

O mundo das miudezas: Plano de Preservação do Conjunto Urbanístico de Brasília – PPCUB

Frederico de Holanda

Universidade de Brasília, Campus Universitário Darcy Ribeiro, Brasília - CEP 70910-900, Brasil. Email: fredholanda44@gmail.com

Artigo revisto recebido a 18 de Fevereiro de 2014

Resumo. *O projeto de lei complementar do Plano de Preservação do Conjunto Urbanístico de Brasília encontra-se em tramitação no âmbito do Poder Legislativo, do Distrito Federal, Brasil. Infelizmente, o projeto não considera históricos problemas da cidade: rupturas do tecido urbano; vazios sem justificativa funcional, bioclimática ou expressiva; questões de acessibilidade universal; má definição de espaços para a vida pública; uma das mais perversas estratificações socioespaciais do mundo. Décadas de crítica a configurações modernas, que não consideram o espaço 'entre edifícios' como alvo da atenção projetual, são ignoradas. Mais que em projetos do período clássico do urbanismo moderno (anos 1960), projetos recentes fazem proliferar espaços definidos por paredes cegas, ou edifícios-ilhas em esquemas introvertidos: atividades abrem para o interior dos prédios e esvaziam o âmbito público de transições entre fechado e aberto. As iniciativas do 'homem comum' de Certeau, sempre a reinventar a cidade mediante fascinantes 'fissuras urbanas' na ordem hegemônica, são ignoradas. Em vez de atacar problemas estruturais da cidade, o Plano perde-se em pormenorizar atributos das parcelas urbanas, no furor legislativo de quase duzentos artigos e uma miríade de anexos. O mundo das miudezas.*

Palavras-chave: Brasília, patrimônio, preservação, PPCUB.

No momento da escrita a minuta do Projeto de Lei Complementar do Plano de Preservação do Conjunto Urbanístico de Brasília (doravante PPCUB) encontra-se em tramitação no Poder Legislativo do Distrito Federal (doravante DF), Brasil, a ele encaminhado pelo Poder Executivo local. O documento de quase 200 artigos trata da área tombada de Brasília como Patrimônio Cultural da Humanidade, pela UNESCO. A proposta inclui considerações sobre as 'áreas de entorno', que supostamente também devem ser controladas por interferirem na paisagem da área tombada.

A proximidade do documento impressiona. A área tombada é dividida em onze Áreas de Preservação (APs), subdivididas em 71 Unidades de Preservação (UPs) (o Art. 2, sobre as 45 siglas utilizadas, indica o que vem pela frente). Tradicionalmente observa-

se que o controle urbanístico de Brasília transformou-se, no tempo, num labirinto interminável de NGBs (Normas de Uso e Gabarito), quase uma para cada terreno da cidade. O PPCUB seria a oportunidade para reordenar o caos jurídico e fazer da legislação urbanística algo mais claro, que concebesse os documentos legais como instrumentos para a consecução de uma melhor paisagem urbana – para a resolução dos problemas estruturais da cidade, pelo menos os relacionados à configuração da urbe.

Mais uma oportunidade perdida, como tantas outras na história da Capital Federal do Brasil. E o mais lamentável: o intenso debate sobre o Plano ocorrido ao longo de 2013 entre o Poder Executivo e a Sociedade Civil. Não poderia ter sido mais 'ideológico', no mau sentido do termo: fundado em

‘aparências’, ignorando o conhecimento sistemático produzido sobre a cidade ao longo de décadas; eivado de ‘valores inconfessos’ e de doutrinas que se gostaria de ter visto há muito enterradas; ‘paroquial’, porque não enxerga as medidas propostas no contexto da ‘cidade como sistema’, mas como intervenções a supostamente resolverem problemas pontuais.

Decerto os problemas de Brasília extrapolam o âmbito da área tombada. Mas, no mínimo, seu equacionamento também passa por transformações na área. Não há espaço aqui para a análise das diretrizes de todas as áreas de preservação, menos ainda de todas as unidades de preservação ou das áreas de entorno. A título de exemplo, alguns pontos ilustram as diretrizes do PPCUB e revelam como elas passam ao largo dos problemas identificados em várias oportunidades e por vários autores (Holanda, 2002, 2010, 2011a, 2011b, 2011c, 2011d, 2012; Paviani, 1985).

Áreas de entorno

Brasília é uma ‘cidade tricéfala’ (Holanda, 2010). Para caracterizar a situação, propomos três conceitos de ‘centro’. As cidades têm: i) o ‘centro funcional’, ou centro de comércio e serviços (CCS), ponto em torno do qual se concentra a maioria dos empregos e serviços; ii) o ‘centro morfológico’, ponto mais acessível topologicamente, isto é, aquele a que chegamos com menos inflexões de percurso, em média, a partir de todos os demais pontos da cidade, considerado o sistema viário – conceito de acessibilidade advindo da Teoria da Sintaxe Espacial (Hillier e Hanson, 1984; Holanda, 2010); iii) o ‘centro demográfico’, ponto que minimiza a distância *per capita* média para os habitantes da metrópole, considerado o local de moradia (o ‘centro de massa’ populacional).

Brasília é tricéfala porque organiza de maneira peculiar a relação entre as três centralidades. O ‘centro funcional’, ponto em torno do qual estão 44 % dos empregos do DF (CODEPLAN, 2004), localiza-se no entorno imediato do cruzamento dos dois eixos estruturais do Plano Piloto – o Eixo Monumental e o Eixo Rodoviário. Ele dista 10 km do centro morfológico, a sudoeste. O

centro demográfico, ou ‘de massa’, não coincide com o primeiro nem com o segundo (Figura 1). A Figura 1 mostra parte dos eixos viários do município de Brasília, onde estão os três centros da cidade tricéfala. O mapa de eixos provém de técnicas da Teoria da Sintaxe Espacial. Quanto mais quentes as cores, mas acessíveis são os eixos ao conjunto do sistema. A separação das três centralidades em ‘locais distintos’ – o que não acontece em outras cidades brasileiras – implica enormes custos, particularmente para a população de baixa renda que dispõe de um arremedo de transporte coletivo: caro, ineficiente e sucateado.

O centro morfológico e o centro demográfico estão na AE 02 (Área de Entorno 02, Figura 2). A área é tangenciada pela ‘Estrada Parque Indústria e Abastecimento’ (EPIA), via que define o limite oeste da área tombada (Figura 2). Ao longo dela, o uso do solo transformou-se radicalmente nas últimas décadas – exemplo da ‘lei do movimento natural’, como sugerida por Hillier *et al.* (1993): a alta acessibilidade de uma área urbana puxa para ela intensos fluxos motorizados, que por sua vez atraem atividades urbanas centrais.

O desenvolvimento de qualquer cidade faz deslocar as centralidades. Fenômeno universal, o mero tamanho da cidade implica novos centros, embora o centro histórico raramente perca sua proeminência – no caso brasileiro, assim foi com o Rio de Janeiro, São Paulo, Recife (Vilhaça, 1998). À medida que distâncias crescem, novos centros criam oportunidades de emprego e serviços mais próximos às residências.

Uma excelente oportunidade para desenvolver-se uma nova centralidade de Brasília está na AE 02, e nas AE 06a e AE 06b, também situadas ao longo da EPIA. Minuta recente do PPCUB reconhece a potencialidade, mas ela foi retirada do projeto de lei, depois de intensos debates entre governo e representantes da Sociedade Civil. Lamentavelmente, a discussão foi intensamente ideologizada. Nada pormenorizada, sabe-se, contudo, que a proposta do Executivo retoma os piores problemas do urbanismo moderno: haveria um ‘setor de trabalho’ isolado das habitações; o ‘setor habitacional’ seria mais um bairro socialmente homogêneo, como da



Figura 1. Centralidades em locais distintos, peculiaridade de Brasília.

tradição no DF (neste caso, para a classe média). Por outro lado, a reação crítica não está preocupada com estes problemas, mas com o fato de uma nova zona urbana vir eventualmente agravar os problemas de tráfego na região. Uso de solo e mobilidade não são ‘ambas’ pensadas como ‘variáveis’ da equação; não se cogita que uma nova centralidade ‘exige’ a contrapartida de novos padrões de mobilidade, mormente em Brasília, onde cedo ou tarde os padrões atuais baseados no carro terão que ser revistos (já o estão sendo, embora muito timidamente, pois a cidade está seriamente travada).

Mas a reação da Sociedade Civil, em bloco, contra a área de expansão, esconde algo mais, não apenas questões de mobilidade: mascara a ‘ideologia da apartação’, pela qual um *cordon sanitaire* deve continuar a isolar, tanto quanto possível, o coração metropolitano – o Plano Piloto projetado por Lucio Costa – do resto da urbe. Por imediatismo político, o Estado retirou a proposta de pauta. Cedo ou tarde ela retornará: mais um capítulo, dentre outros, que ilustram a tendência, também em Brasília, para uma cidade mais compacta,

malgré os desejos isolacionistas das classes altas que habitam áreas centrais da metrópole.

Dentre as considerações sobre as expansões, não se comenta sobre alturas edificadas em função de critérios claros de visibilidade do conjunto tombado, cujo sítio tem a forma aproximada de uma calota (área clara no centro da Figura 2). Na AE 06b, na mesma figura, nada construído com menos de 100 m de altura será visto das asas residenciais ou do Eixo Monumental. Sequer teremos um contraponto similar ao de *La Défense* (Paris), no prolongamento dos *Champs Élysées*, onde o problema não é a altura dos espigões, mas o mau espaço público que eles definem (Figura 3). Essas áreas do ‘entorno’ são um recurso precioso para o desenvolvimento metropolitano, uma potencialidade até agora ignorada. Difícil discernir o que é pior para a cidade: as propostas do Executivo ou as reações ideológicas da Sociedade Civil.

Eixo Monumental

O Eixo Monumental é o mais forte

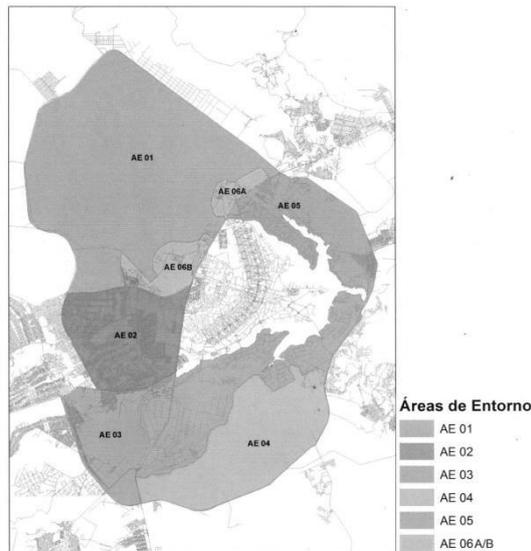


Figura 2. Áreas do Entorno, segundo o PPCUB. Fonte: www.sedhab.df.gov.br/.



Figura 3. La Défense, Paris.

elemento macroestruturador de Brasília, a unidade morfológica responsável pelo forte caráter simbólico da cidade. Mede quase 9 km da extremidade leste da Praça dos Três Poderes até a Estação Rodoferroviária, na ponta oeste (considerando o prolongamento até a borda lacustre, são mais 3 km). No PPCUB ele é a AP 1, dividido em seis UPs (Figura 4). À exceção da Praça do Buriti, sede do governo local, todas as UPs são áreas ‘consolidadas, vedados novos parcelamentos’. Entretanto, ao mesmo tempo, admite-se: i) a complementação da Esplanada dos Ministérios por edifícios para atividades de apoio, segundo proposta original de Lucio Costa, nunca

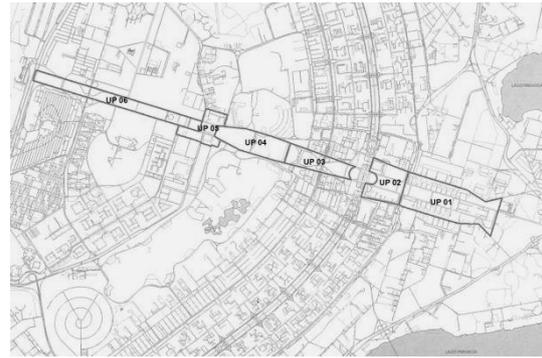


Figura 4. Unidades de Preservação (UPs) da Área de Preservação 1 (AP1). Fonte: www.sedhab.df.gov.br/.

implementada, o que implica novo parcelamento – é positiva a recomendação de concurso público para tal (tema abordado em Holanda e Tenorio, 2010); ii) no último tramo, a oeste, que vai da Praça do Buritis à Estação Rodoferroviária (AP1, UP6), admite-se a complementação com atividades institucionais, de comércio varejista relacionado a artigos ‘culturais, recreativos e desportivos’, e de prestação de serviços, proposta também retirada do projeto de lei (não se explicam as razões de serem apenas estes usos).

Chama a atenção o fato de o perímetro das unidades morfológicas (no caso, as UPs) coincidir com o eixo das vias limítrofes (à exceção da Praça do Buriti). Como na boa cartilha moderna, não se considera os ‘espaços’ por onde passamos e que percebemos, de fato, como unidades morfológicas que deviam ser objeto de atenção; afinal, pela cartilha, vias obedecem à função exclusiva de circular, não de permanência ou usufruto do lugar.

Considerar vias como simples ferramentas de circulação motorizada reflete-se – novamente – na desconSIDERAÇÃO para com as construções lindeiras. A configuração do Eixo Monumental, necessariamente diferenciada por tramos, deveria ter estado presente, mormente numa cidade que prima, em muitos aspectos, por uma ordem espacial-volumétrica clara. Não: hoje a ocupação das bordas é aleatória e não há, no Plano, discussão sobre isso. Nas laterais do Eixo Monumental há de tudo: prédios de 65 m de altura nos setores hoteleiros; vazio

de estacionamentos de grandes equipamentos, como os do Estádio Mané Garrincha ou do Ginásio Nielson Nelson; os palácios da Praça do Buriti; as residências unifamiliares do Setor Militar Urbano e do bairro Cruzeiro Velho, etc. A cada demanda surgida, a definição dos tipos edilícios é *ad hoc* – e arbitrária – não está relacionada à configuração da unidade maior que deveria definir (algo que se faz, tão bem, na Esplanada dos Ministérios).

Nas áreas ‘consolidadas’, mas com muitos espaços vazios admitia-se, na proposta do governo, lotes ‘de no mínimo 10 000 m² e no máximo 20 000 m²’, mas não há nada sobre critérios para sua quantidade, localização e configuração. É particularmente o caso da área retangular gramada central entrevias de 2 500 m de extensão por 170 m de largura onde existe apenas a Catedral Militar Rainha da Paz (último tramo a oeste, UP6, Figura 4).

Mantendo-se o caráter predominante de parque mediante lotes isolados, baixos índices de aproveitamento, taxas de ocupação e alturas, o espaço deveria ser pontuado por edifícios ímpares. Seriam fortalecidas referências imagéticas locais, aumentando a informação visual e consequente orientabilidade ao longo do elemento macroestruturador Eixo Monumental. As discontinuidades atuais não têm qualidades funcionais, expressivas ou ecológicas, ao contrário, funcionam como rupturas indesejadas no tecido urbano. No entanto, sua ocupação foi vista, por setores da Sociedade Civil, como refletindo interesses inconfessáveis em prol da privatização de terras públicas. Não: ocupar criteriosamente parte desses espaços com equipamentos de interesse público implicaria mais gente a usufruir espaços de centralidade privilegiada. Ideologia, novamente.

Os setores centrais

Nas áreas centrais mais densas do Plano Piloto proliferam rupturas e caminhos a serem percorridos pelos pedestres em longos trechos desprovidos de atividades – caminhos em meio ao nada. Mais até que em projetos do período clássico do urbanismo moderno (consideremos assim os anos

1960), projetos mais recentes (por exemplo, o Setor Comercial Norte, Figura 5) fazem proliferar espaços definidos por paredes cegas ou edifícios-ilhas em esquemas introvertidos: as atividades abrem para o interior e esvaziam o âmbito público de transições entre o fechado e o aberto. Preocupações morfológicas quanto ao espaço para a vida pública estão ausentes do PPCUB. Não há índices ‘urbanísticos’, há índices ‘edilícios’: o Art. 63 lista cinco deles, ‘todos’ relativos ‘ao espaço da divisa do lote para dentro’. Preocupações quanto à ‘configuração do espaço público aberto’ simplesmente inexistem (exceto recomendações genéricas quanto ao seu mobiliário, arborização, etc.). Nada impede a proliferação, noutras áreas, das soluções perversas já detectadas. É de temer um eventual projeto de reformulação da parte dos setores hoteleiros onde estão prédios de apenas dois pavimentos – cedo ou tarde isso acontecerá, pois nada justifica essa ocupação numa área tão central. As mais altas densidades contribuirão para maior vitalidade da área central da cidade. Mas, como antes, não se trata simplesmente de aumentar alturas e índices de aproveitamento, como é a exclusiva preocupação hoje, mas de configurar o âmbito público.

Em todas as áreas da metrópole isso se verifica, mas é mais grave nos setores centrais de Brasília. Em vez de dar o exemplo para o resto da cidade, o centro metropolitano maximiza a perversidade. O recuo ante o modernismo clássico chega ao ponto de propostas de Lucio Costa, constantes do Relatório do Plano Piloto (1957), serem ignoradas. Por exemplo, nunca foi executado o edifício explicitado no ‘Relatório do Plano Piloto’, entre os Setores de Diversões, norte e sul – no local, um imenso buraco (Figura 6). No PPCUB, nem uma palavra sobre ele. Pelo contrário, é ‘área consolidada, vedados novos parcelamentos urbanos’. Como em outros casos, um ‘urbanismo de adições’ seria altamente recomendável – para referir provocativa ideia de Rodrigo Perez de Arce, quando faz a crítica dos ‘desertos’ modernos. Aqui, não seria nem isso, mas um ‘urbanismo de completações’...



Figura 5. Setor Comercial Norte, Brasília.



Figura 6. Vazio imprevido pelo projeto, entre o Setor de Diversões Sul e seu simétrico norte, Brasília.

O ‘labirinto do deserto’

A AP 07 e AP 08 compreendem as áreas de baixa ocupação a leste das asas residenciais do Plano Piloto. São áreas de muito baixa ocupação, onde proliferam resquícios de um dos dois ‘labirintos’ típicos do urbanismo moderno – o ‘labirinto do deserto’, onde predomina ‘o longe’: grandes discontinuidades morfológicas, com poucos ou nenhum estímulo visual na escala menor, prejudicando legibilidade e orientabilidade urbanas. O termo é inspirado no conto de Jorge Luís Borges ‘Os dois reis e os dois labirintos’. Borges (2009) fala no ‘labirinto de muros’ (onde se perdem referências mais amplas, onde só se apreende o ‘perto’) e no ‘labirinto do deserto’ (onde se perdem referências locais, onde só se apreende o ‘longe’). Os dois labirintos são típicos do

urbanismo moderno. A eles, Hillier e Hanson se referem no pós-escrito de *The social logic of space*, embora usem termos diversos: a ‘solução dura’, o primeiro labirinto, e a ‘solução suave’, o segundo labirinto (Hillier e Hanson, 1984).

É quase inacreditável que a vista da Figura 7 tenha sido tomada de um ponto de enorme centralidade da metrópole, imediatamente ao norte da Esplanada dos Ministérios. Ao sul do Eixo Monumental o problema se repete: há inúmeros trechos de ‘terra de ninguém’ entre as quadras das embaixadas. Aqui, uma ocupação de baixa densidade, com reformulação do sistema viário labiríntico atual, seria condizente com a ‘escala bucólica’ (como normalmente a área é referida). Se sobra ‘labirinto do deserto’ na escala bucólica, espaços livres e públicos na margem do lago deveriam ser mais amplos. O ponto está relacionado a um pecado original do projeto. Lucio Costa admitia a privatização da orla, embora não tanto quanto aconteceu: ‘apenas os clubes esportivos, os restaurantes, os lugares de recreio, os balneários e núcleos de pesca poderão chegar à beira d’água’ (Costa, 1995, p. 294). Admitir privatização das margens contrasta com a tradição brasileira de se manterem públicas as áreas lindeiras a corpos d’água – rios, lagos, mar (Couto, 2003). Criou-se precedente que fez da exceção a regra. Além de clubes e restaurantes, surgiram centros de convenções, conjuntos de cinema *multiplex* com praças de alimentação, academias de ginástica e apartamentos de luxo cada vez menos disfarçados de hotéis (a imprensa tem dado inúmeros exemplos de clubes substituídos por condomínios fechados). O PPCUB propõe a desprivatização da orla, mas prevê apenas a norma legal de reserva de 30 m. Ao contrário, e variando em função do trecho, a faixa pública deveria ser muito mais generosa. Ainda há bons trechos a (re)conquistar para o cidadão comum.

À guisa de conclusão: o mundo das miudezas... incompleto

O PPCUB é o mundo das miudezas, contudo, mesmo nelas, incompleto. Além da falta de



Figura 7. O ‘labirinto do deserto’, imediatamente ao norte da Esplanada dos Ministérios.

equacionamento de problemas no nível macro da metrópole (desejáveis e factíveis), o documento carece de atenção para com o âmbito local. A literatura acumula sugestões de indicadores para o espaço digno da boa vida pública, particularmente nas áreas centrais das cidades. Desde os pioneiros Kevin Lynch (1960) e Jane Jacobs (1961) – para não falar em Camillo Sitte (1889) – têm contribuído Christopher Alexander *et al.* (1977), Bill Hillier e Julienne Hanson (1984), Alan Jacobs e Donald Appleyard (1987), o movimento *Project for Public Spaces* (2005), Andrés Duany *et al.* (2000) e o *Congress for the new urbanism* (1993), Jan Gehl (2006) e muitos outros (Tenorio, 2012, apresenta uma revisão crítica da literatura e uma proposta metodológica para a avaliação de tais lugares). Exemplificam-se preocupações dos autores, ausentes no PPCUB: a quantidade e a forma do espaço livre ante o espaço total das áreas (espaço livre em demasia só é ocupado em circunstâncias excepcionais, não no dia a dia da cidade); o tamanho médio das unidades de espaço aberto, particularmente a largura das ruas, mirando um espaço adequado interfachadas, para a boa visibilidade e reconhecimento do outro; a variedade,

complementaridade e distribuição temporal das atividades, relacionadas num espaço urbano vital; a ocorrência de habitação nas zonas centrais, em distribuição adequada de tipos edilícios variados e em densidade que proporcione a concentração de pessoas; o microdesenho do espaço para atender as questões de mobilidade, prioridade ao pedestre, ciclistas, transporte público, etc., mas a predominância do carro é generalizada na cidade, ocupando uma parcela espantosa – e crescente – dos espaços livres; a reduzida dimensão dos quarteirões, facilitando a permeabilidade interpartes da cidade nas suas áreas centrais; o tamanho das parcelas relacionadas ao espaço público, favorecendo a maior quantidade de estabelecimentos por metro linear de extensão de rua; as ‘constituições’ dos lugares – frequentes transições diretas entre dentro e fora, mas também numerosas janelas (os ‘olhos da rua’) – evitando-se uma das mais perversas doenças do urbanismo moderno: as longas empenas cegas, etc.

O PPCUB reproduz a visão moderna clássica da cidade: os objetos de atenção são os ‘setores’ da cidade. As normas ‘nunca’ dizem respeito aos espaços ‘entre’ as massas edificadas – concentram-se nos índices

‘dentro das parcelas’. As regras estão relacionadas às ‘unidades de preservação’ cujos limites são vias arteriais importantes que, entretanto, não são objeto de atenção enquanto definidas pelas massas edificadas lindeiras – ou então se chega ao aparente paradoxo de definir uma via, ‘ela própria’, como unidade de preservação, independentemente do que está ao redor (caso da manutenção da configuração perversa do ‘Eixão da Morte’). Decerto, a normativa mantém as alturas edificadas condizentes com as ‘escalas’ da cidade – maiores no centro, mais baixas nas asas residenciais, etc. É pouco. Em todas as áreas problemas morfológicos continuarão a rondar a cidade como fantasmas insepultos.

O PPCUB é a tradução exemplar, na letra da lei, da hegemonia do urbanismo moderno, contestado em tantos lugares do planeta pelo dano causado aos espaços para a vida pública. Em Brasília ele continua a reinar soberano. Acredita-se que a manutenção das qualidades essenciais da cidade depende da reprodução ortodoxa dos princípios modernos. Pelo contrário: as qualidades essenciais de Brasília não se relacionam à cartilha moderna. Elas decorrem de atributos que fazem a excelência das cidades desde sempre, ainda que, no caso de Brasília, limitem-se principalmente a dimensões expressivas: uma forte identidade, uma legibilidade interpartes clara (*à la* Lynch), uma beleza ímpar, uma configuração que cumpriu à excelência os requisitos de cidade-símbolo da nacionalidade. Os problemas, sim: a cidade-para-todas-as-classes, realizada mediante um ‘tipo edifício ideal e universal’, revelou-se um mito (superquadras não são acessíveis a baixos poderes aquisitivos); fortes barreiras físicas impõem pesados ônus para os pedestres; padrões de mobilidade são compatíveis com o veículo privado, não com o transporte público; bioclimaticamente, a cidade é confortável no interior dos setores (ou superquadras), muito desconfortável fora deles (ou entre eles).

Brasília não foi tombada por razões ‘históricas’, não por ser ‘original’, por representar à maravilha certo movimento arquitetônico ou certa época. Decerto razões ‘contingenciais’ aparecem nos textos de sua declaração como Patrimônio Cultural da Humanidade. Mas será isso que subjaz ao

tombamento, ou esse é um discurso ideológico cego às qualidades ‘essenciais’ da cidade? Pensar assim não seria ‘degradar a apreciação estética a uma apreciação histórica’ (Cícero, 2012)? Sim: Brasília vale porque Lucio Costa não está entre os primeiros a fazer algo, mas porque está entre os melhores; não porque faz o novo, mas porque faz o que não envelhece (Cícero, 2012).

Resolver os problemas pendentes é libertar a cidade das (perversas) circunstâncias nas quais ela foi gerada. Ainda não foi dessa vez.

Referências

- Alexander, C., Ishikawa, S. e Silverstein, M. (1977) *A pattern Language* (Oxford University Press, Nova Iorque).
- Borges, J. L. (2009) *O Aleph* (Editora Schwarcz, São Paulo).
- Cícero, A. (2012) *Poesia e filosofia* (Civilização Brasileira, Rio de Janeiro).
- CODEPLAN, Companhia de Desenvolvimento do Planalto Central (2004) *Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios – PDAD* (SEPLAN - Subsecretaria de Estatística e Informações, Brasília).
- CNW, Congress for the New Urbanism (1993) *Charter for the New Urbanism* (<https://www.cnu.org/charter>) consultado em 1 de Abril de 2014.
- Costa, L. (1995) *Lucio Costa: registro de uma vivência* (Empresa das Artes, São Paulo).
- Couto, B. (2003) ‘A barra e a morte anunciada da cidade: o capital imobiliário, os urbanistas e a vida urbana no Brasil’ in Castriota, L. B. (ed.) *Urbanização Brasileira: Redescobertas* (Editora C/ Arte, Belo Horizonte) 115-6.
- Duany, A., Plater-Ziberk, E. e Speck, J. (2000) *Suburban Nation – The Rise of Sprawl and the Decline of the American Dream* (North Point Press, Nova Iorque).
- Gehl, J. (2006) *Life between buildings: using public space* (The Danish Architectural Press, Copenhaga).
- Hillier, B., Penn, A.; Hanson, J; Grajewski, T. e Xu, J. (1993) ‘Natural movement: or, configuration and attraction in urban pedestrian movement’, *Environment and Planning B: Planning and Design* 20, 29-66.
- Hillier, B. e Hanson, J. (1984) *The Social Logic of Space* (Cambridge University Press, Cambridge).
- Holanda, F. (2002) *O espaço de exceção* (Editora

- Universidade de Brasília, Brasília).
- Holanda, F. (2010) *Brasília: cidade moderna, cidade eterna* (FAU UnB, Brasília).
- Holanda, F. (org.) (2011a) *Arquitetura & Urbanidade* (FRBH, Brasília).
- Holanda, F. (2011b) 'É a luta de classes, estúpido!', *XIV Encontro Nacional da ANPUR*, Rio de Janeiro, 23 a 27 de Maio.
- Holanda, F. (2011c) 'O rei está nu!', *Correio Braziliense*.
- Holanda, F. (2011d) *Oscar Niemeyer: De vidro e concreto* (FRBH, Brasília).
- Holanda, F. (2012) 'Paradoxos do tombamento', *Correio Braziliense*.
- Holanda, F. e Tenorio, G. (2010) 'Brasília: informalidad en los intersticios del orden dominante', *X Congreso Internacional de Rehabilitación del Patrimonio Arquitectónico y Edificación*, Santiago, 3 a 5 de Novembro.
- Jacobs, A. e Appleyard, D. (1987) Toward an urban design manifesto, *Journal of the American Planning Association*, 53, 112-20.
- Jacobs, J. (1961) *The death and life of great american cities* (Random House, Nova Iorque).
- Lynch, K. (1960) *The image of the city* (The MIT Press, Harvard).
- Paviani, A. (org.) (1985) *Brasília, ideologia e realidade. Espaço urbano em questão* (Projeto Ed., São Paulo).
- Project for Public Spaces (2005) *How to turn a place around - A handbook for creating successful public spaces* (Project for Public Spaces, Nova Iorque).
- Sitte, C. (1992 [1889]) *A construção das cidades segundo seus princípios artísticos* (Editora Ática S. A., São Paulo).
- Tenorio, G. (2012) *Ao desocupado em cima da ponte: Brasília, arquitetura e vida pública*. Tese de Doutorado não publicada, Universidade de Brasília, Brasil.
- Villaça, F. (1998) *Espaço intraurbano no Brasil* (Studio Nobel, São Paulo).

Tradução do resumo e palavras-chave

A piecemeal world: the Preservation Plan for the Urban Complex of Brasilia - PPCUB

Abstract. *The Project for the Complementary Law of the Preservation Plan for the Urban Complex of Brasilia is now within the realm of the Legislative Power, Federal District, Brazil. Unfortunately the project does not consider the historical problems of the city: ruptures of the urban tissue, urban voids without functional bioclimatic or expressive reasons, accessibility issues, poor definition of spaces promoting public life, and one of the most perverse socio-spatial stratifications in the world. Decades of critique on modern configurations, which do not consider the 'space between buildings', are ignored. More than the projects of the classic period of the modern urbanism (1960s), the recent projects propose the proliferation of spaces defined by blind walls, of 'island buildings' in introverted schemes, and of activities opening to inner spaces and emptying the public realm of transitions between the 'inside' and the 'outside'. Initiatives of the 'ordinary man', who reinvents the city through fascinating 'urban fissures' in the dominant order, are ignored. Instead of facing the structural problems of the city, the Plan focuses on attributes of urban plots individually, in a 'legislative storm' of almost 200 articles and a great number of appendixes. A piecemeal world.*

Key words: Brasilia, heritage, preservation, PPCUB

ISUF2014: Our common future in Urban Morphology

A Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto recebe, entre os dias 3 e 6 de Julho, o *International Seminar on Urban Form* (ISUF). A 21ª conferência do ISUF, organizada por uma equipa coordenada por Vítor Oliveira e Paulo Pinho, reunirá na cidade do Porto os maiores especialistas no estudo da forma física das cidades. A julgar pelo número de *abstracts* submetidos e aceites, esta deverá ser uma das maiores conferências já realizadas nos 20 anos de

história do ISUF.

Os 4 dias de trabalhos incluem 4 sessões plenárias, uma série de sessões paralelas, eventos sociais (com o apoio da Câmara Municipal do Porto) e um conjunto de passeios pela cidade onde os participantes, vindos dos 5 continentes, poderão contactar diretamente com as ruas, os quarteirões e os edifícios da cidade do Porto. Mais informações estão disponíveis no *website* da conferência em <http://isuf2014.fe.up.pt/>.