão direta entre a Colônia Agrícola Samambaia e o Setor Habitacional Vicente Pires, observável no mapa diagramático (n.14 e 10, respectivamente) também tem relação, deve-se ressaltar, com as características naturais do terreno. Separam os dois núcleos a área de preservação do córrego Samambaia, bem como uma topografia acentuada para os padrões do DF. Essa clivagem tão severa, contudo, fundamenta-se também num padrão de ocupação rural anterior ao parcelamento atual (BRITO, 2009, p. 193). Em Vicente Pires, – como em tantos outros casos no DF – anteriores propriedades rurais foram loteadas de modo independente para formar condomínios com uma única via de acesso particular, fechando qualquer possibilidade de acesso público às áreas de preservação e resultando em uma malha urbana fragmentária e pobre em espaços públicos.

Esse processo pode ser acompanhado a partir de séries históricas de imagens aéreas, como nas figuras 7 e 8.



Figuras 7 e 8 – Ortofotografias aéreas de um mesmo trecho de Vicente Pires, em 1997 e 2015.

Fonte: Geoportal, disponível em: <<http://siturb.segeth.df.gov.br/>>, acesso em 10 jan.2018.

Como vimos a partir de relatos do próprio Lucio Costa (1974; 1987), as grandes áreas intermediárias entre o Plano Piloto e os limites da EPCT não deveriam abrigar loteamentos urbanos, mas parques, áreas rurais e de preservação. Argumentou-se aqui que o emprego das EPs no DF teve uma relação direta com a tentativa de observar esse preceito. A EPTG, com efeito, cortou durante muitos anos um vasto terreno verde, que se aproximava da função de um *greenbelt*, tal como se observa nas figuras 3, 4 e 5. Com a acessibilidade garantida pela EPTG e, mais tarde, pela EPCL, a ocupação da área adquiriu, com o passar dos anos, características urbanas. Os condomínios horizontais, que em 2003 correspondiam a 41% da mancha urbana do DF (BATISTA et al., 2003, p.13), ocuparam muitas das glebas rurais adjacentes às vias de integração metropolitana (PATRIOTA DE MOURA, 2010). Nesse contexto de progressivo desaparecimento das zonas rurais, porém, ainda há grandes espaços não ocupados, cobertos ou não por vegetação, atuando, por vezes de modo frágil, no sentido de conter a urbanização e provocando, assim, uma descontinuidade. A possibilidade de uso de tais áreas como fator de integração da malha urbana, na senda das *parkways* de Olmsted, não parece ter sido explorada no contexto estudado⁴.

⁴ Uma perspectiva diferente parece ser buscada no termo de referência do concurso para o Masterplan da Orla do Lago Paranoá (SEGETH, 2017), que ambiciona a criação de um parque urbano integrado à malha local e metropolitana, onde a circulação contínua aparece como exigência prioritária.

A fragmentação do tecido urbano adjacente à EPTG, contudo, não se explica apenas pela urbanização de anteriores loteamentos rurais ou pela não-integração de áreas de preservação. Outros tipos de assentamentos de caráter urbano foram criados já como unidades mais ou menos isoladas de seu contexto circundante. É o caso de Águas Claras (nº 13), cuja efetiva conurbação com o Setor de Mansões Park Way (SMPW) (nº 9), caso raro, dá-se pelo encontro de fundos de lotes, sem articulação entre as diferentes malhas, como se vê na figura 9.



Figura 9 – Via que separa Águas Claras do SMPW.

Fonte: foto do autor.

Outro exemplo relevante é o conjunto formado por Guará I, Guará II, Quadras Econômicas do Guará e pelo empreendimento Florida Mall/ Superquadra Brasília (respectivamente, n.2, 3, 4, 5). Erguidos de forma independente em épocas diferentes (1967, 1969, 1985 e 2006, respectivamente), compõem um conjunto fragmentário, ora entendido por seus habitantes como um todo (chamado genericamente de Guará), ora, como unidades separadas.

Mesmo em núcleos projetados como expansão de outros, a descontinuidade do tecido urbano pode ser marcante. O Guará I e II são separados por um grande descampado, sem

tratamento paisagístico, por onde passam grandes redes de distribuição elétrica. Novamente, a escala da infraestrutura se impõe sobre a da cidade.



Figura 10 – Descampado entre o Guará I e o Guará II.

Fonte: foto do autor.

O caso mais extremo de isolamento da malha urbana, entre as situações aqui analisadas, é o do Florida Mall/Superquadra Brasília. Trata-se de empreendimento que conjuga shopping center, supermercado e um condomínio fechado. Este último, curioso exemplo dos artifícios empregados pelo mercado imobiliário, procura associar sua imagem à de uma superquadra do Plano Piloto através de uma interpretação singular da fórmula: quadras com prédios de seis pavimentos sobre pilotis circundados por cinta arborizada. Aqui, porém, os pilotis são garagens e a cinta arborizada, cercas vivas que separam as “quadras internas”. Estas, na prática, constituem um segundo nível de *gated community*, pois seu acesso é também restrito e controlado dentro do condomínio. A apropriação de elementos da identidade do Plano Piloto se dá até na adoção de uma sigla (SQB) e na livre interpretação gráfica das placas de sinalização de Brasília.

Essa forma de urbanização descontínua não é, ressalta-se, peculiar a Brasília, mas tem paralelos bem estabelecidos em outros contextos, permitindo situar a capital num



DOI 10.20396/urbana.v11i1.8651993

fenômeno mais amplo de urbanização contemporânea. Empreendimentos de porte muito maior, mas semelhantes em algumas de suas características ao Florida Mall/SQB são descritos por Nestor Goulart Reis (2006) em trabalho acerca do fenômeno da dispersão no estado de São Paulo. Caracterizados por abrigarem múltiplas funções, localizam-se à beira de grandes rodovias, onde se colocam numa posição de acessibilidade facilitada a um grande número de pessoas. Ali, podem adquirir grandes extensões, devido ao baixo custo da terra. Para atrair o máximo possível de consumidores de diferentes estratos sociais, conjugam atividades diversas, que antes se distribuíam em pontos diferentes do centro de uma cidade. Apesar de característico de zonas de dispersão, externas ao tecido urbano tradicional, tais empreendimentos aparecem também encravados na malha da cidade de São Paulo, caracteristicamente ao longo das grandes vias marginais aos rios Tietê e Pinheiros (aliás, originalmente referidas *parkways*, no Plano de Avenidas de Prestes Maia de 1930). Traços em comum entre os empreendimentos paulistas e o Florida Mall brasiliense, de proporções muito mais modestas, podem ser vistos em sua associação com grandes eixos rodoviários, que viabilizam o acesso de pessoas provenientes de diferentes partes da região metropolitana. Nessas condições, importa menos ao empreendimento articular-se com o entorno urbano do que com a própria rodovia, gerando descontinuidades no tecido, numa situação comum a boa parte dos trechos de ocupação urbana da região da EPTG.

Esse é também o caso, embora de natureza e tipologias radicalmente distintas, das Quadras Econômicas do Guará. Seu surgimento está ligado, como visto, a uma reflexão acerca dos problemas enfrentados pela metrópole de Brasília nos anos 80, que culminaria com a publicação do relatório "Brasília revisitada" (COSTA, 1987). Representantes únicas de aplicação da solução ali proposta, as Quadras Econômicas do Guará figuram como um enclave de limites bem definidos, isolado à beira da EPTG. Esta via as segrega do núcleo urbano mais próximo, o Guará I, acessível ao pedestre apenas por meio de uma passarela e de uma passagem subterrânea.

Argumenta-se aqui, enfim, que o polinucleamento de Brasília não parece ter sido superado pela progressiva conurbação advinda dos empreendimentos e loteamentos isolados que vêm constituindo a malha urbana adjacente à EPTG, tomada aqui como foco de estudo. Se, como coloca Panerai (2006, p.60-67), o crescimento das cidades é fisicamente organizado por linhas e polos que conduzem o seu crescimento e por barreiras e limites que os contêm, a EP cumpre uma função dupla. Primeiramente, de linha, pois conduziu a urbanização do DF, conformando a ocupação do território; em segundo lugar, de barreira de crescimento, pois

define um limite ao crescimento transversal ao seu sentido de circulação. Não por acaso, os parcelamentos urbanos são quase sempre “externos” ao traçado das EPs, as quais são dificilmente assimiladas pelo tecido urbano circundante.

Uma importante exceção a essa observação, porém, pode ser vista na porção da EPCT que tangencia Taguatinga Sul, onde, apesar de sua largura, parece ter se conformado uma avenida comercial típica de uma cidade tradicional, rebatizada como “Pistão Sul”. A exceção, neste caso, deve estar relacionada ao fato de que, desde praticamente a sua implantação, a EPCT esteve vinculada, naquele trecho, a um loteamento urbano significativo – a cidade satélite de Taguatinga -, ainda que a ocupação imediatamente lindeira à via seja um fenômeno mais recente.



Figura 11 – Comércio ao longo do Pistão Sul (EPCT).

Fonte: foto do autor.

Talvez o efeito mais evidente da estrada sobre os lugares por onde cruza seja o de barreira. O crescente fluxo de automóveis nesse eixo de circulação impôs-lhe sucessivos alargamentos, culminando na sua transformação em via expressa, a chamada “Linha Verde”, denominação – tão estranha como a de estrada-parque – dada após a última grande obra de alargamento, de 2010. O resultado é um verdadeiro obstáculo para o pedestre, com 16 km de

extensão, eventualmente superado por passarelas. Assim, não é incomum depararmos com uma imagem curiosa, encontrada em tantas partes de diversas EPs: uma passarela que conecta um lado a outro, em área desprovida de ocupação.



Figura 12 – passarela na EPTG.

Fonte: foto do autor.

A aparente falta de sentido da situação é um indício para compreender a que serve essa infraestrutura nesse contexto: essa passarela, como tantas outras encontradas nas rodovias do DF, não parece ter sido construída para ligar duas porções de um território seccionado pela EP; cumpre, acima de tudo, a função de ligar os dois lados da via, permitindo acesso aos ônibus que trafegam no outro sentido de circulação metropolitana. Opera-se uma lógica semelhante à de um metrô – o que não é de se estranhar, tendo em vista que até por volta de 2008 os eucaliptos às margens da EPTG conformavam uma espécie de túnel. Aqui parece triunfar a circulação sobre o lugar, a metrópole sobre o local. Como observou Panerai (2006, p. 45), o encontro entre uma escala metropolitana, das infraestruturas, e uma escala local, do tecido urbano, ocorre nas periferias de maneira conflituosa, criando “efeitos de ruptura” e evidenciando uma “confrontação não negociada” dessas duas escalas.



DOI 10.20396/urbana.v11i1.8651993

Para efeito da circulação transversal à direção da via, a EP é dificilmente transponível, a não ser nos trechos, menos comuns, em que já foi transmutada em via urbana. Em um sistema tão hierarquizado como o implantado em Brasília, a rodovia impõe uma espécie de monopólio sobre a circulação metropolitana, tornando a ligação entre os núcleos com vias de menor porte pouco expressiva e mesmo, desnecessária. A rara ocorrência de ligações diretas entre os parcelamentos da EPTG, por exemplo, pode ser verificada na figura 6.

Além das fraturas criadas entre trechos de ocupação urbana e entre os dois lados atravessados pela EP, há ainda uma difícil relação dos tecidos urbanos com a via: ao passo que se estabelece uma grande dependência dos parcelamentos para com a estrada, sua articulação vai de frágil a quase nula, ocorrendo principalmente através de acessos rodoviários pontuais.

Até 2008, a EPTG possuía renques de eucaliptos em boa parte de sua extensão, possivelmente remanescentes dos programas de plantio em larga escala dessa espécie para, conforme indica a NOVACAP, "reflorestamento" de áreas do DF promovidos desde fins dos anos 50 (Revista Brasília, n. 28, p. 21). Dessa forma, e a despeito da questionável preferência pela monocultura exótica em detrimento da paisagem local, a via tinha ainda algumas feições de estrada-parque. A relação morfológica dos tecidos urbanos adjacentes com a estrada era, até então, mantida apenas por acessos viários locais. Nas obras para a construção da "Linha Verde", os eucaliptos foram derrubados para dar lugar a vias marginais, que hoje são responsáveis pela articulação da estrada com o sistema viário dos trechos construídos e núcleos urbanos de seu entorno. A obra transformou a paisagem urbana da região e, no que tange à articulação com os núcleos urbanos, a presença das marginais abriu espaço para que se estabelecessem novas relações espaciais.

No Guará I (nº 2 no mapa diagramático), cuja implantação em muito antecede a construção das marginais, espaços residuais entre o traçado viário da cidade-satélite e a pista da rodovia foram ocupados por equipamentos de esportes e lazer, configurando uma espécie de parque entre a rodovia e as casas, embora mantendo uma fraca articulação do Guará com a EPTG.



Figuras 13 e 14 – articulação entre o Guará e a EPTG.

Fonte: foto do autor.

Mais significativa é a possibilidade de ocupação lindeira da via – viabilizada pela derrubada dos eucaliptos e abertura das marginais – principalmente por edifícios comerciais e de serviços. Como pistas de tráfego mais lento, as marginais amenizam a relação entre via e tecido urbano, criando novas possibilidades de ocupação.

Outro tipo de articulação ocorre na altura do já mencionado Florida Mall (nº 5), onde os equipamentos e as calçadas presentes no Guará desaparecem (não desaparecendo os transeuntes), sendo substituídos um estacionamento e um canteiro decorativo. O Florida Mall possui uma tipologia particular, intimamente relacionada com o contexto urbano no qual se insere, com elementos característicos de shopping centers e de comércio de beira de estrada, como sua extensa abertura de entrada.



Figura 15 – Florida Mall às margens da EPTG.

Fonte: foto do autor.

Também podem ser encontrados, na beira das marginais, comércios informais, na forma de quiosques ou de edifícios de pequeno porte, que ora abrem-se para a EP, ora para dentro do núcleo urbano, ora para o intervalo entre os dois, buscando tirar partido de fluxos locais e metropolitanos. A construção das marginais, contudo, muitas vezes não favoreceu o desenvolvimento de uma urbanidade em torno das EPs. Em alguns pontos da EPTG, o percurso das marginais não se ligou com o traçado de algumas vias locais de caráter informal que se formavam paralelamente à via. O resultado disso pode ser visto hoje em locais nos quais se enfileiram uma sucessão de pistas e canteiros a perder de vista, configurando uma “redundância viária”, observável na figura 16.

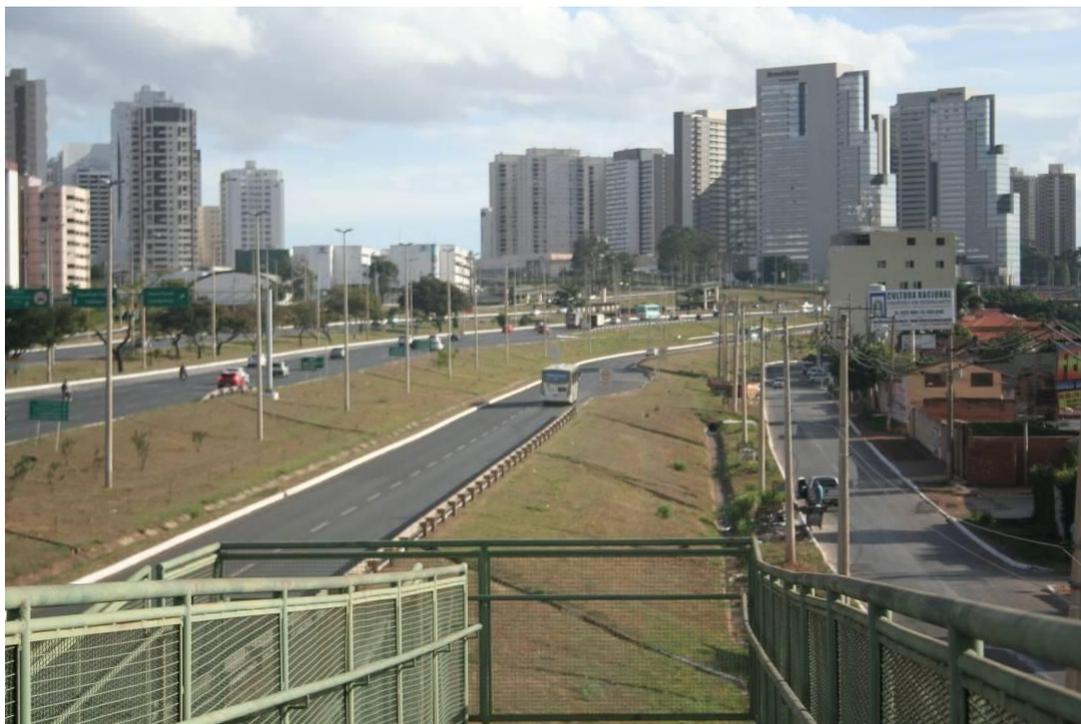


Figura 16 – EPTG, via marginal e via local na Col. Agr. Samambaia.

Fonte: foto do autor.

A solução das vias marginais poderia ser, talvez, mais bem-sucedida caso fossem englobados na sua concepção os traçados das vias locais, produzindo uma verdadeira articulação entre a EP e o tecido urbano, como ocorre no caso do Pistão Sul, por exemplo.

Se a fragmentação urbana ao longo da via é amenizada pela presença dessas vias auxiliares de menor velocidade, uma separação no sentido transversal é enfatizada: além da distância a ser atravessada aumentar consideravelmente, as faixas da EP propriamente dita têm seu fluxo desimpedido, incentivando um trânsito mais rápido e intenso. Intensificar o tráfego significa aumentar a importância das EPs, o que pode levar – em que pese uma maior eficiência imediata na circulação de automóveis – a um aprofundamento dos problemas e contradições discutidos até aqui. Nesse sentido, vale ressaltar a diferença entre esse efeito de fragmentação das EPs de Brasília, tal como apontado neste trabalho, e a função primordialmente articuladora das primeiras *parkways* de Olmsted. Esse contraste é revelador das reapropriações que o conceito de *parkway* sofreu desde sua elaboração, em especial aquela ocorrida a partir de seu emprego como elemento central na circulação metropolitana de veículos motorizados.



DOI 10.20396/urbana.v11i1.8651993

7. Considerações finais

Neste trabalho, buscou-se relacionar a urbanização do DF com a específica atuação das suas EPs, considerando-as agentes fundamentais desse processo. O fenômeno foi estudado sob uma perspectiva empírica – viabilizada por observações *in loco* e pela elaboração e análise de bases cartográficas – e a partir de levantamentos acerca da formulação e transformação do conceito de “estrada-parque” na história do urbanismo e do específico processo de construção do espaço urbano metropolitano no DF.

A escolha de um trecho da EPTG para uma análise mais detalhada permitiu observar especificidades do impacto dessa via e de sua articulação com o entorno, que podem indicar algumas tendências úteis para interpretação de outros contextos urbanos do DF também marcados pela presença de uma EP ou de uma rodovia. Mesmo na área mais densamente ocupada, encontraram-se indícios de que o polinucleamento estabelecido no nascedouro da cidade ainda se faz presente de uma maneira particular.

Ainda que o esforço realizado tenha sido o de compreender o objeto de estudo em sua dinâmica própria, é possível traçar semelhanças com processos mais amplos. O fenômeno da “dispersão urbana”, analisado por Nestor Goulart Reis no estado de São Paulo e, em certa medida, por Secchi no contexto europeu (2006), é relacionado pela literatura ora à reorganização produtiva do espaço urbano, ora ao impacto das inovações tecnológicas de mobilidade e comunicação num contexto de globalização (REIS, 2006, p.23-24). Ainda que não corresponda ao foco deste trabalho, restrito a uma escala territorial muito mais limitada, pode-se ver características similares nesses tecidos urbanos formados a partir de grandes eixos de mobilidade, a fim de avaliar suas implicações em escalas e intensidades diferentes.

Quanto a isso, o conflito entre a efetivação de funções da cidade e a infraestrutura que a possibilita esteve no cerne da análise das EPs, foco deste trabalho. Essa oposição concretizou-se aqui no fenômeno “autocontraditório” – onde um termo é a causa de seu oposto (SECCHI, 2006, p.38) – da integração metropolitana *versus* fragmentação local. Tal contradição pode ser relacionada com duas angústias que dominaram os debates e as práticas urbanísticas acerca da cidade no século XX, em especial aquela europeia: uma concernente ao crescimento incontrolável da cidade; a outra, à sua dissolução em formas de assentamentos dispersos, cujos limites, função e sentido futuros são de difícil compreensão. A integração territorial e a fragmentação local provocadas pelas EPs, ainda que numa escala menor do que



DOI 10.20396/urbana.v11i1.8651993

aquela da “cidade difusa”, parecem ligar-se a esse possível horizonte de crescimento indefinido e dissolução da cidade.

Ainda acompanhando a análise de Bernardo Secchi, a percepção do aspecto predatório de práticas de mobilidade levadas a cabo principalmente no II Pós-guerra levou ao abandono, na Europa, de uma visão de planejamento que concebia os fluxos na cidade a partir de “metáforas hidráulicas” e havia estimulado a construção, no âmbito das redes de mobilidade, de “tubos” com capacidade e vazão crescentes. Em detrimento dessa visão centralizadora de fluxos, que promoveu uma “engenheirização” do território urbano, emergiria, em meados do século XX, uma concepção do sistema viário em termos de sua “percolação” capilar por toda a malha urbana (SECCHI, 2006, p.38). Como denuncia a recente inauguração da “Linha Verde” (2010) sobre o traçado da EPTG, semelhante mudança de concepção ainda parece longínqua no DF, onde os grandes eixos rodoviários – e seus impactos sobre o tecido urbano e o cotidiano das pessoas – parecem se alargar indefinidamente. Por outro lado, espera-se que o metrô, ao estabelecer outra forma de circulação metropolitana, possa contribuir para amenizar os efeitos da “monopolização” da mobilidade pelas EPs.

“Do caminho, a cidade”, seguindo a lógica da expressão de Henri Lefebvre, buscou-se aqui, a partir dos caminhos traçados pelas EPs, compreender como Brasília tem se formado em suas relações espaciais, tendo em vista suas especificidades e contradições. O emprego de tateantes metáforas – tubos, tecidos, roupas no varal – revela a complexidade de um fenômeno sempre irreduzível, que reitera a desafiante questão: para qual caminho segue a cidade?

Referências

BARBO, Lenora de Castro (2010). **Preexistências de Brasília**. Reconstruir o território para construir a memória. Dissertação de mestrado em Arquitetura e Urbanismo – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília. Brasília.

BATISTA, Geraldo Nogueira et al (2003). Brasília: uma História de Planejamento. **Anais do X Encontro Nacional da Anpur**. Belo Horizonte.

BRITO, Jusselma Duarte de (2009). **De Plano Piloto a metrópole**: a mancha urbana de Brasília. Tese de Doutorado em Arquitetura e Urbanismo – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília. Brasília.



DOI 10.20396/urbana.v11i1.8651993

- CARR, Ethan (1987). The Parkway in New York City. In: **Parkways: Past, Present and Future**. Boone: Appalachian Consortium Press. Disponível em: <http://www.jstor.org/stable/pdf/j.ctt1xp3kv8.23.pdf>. Acesso: 6 Mar, 2018.
- COSTA, Lucio (1987). Brasília revisitada 1985/1987 – Complementação, preservação, adensamento e expansão urbana. **Revista Projeto**. São Paulo: Projeto Editores Associados, n. 100, p.115-121.
- COSTA, Lucio (1974). Reafirmação de alguns pontos fundamentais do Plano-Piloto de Brasília. In: SENADO FEDERAL (1974). **I Seminário de Estudos dos Problemas de Brasília**. Brasília: Senado Federal.
- DISTRITO FEDERAL (1964). Decreto nº 297 de 24 de abril de 1964. Aprova o Plano Rodoviário do Distrito Federal. **Diário Oficial da União**: seção 1, parte 1, Brasília, DF, p.3778-3779, 28 abr.
- FICHER, Sylvia; PALAZZO, Pedro Paulo (2005). Paradigmas urbanísticos de Brasília. In: **Cadernos PPG-AU/ FAUFBA**. Edição especial. Salvador. p. 49-71.
- GREGG, David John (1986). The Origins and Philosophy of Parkways with Particular Reference to the Contribution of Barry Parker. **Planning History Bulletin**, vol.8, n.1. Londres. p.38-50.
- HALL, Peter (1995). **Cidades do Amanhã**: uma história intelectual do planejamento e do projeto urbanos no século XX. São Paulo: Perspectiva.
- LITTLE, Charles C (1990). **Greenways for America**. Baltimore: Johns Hopkins University Press.
- PANERAI, Philippe (2006). **Análise urbana**. Brasília: EdUnB.
- PATRIOTA DE MOURA, Cristina (2010). “Condomínios” no DF: clubes, favelas ou cidades?. In: PAVIANI, Aldo et alli (orgs.). **Brasília 50 anos**: da capital a metrópole. Brasília: EdUnB.
- PAVIANI, Aldo (2010). A metrópole terciária: evolução urbana socioespacial. In: PAVIANI, Aldo et alli (orgs.). **Brasília 50 anos**: da capital a metrópole. Brasília: EdUnB.
- PAVIANI, Aldo (2012). Brasília, capital (ainda) polinucleada. In: XAVIER, Alberto e KATINSKY, Júlio (orgs.). **Brasília – antologia crítica**. São Paulo: Cosac Naify.
- REIS, Nestor Goulart (2006). **Notas sobre urbanização dispersa e novas formas de tecido urbano**. São Paulo: Via das Artes
- SANTARÉM, Paulo Henrique da Silva (2013). **A cidade Brasília (DFE)**: conflitos sociais e espaciais significados na raça. 2013. 158 f. Dissertação (Mestrado) - Universidade de Brasília, Instituto de Ciências Sociais, Departamento de Antropologia.



DOI 10.20396/urbana.v11i1.8651993

SECCHI, Bernardo (2009). **Cidade do século XX**. Tradução de Marisa Brada. São Paulo: Perspectiva.

SICA, Paolo (1981). **História del urbanismo**: el siglo XIX (vol.2). Madrid: Instituto de Estudios de Administración Local.