

PLATAFORMA RODOVIÁRIA DO PLANO PILOTO: DIAGNÓSTICO E DIRETRIZES.

Clara Ovídio de Medeiros Rodrigues (1)

Frederico de Holanda (2)

(1) UnB/UFRN, Departamento de Arquitetura, Centro de Tecnologia, Campos Universitário, Av. Senador Salgado Filho, 3000, Lagoa Nova CEP 59078-900 Natal/RN(84) 3215-3721 Ramal 230 claraovidio@gmail.com

(2) UnB, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, ICC Norte Gleba A, Campus Universitário Darcy Ribeiro, Asa Norte, Brasília/DF, Caixa postal 04431 - CEP:70910-900, (61)3307-2450

RESUMO

A Plataforma Rodoviária do Plano Piloto de Brasília (DF) apresenta intensos fluxos diários de veículos e pedestres, devido ao seu papel de conector entre o centro do Plano Piloto, onde há maior oferta de empregos, e as outras regiões administrativas do Distrito Federal, onde residem 90% das pessoas, gerando conflitos entre seus atores. O presente trabalho se desenvolve a partir da análise do espaço urbano por meio de várias teorias de desempenho da forma da cidade, entre elas a teoria da sintaxe espacial. Isso permite, além de um diagnóstico da situação em que se encontra o equipamento, a indicação de diretrizes para futuras intervenções no local. A pesquisa pretende contribuir amenizando os problemas fundamentais encontrados no lugar, levando em conta as expectativas não atendidas da população.

ABSTRACT

The Road Platform, at the Brasilia Pilot Plan (DF) shows intense daily vehicular and pedestrian flows due to its role as a connector between the center of the Pilot Plan, where there is the greatest offer of jobs, and the other administrative regions of Federal District, where 90% of the people live, generating conflict among these actors. This paper is developed from the analysis of urban space taking into account various theories of performance of city form, including space syntax theory. This allows, in addition to a diagnosis of the situation where the facilities are located, an indication of guidelines for future interventions in the area. The research aims to contribute in alleviating the main problems found in the site, concerning unfulfilled people's expectations towards it.

Palavras Chave: Plataforma Rodoviária, Plano Piloto, sintaxe urbana, diretrizes.

1. INTRODUÇÃO

A Plataforma Rodoviária do Plano Piloto – Distrito Federal – foi prevista por Lucio Costa no projeto de Brasília, como o ponto de encontro entre o eixo residencial e o monumental, que conectaria as diversas atividades condizentes com um centro urbano. Em 1987, ao visitar Brasília, ele declara: “Eu sempre repeti que a plataforma rodoviária era o traço de união da metrópole, da capital, com as cidades-satélites improvisadas da periferia. (...) Tudo isso é muito diferente do que eu tinha imaginado para esse centro urbano, como uma coisa requintada meio cosmopolita. Mas não é.” (COSTA, 1991, p.9) Atualmente, o intenso fluxo diário de pedestres e automóveis, e a diversidade de usos consolidadas no local, geram conflitos entre os diversos atores. A relevância da Plataforma no cotidiano dos habitantes do Distrito Federal respalda esse estudo¹, que tem por objetivo

¹ O trabalho foi fruto dos estudos e discussões realizadas na disciplina Projeto de Urbanismo 2 – UnB - oferecida à aluna da UFRN durante o intercâmbio acadêmico por meio do convênio ANDIFES entre Instituições Federais de Ensino Superior.

analisá-la em seu entorno, de forma a diagnosticar os problemas e potencialidades a serem utilizadas em futuras intervenções, visando o melhor aproveitamento do espaço pelos seus usuários.



Figura1: Localização da Plataforma Rodoviária Fontes: Google Maps, HOLANDA (2006) e Panorâmico

2. DIAGNÓSTICO

O diagnóstico baseia-se em várias teorias de desempenho da forma da cidade, resumidas nos itens abaixo como “aspectos”, relativos aos vários tipos de expectativas que os usuários têm em relação a ela. Há duas grandes categorias: os aspectos que afetam o *meio ambiente*, e os que afetam *as pessoas*. Neste documento, não detalhamos os primeiros. Os segundos são: funcionais, bioclimáticos, econômicos, sociológicos, topoceptivos, afetivos, simbólicos e estéticos. Contribuíram teorias relacionadas às Leis de Composição Clássica Plástica (na Estética), à topocepção (de Maria Elaine Kohldorf, 1996, entre outras.

2.1. Afetações no Meio Ambiente

A Plataforma Rodoviária está localizada em terreno com desnível acentuado. Mesmo servindo de acesso entre os setores de diversão, de comércio e bancário (em cota mais elevada) e a Esplanada dos Ministérios (em cota inferior), não é suficiente para desempenhar a integração necessária entre os setores. Dadas as inúmeras e fortes diferenças de nível, além do zoneamento especializado de uso, a circulação na área é ineficiente.

No que tange a vegetação, não há espaços destinados a áreas verdes (exceto por duas porções insignificantes, se comparada ao todo), transformando a plataforma em uma grande massa impermeável e de grande absorção de calor. No entanto, em seu entorno, há alguns locais providos de vegetação – espaço entre o CONIC e o Conjunto Nacional e áreas próximas ao Teatro Nacional e ao Touring, além de duas pequenas praças, no piso superior, uma em frente ao CONIC e a outra ao conjunto Nacional. Esses espaços caracterizam-se principalmente pelo predomínio de forração gramínea e poucas árvores dispersas, insuficientes para amenizar a temperatura.

2.2. Afetações nas Pessoas

2.2.1. Funcionais

No edifício da Plataforma Rodoviária instalam-se diversas atividades dispostas em pequenos quiosques (1,5m x 1,5m) ou em espaços previstos na estrutura da edificação e de maiores dimensões, aqui chamados de lojas. No primeiro tipo, observa-se o comércio de variedades, desde roupas e acessórios a produtos de gênero alimentício. Já nas lojas, vêem-se os usos institucionais (polícia, correios e bancos) e comerciais (drogarias, papelarias e lanchonetes). No entorno da edificação há predominância de serviço público (a leste) e presença de comércio, serviços e instituições diversas (ao norte e ao sul).

Quanto à acessibilidade veicular do local, percebe-se a permeabilidade apenas para ônibus, pois nem para os carros nem para as bicicletas foi previsto espaço para a circulação, embarque nem desembarque de passageiros. Já para os pedestres, o acesso a plataforma é dificultado pela escassez de elementos de ligação entre a Esplanada dos Ministérios e a Rodoviária. Existem apenas poucas faixas de pedestre controladas por semáforo, fato agravado pelo intenso tráfego automobilístico no local. Para o nível superior, onde se localiza o CONIC e o Conjunto Nacional, o acesso é garantido por dois conjuntos de escada compostos por uma faixa fixa de duas

escadas rolantes, além de três elevadores, localizados entre os blocos de escada; todos eles desembocam na parte coberta do piso superior da plataforma. Apesar do intenso fluxo de pedestres, os acessos ainda suportam o escoamento necessário. Não obstante, fazem-se necessários novos pontos de ligação vertical, de forma a diminuir as distâncias e facilitar os percursos dos pedestres.

A Praça em frente ao Teatro Nacional, apesar de estabelecer uma ligação necessária entre tal equipamento e o Conjunto Nacional, quase não é utilizada pelos pedestres. Parte desse fenômeno deve-se ao teatro configurar-se como um equipamento de uso temporário, ao longo do dia ou ao longo do ano. Além disso, a ligação não visa o acesso ao espaço público, mas, principalmente, ao interior da edificação, restando para a primeira ligação, apenas uma pequena escada helicoidal na lateral da rampa, inviabilizando o acesso aos portadores de necessidades especiais. Com a interdição da passarela, devido a reforma do Teatro Nacional, os pedestres são obrigados a fazer uso do acesso de veículos para atingirem o nível inferior. Outro fator determinante para a falta de uso na praça é a pequena quantidade de árvores de grande porte, desprotegendo os bancos e os passeios públicos, e a ausência de caramanchões ou elementos de sombreamento, que poderiam substituí-las. Percebe-se que praça não foi configurada como um ‘local de estar’, é visível o uso intenso da pequena quantidade de bancos que estão sombreados e localizados a margem do Conjunto Nacional, alimentando o espaço público. Por fim, as duas laterais da praça são margeadas por grandes estacionamentos, tornando-a um ambiente alvo da reflexão da radiação solar que atinge os veículos, Vale salientar que esse uso não é alimentado por pedestres, dificultando a apropriação do espaço da praça pelos pedestres.

Na praça em frente ao Touring Club, a baixa utilização se repete, juntamente com os problemas causados pelos estacionamentos lindeiros e pela ausência de árvores, observa-se que os usuários preferem circular pela sombra da edificação em substituição ao ambiente ensolarado da praça. Nesse espaço, a baixa utilização é agravada pela pequena conectividade com o CONIC, proveniente do desnível entre o equipamento (em cota mais elevada) e a calçada, e da locação de barreiras de penetração aos usuários, espaçadas por acessos pontuais.

As áreas verdes entre as alças viárias, desarticuladas com o entorno, agravam a descontinuidade entre os setores de diversão e comercial na direção norte e sul, sendo evidente a falta de alimentação desses espaços, desperdiçando o intenso fluxo de pedestres que por ali transita diariamente.

Apesar do uso do espaço por grande quantidade de portadores de necessidades especiais (deficiência sonora, visual ou mobilidade reduzida) não há sinalização tátil, nem corrimão adequado nas escadas; no entanto, observa-se a existência de semáforos com sinalização sonora e elevadores que, embora não estejam adequadamente sinalizados, garantem o acesso dos cadeirantes.

2.2.2. Bioclimáticos

Na rodoviária, propriamente dita, a iluminação natural não é bem aproveitada no interior das lojas e nos mezaninos, necessitando-se de iluminação artificial ainda durante o dia. Há, ainda, poluição sonora, proveniente dos ruídos dos automóveis, do “som ambiente” e das propagandas veiculadas pelos comerciantes locais. Não há corpos d’água no conjunto urbano, importantes para a amenização visual e para o aumento da umidade e amenização da temperatura na estação seca. Por fim, a ventilação é garantida pela permeabilidade da edificação nos sentido leste-oeste, compatível com os ventos dominantes e a velocidade dos ventos é adequada, embora não suficiente para remoção da grande massa de poluição proveniente da atividade automobilística, tornando-se perceptível a densa massa cinzenta suspensa no ar.

2.2.3. Econômico

O local é bem provido de infra-estrutura, sendo eficientes os sistemas de abastecimento de água, de drenagem e de esgotamento sanitário, de transporte público, telefonia e eletricidade. Já a limpeza pública, apesar de constante, não é suficiente para a demanda local. Apesar de funcional, a infraestrutura do local não apresenta compacidade, devido aos grandes vazios urbanos existentes no sítio, onerando a despesa com a infra-estrutura. Outro fator oneroso é a baixa otimização dessa infraestrutura, causada pelo esvaziamento do local iniciado às 19 horas com o fim do expediente nos quiosques e agravado após as 22 horas, quando o Conjunto Nacional fecha.

2.2.4. Sociológicos

A grande permeabilidade da edificação (os grandes vãos e os poucos pilares permitem a visibilidade do “outro”) e seu papel na escala urbana (espaço aglutinador de pessoas de vários pontos do Distrito Federal) garantem o convívio de várias classes sociais, gêneros e gerações em um só espaço. As atividades, já descritas, implicam a dinamização do uso e permitem que os trabalhadores do local atuem como “olhos”, implicando maior sensação de segurança durante o dia. No entanto, a perenidade dessas atividades ao longo do dia faz diminuir também o fluxo de pessoas nesse espaço urbano durante a noite, quando a quantidade de usuários diminui e de moradores de rua a procura de abrigo aumenta, indicando um discreto uso residencial na rodoviária. Não obstante, em horários de pico, os quiosques chegam a atrapalhar o fluxo de pessoas na plataforma.

2.2.5. Topoceptivos

Para análise dos aspectos topoceptivos – orientabilidade e identidade – considerou-se os cones visuais do percurso iniciado no térreo da rodoviária e finalizado em frente ao Touring Club, passando pelo mezanino, piso superior, Conjunto Nacional e CONIC. Para tanto, utilizou-se os procedimentos metodológicos sugeridos por Maria Elaine Kohldorf (1996)



Figura 2: Cones visuais do percurso, respectivamente, plano virtual e conexão, alargamento lateral, impedimento, impedimento (3 visuais seguidas), distanciamento lateral e, novamente impedimento

A seqüência de cones visuais (Figura 2), com sensações repetitivas e pouco contrastantes demonstra-se insatisfatória para uma boa orientabilidade do usuário. De acordo com Maria Eliane Kohldorf (1996, p. 205) “Os parâmetros para satisfação de nossa necessidade de orientabilidade baseiam-se no equilíbrio harmônico da quantidade de informações, quando tivermos situações onde o conjunto de suas informações visíveis mostre contraste e variedade equilibrando-se com repetição e associação”. No que tange à identificação dos lugares, a plataforma não oferece clareza, principalmente no que diz respeito à percepção das articulações.

2.2.6. Afetivos

O espaço em estudo confere sensações de *simplicidade*, devido à ausência de tecnologias avançadas e pelo uso por uma maioria não provida de recursos; de *informalidade*, fundamentada, principalmente, pelo predomínio de comércio informal presente na área; de *agitação*, pela quantidade e velocidade de pessoas passando pela plataforma, acrescido aos ruídos dos comerciantes; e de *insegurança*, por ocasião do período noturno, quando o espaço se esvazia e a iluminação é precária, dando margem à criminalidade.

2.2.7. Simbólico

Ao contrário do que ocorre com outras edificações de forte caráter simbólico, como o Congresso Nacional, a arquitetura do local não é tão marcante e particular, contribuindo para a leitura do espaço como parte representativa da cidade. Porém, a forte apropriação do local pelos usuários, devido à convergência das vias e do transporte ao local e à necessidade de resolver problemas rotineiros, faz o usuário sentir-se familiarizado com o espaço, considerando-o um símbolo.

2.2.8. Estéticos

Para as leis da composição plástica, foram atribuídos níveis de intensidade – péssimo, ruim, regular, bom e excelente – para a satisfação das categorias analisadas. Como edificação, pode-se perceber a formação da figura definida pelos seus elementos construtivos, apesar de se integrar ao entorno. Portanto, pode-se classificar como boa a formação da figura. Se simplificarmos a rodoviária como uma edificação composta por pilares e lajes que seguem uma modulação em forma e em distanciamento eixo a eixo; pode-se dizer que a composição apresenta uma pequena complexidade apenas no mezanino, quando a modulação do pé-direito é quebrada e usam-se pilares diferenciados no aspecto formal. Assim, quanto à lei da simplicidade/complexidade, o desempenho pode ser classificado como regular, pela excessiva simplicidade na configuração. Tendo em vista o entorno da edificação, percebe-se um todo semelhante destacando-se o Touring Club e o Teatro Nacional. Por isso, pode-se considerar a categoria semelhança/diferença excelente. Já em relação a nivelamento/dominância, pode-se considerar péssimo, pois nenhuma edificação do entorno se destaca no conjunto. O equilíbrio é excelente na composição, visto que as edificações se organizam em torno do eixo monumental e residencial, formando uma composição quase simétrica em termos de gabarito e de elementos estéticos semelhantes. Dessa forma pode-se considerar a rodoviária, no contexto, como uma edificação esteticamente agradável e harmônica com o entorno.

3. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A diversidade dos produtos comercializados nos quiosques, somados à variedade de serviços, comércios e instituições observadas nas “lojas”, garantem o bom funcionamento das atividades e seus inter-relacionamentos. A grande convergência de pessoas implicaria um local de encontros, propício para lazer ou pequeno descanso após um dia de trabalho, podendo começar com um *happy hour* e prolongar-se em atividades de lazer noturnas. Mas, ao contrário disso, as pessoas utilizam a rodoviária, em sua maioria, apenas de passagem, fazendo uso das lanchonetes somente para refeições rápidas, sendo raros os grupos de pessoas conversando.

Dessa forma, com base no diagnóstico realizado, propõem-se: 1) alterações no trânsito, diminuindo o tráfego de automóveis, simplificando o percurso e priorizando o pedestre; 2) implementação das normas de acessibilidade; 3) diminuição dos estacionamentos centrais, com objetivo de desestimular o acesso ao centro via veículos particulares; 4) consolidação do comércio popular existente na plataforma superior, visando a alimentação do espaço urbano e regularização da atividade; 5) arborização das praças 6) implantação de serviços ligados ao lazer, garantindo o uso da infra-estrutura disponível prolongadamente e 7) implementação de vias para ciclistas, bem como de novos transportes coletivos de velocidade, permitindo novas formas de acesso ao centro.

Seria necessário, portanto, propiciar ambientes que alimentassem o espaço urbano, aproveitando a população que já circula entre esses setores, garantindo ao local articulações entre os Setores Comerciais, os Setores de Diversões, Setores de Bancários, a Esplanada dos Ministérios e a Torre de TV, e aos usuários conforto, segurança e orientabilidade. Tudo isso, respeitando a diferenciação entre o novo e o antigo, de forma a melhorar a leitura do conjunto histórico para o usuário.

4. REFERÊNCIAS

ASSOCIAÇÃO Brasileira de Normas Técnicas. **NBR 9050**: acessibilidade de pessoas portadoras de deficiência a edificações, espaço, mobiliário e equipamento urbano. Rio de Janeiro, 1994

COSTA, Lúcio. **Relatório do Plano Piloto de Brasília**. GDF, Brasília: ArPDF/ CODEPLAN/ DePHA, 1991.

HOLANDA, Frederico de. Brasília: cidade moderna, cidade eterna. In: VILLAESCUSA, Eduard Rodríguez I; FIGUEIRA, Cibele Vieira (Org.). **Brasília 1956-2006**: de la fundación de una ciudad capital, al capital de la ciudad. Barcelona: Editorial Milenio, 2006, p. 127-173.

KOHLSDORF, Maria Elaine. **A apreensão da Forma da Cidade**. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1996