



Entre articulação e fragmentação: as entrequadras no Plano Piloto de Brasília

Entre articulación y fragmentación: las entrecuadras en el Plano Piloto de Brasilia

E2_04 - As áreas comuns dos complexos habitacionais modernos: mudanças e permanências no século XXI

Julyana Moraes dos Santos

Universidade de Brasília, Brasil
arqjulyanamorais@gmail.com

Ricardo Trevisan

Universidade de Brasília, Brasil
trevisan@unb.br

Resumo: O Plano Piloto de Brasília, projetado por Lucio Costa em 1957, representou à época uma inovação no urbanismo modernista ao introduzir em sua escala residencial a superquadra – um módulo habitacional composto por barras multifamiliares de 6 pavimentos sobre pilotis público, edifícios escolares e permeada por canteiros verdes e vias veiculares e calçadas. Embasada nos preceitos de Unidade de Vizinhança estadunidense e na Cidade-Jardim howardiana, a composição adotada por Costa previu o agrupamento de 4 superquadras que, ao compartilharem equipamentos públicos e espaços de convivência, formavam um sistema autossuficiente e acessível a pé. Como separação entre cada unidade de vizinhança, o urbanista inseriu as entrequadras, generosos espaços intersticiais, sem vias, dispostos entre uma superquadra e outra. Cada entrequadra deveria abrigar um ou mais equipamentos, como: escolas, igrejas, clubes de vizinhança e cinemas, promovendo a articulação entre a escala residência-local e a escala gregária-urbana. Apesar dessa concepção ideal, apenas uma unidade de vizinhança foi implementada em sua totalidade (SQS 108-107, 308-307). Muitas entrequadras permaneceram como lotes não edificadas, o que resultou na distribuição desigual de equipamentos entre os agrupamentos de superquadras, enfraquecendo a percepção de autossuficiência original. Enquanto alguns desses espaços públicos foram apropriados pela população como parques, outros foram ocupados por construções privadas, como: edifícios comerciais e

malls, edifícios de escritórios e consultórios, academias etc., o que coloca em questão a vocação desses espaços na atualidade. Este artigo aborda as entrequadras de Brasília como espaços ainda não consolidados no Plano Piloto, cuja função permanece aberta a interpretações, e cuja discussão se torna necessária à luz do Plano de Preservação do Conjunto Urbanístico de Brasília – o PPCUB. Ao discutir as mudanças físicas e sociais ocorridas desde a construção de Brasília, o texto explora como as transformações e apropriações desses espaços refletem os desafios contemporâneos relacionados à acessibilidade e sustentabilidade, à fragmentação urbana e à resignificação dos espaços públicos.

Palavras-chave: Urbanismo Modernista; Espaços Públicos; Brasília; Entrequadras; Uso e Ocupação.

Resumen: El Plan Piloto de Brasilia, diseñado por Lucio Costa en 1957, representó en su momento una innovación en el urbanismo modernista al introducir en su escala residencial la supercuadra, un módulo habitacional compuesto por bloques multifamiliares de seis plantas sobre pilotes públicos, edificios escolares y atravesado por jardines, vías de circulación y aceras. Basada en los preceptos de la Unidad de Vecindad estadounidense y en la Ciudad-Jardín howardiana, la composición adoptada por Costa preveía la agrupación de cuatro supercuadras que, al compartir equipamientos públicos y espacios de convivencia, formaban un sistema autosuficiente y accesible a pie. Como separación entre cada unidad de vecindad, el urbanista insertó las entrecuadras, generosos espacios intersticiales, sin vías, dispuestos entre una supercuadra y otra. Cada entrecuadra debía albergar uno o más equipamientos, como escuelas, iglesias, clubes de vecindad y cines, promoviendo la articulación entre la escala residencial-local y la escala gregaria-urbana. A pesar de este diseño ideal, solo se implementó una unidad de vecindad en su totalidad (SQS 108-107, 308-307). Muchos entrecuadras permanecieron como solares sin edificar, lo que dio lugar a una distribución desigual de las instalaciones entre los grupos de supercuadras, lo que debilitó la percepción de autosuficiencia original. Mientras que algunos de estos espacios públicos fueron apropiados por la población como parques, otros fueron ocupados por construcciones privadas, tales como edificios comerciales y centros comerciales, edificios de oficinas y consultorios, gimnasios, etc., lo que pone en tela de juicio la vocación de estos espacios en la actualidad. Este artículo aborda las manzanas intermedias de Brasilia como espacios aún no consolidados en el Plan Piloto, cuya función sigue abierta a interpretaciones y cuya discusión se hace necesaria a la luz del Plan de Preservación del Conjunto Urbano de Brasilia (PPCUB). Al analizar los cambios físicos y sociales que se han producido desde la construcción de Brasilia, el texto explora cómo las transformaciones y apropiaciones de estos espacios reflejan los retos contemporâneos relacionados con la accesibilidad y la sostenibilidad, la fragmentación urbana y la reinterpretación de los espacios públicos.

Palabras-clave: Urbanismo modernista; Espacios públicos; Brasilia; Entrecuadras; Uso y ocupación.

Introdução

O Plano Piloto de Brasília, projetado pelo arquiteto e urbanista Lucio Costa em 1957 e inaugurado em 1960, constituiu uma das mais emblemáticas expressões do urbanismo modernista do século XX. Na escala residencial, o plano original introduziu a superquadra como módulo habitacional inovador, composto por edifícios multifamiliares de seis pavimentos sobre pilotis públicos, além de escolas, áreas verdes e um sistema ordenado de vias e calçadas. Inspirada nos princípios da Unidade de Vizinhança do estado-unidense Clarence Perry (1929) e nas concepções da Cidade-Jardim do inglês Ebenezer Howard (1898), a proposta previa o agrupamento de quatro superquadras que, ao compartilharem equipamentos coletivos e espaços de convivência, constituiriam um conjunto autossuficiente, acessível a pé e dotado de forte coesão comunitária.

Entre essas unidades de vizinhança, Costa inseriu as entrequadras: generosos espaços intersticiais, desprovidos de vias automotivas, destinados à implantação de equipamentos públicos como escola contraturno, igreja, biblioteca, posto de saúde, clube de vizinhança e cinema. Sua função era articular as escalas da vida cotidiana – residencial e bucólica – com a escala gregária da cidade, traduzindo no espaço o ideal modernista de integração social e espacial.

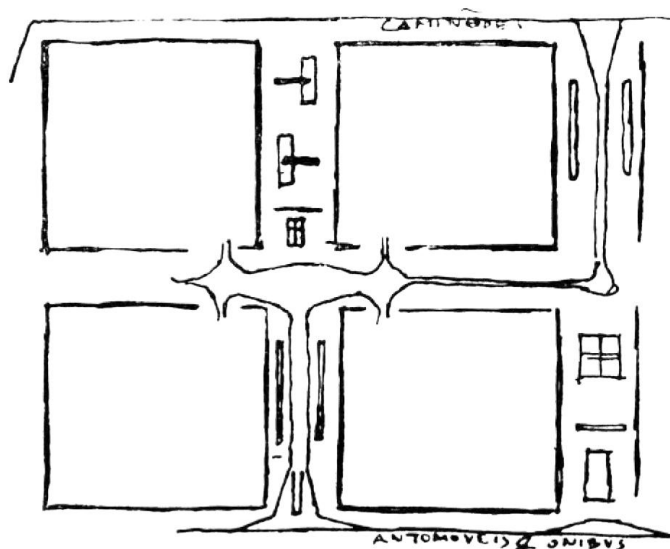


Figura 01 – Croqui de uma Unidade de Vizinhança com quatro Superquadras (280m x 280m cada).

Fonte: Lucio Costa, Relatório do Plano Piloto, 1957.

Entretanto, passadas mais de seis décadas, o destino dessas áreas revela uma distância significativa entre o projeto e sua concretização. Apenas uma unidade de vizinhança foi efetivamente implantada conforme o desenho original – o conjunto das superquadras 107-108 e 307-308 Sul – enquanto a maior parte das entrequadras permaneceu como lotes não edificadas ou foi ocupada por usos diversos, frequentemente privados. Em alguns casos, esses espaços ainda não edificadas foram apropriados pela população como áreas de lazer e parques locais; em outros, transformaram-se em terrenos para edifícios comerciais, *malls*, academias e escritórios, alterando profundamente sua configuração e sentido.

Essa multiplicidade de situações suscita questões fundamentais para a compreensão do Plano Piloto na contemporaneidade: até que ponto as entrequadras ainda cumprem seu papel de articulação entre o espaço residencial e o urbano? Quais fatores levaram à fragmentação de sua função original e à desigual distribuição dos equipamentos coletivos? Em que medida as transformações físicas e sociais ocorridas desde a fundação de Brasília refletem mudanças mais amplas nos modos de habitar, circular e conviver na cidade planejada? E, sobretudo, como reinterpretá-las hoje à luz dos debates sobre o Plano de Preservação do Conjunto Urbanístico de Brasília (PPCUB) e das demandas contemporâneas por acessibilidade, sustentabilidade e vitalidade dos espaços públicos?

Partindo dessas indagações, este artigo propõe analisar as entrequadras do Plano Piloto como espaços urbanos em processo inconcluso de consolidação, situados entre a articulação e a fragmentação. A investigação busca compreender de que modo as transformações e apropriações ocorridas ao longo das últimas décadas refletem tensões entre o projeto modernista original e as dinâmicas sociais, econômicas e culturais da Brasília contemporânea. Trata-se de um recorte de uma pesquisa de mestrado em andamento, que observa a conformação das entrequadras em três momentos distintos: o projeto original de Lucio Costa (1957), os planos da Companhia Urbanizadora da Nova Capital (Novacap) voltados à sua materialização (1957–1970) e a situação atual desses espaços.

Metodologicamente, o artigo adota uma leitura tipológica das entrequadras, considerando aquelas que permanecem fiéis à proposta de Costa, as parcialmente edificadas e as intensamente transformadas, articulada a uma análise documental e histórica sobre a evolução do uso do solo e das políticas de preservação urbana. A análise se concentra no modo como esses espaços foram apropriados ao longo do tempo e nas transformações observadas em sua configuração e uso. Para isso, o artigo está estruturado em três partes: a primeira revisita o contexto de concepção das entrequadras e sua inserção no ideário modernista; a segunda analisa a implementação e os processos de transformação física e social ocorridos desde a inauguração da cidade; e a terceira discorre sobre as transformações recentes dessas áreas, considerando seus usos atuais e as formas de apropriação que nelas se consolidaram nos últimos anos.

A entrequadra como elo das superquadras modernistas

Os conjuntos habitacionais modernos, tal como os conhecemos hoje, resultam de um longo processo de formulações teóricas e experimentações projetuais. Desde o século XIX, em meio às transformações urbanas decorrentes da Revolução Industrial, emergiram propostas que buscavam responder aos desafios de salubridade, densidade e organização das cidades industriais. Entre elas, destacam-se o plano das *Ensanches* de Barcelona (1859), do urbanista Ildefons Cerdà y Sunier (1815-1876), e o modelo da *Garden City* (1898), proposto pelo taquígrafo Ebenezer Howard (1850-1928), e, ambos voltados à racionalização do crescimento urbano e à integração entre habitação, trabalho e lazer. Apesar de distintas em seus fundamentos, uma de caráter técnico-racional e outra social-utópico, essas iniciativas partilhavam a intenção de reorganizar o espaço urbano com base em princípios de planejamento e na valorização da moradia coletiva. Antecipavam, assim, preceitos que seriam retomados e sistematizados nas décadas seguintes pelos movimentos da arquitetura e do urbanismo modernos.

Com o advento do século XX e, sobretudo, no período pós-Primeira Guerra Mundial, essas experiências ganham novo fôlego, agora impulsionadas por políticas públicas habitacionais em larga escala e pelo ideário modernista de reconstrução das cidades. Como observa Machado (2007), é nesse contexto que o conjunto habitacional se consolida como uma “solução canônica” (p. 40) para o problema da moradia nas metrópoles industriais, configurando-se como instrumento de ordenação espacial e de transformação social.

Longe, porém, de constituírem uma categoria homogênea, os conjuntos habitacionais modernos expressaram uma notável diversidade de concepções formais, técnicas e ideológicas. Seu desenvolvimento ao longo do século XX refletiu não apenas condições históricas e econômicas, mas também disputas teóricas acerca dos rumos possíveis da cidade moderna. Nesse sentido, como analisa Françoise Choay (2009), é possível identificar duas grandes matrizes que orientaram essas produções urbanísticas: a *vertente progressista*, associada ao funcionalismo dos Congressos Internacionais de Arquitetura Moderna (CIAM), que preconizava a racionalização do espaço por meio da separação entre habitar, circular, trabalhar e recrear; e a *vertente culturalista*, que entendia a cidade como “fenômeno cultural” (Choay, 2009, p. 13), enfatizando a importância da memória, da forma urbana tradicional e dos vínculos simbólicos na construção da identidade coletiva.

A superquadra de Brasília, concebida por Costa como módulo habitacional do Plano Piloto, inscreve-se de modo singular no amplo campo de experimentações modernistas do século XX. Sua formulação sintetiza de maneira original as vertentes *progressista* e *culturalista* do urbanismo moderno, ao mesmo tempo em que se ancora em uma tradição brasileira de produção de conjuntos habitacionais que se desenvolveu entre as décadas de 1930 e 1960. Essa tradição consolidou-se a partir das experiências promovidas pelos Institutos de Aposentadoria e Pensões (IAPs) e pela Fundação da Casa Popular (FCP), marcos fundamentais na constituição de uma política pública de habitação e na difusão de novas tipologias residenciais no país (Bonduki; Koury, 2014).

Os IAPs, criados a partir de 1933, foram responsáveis por uma série de empreendimentos que materializaram, em distintas capitais brasileiras, a busca por uma moradia moderna, higiênica e racionalmente planejada. Sob forte influência das ideias corbusianas e do movimento moderno internacional, tais conjuntos, como o IAPI de Realengo, no Rio de Janeiro, o conjunto da Vila Guimar, em Santo André, e o Conjunto da Várzea do Carmo, em São Paulo, experimentaram soluções de densidade, modulação e integração de equipamentos coletivos. Essas iniciativas representaram não apenas um avanço técnico e construtivo, mas também um laboratório social, no qual se ensaiava a possibilidade de moldar novos modos de vida urbana a partir da arquitetura e do urbanismo.

Na década de 1940, com a criação da Fundação da Casa Popular (FCP), ampliou-se o escopo e a escala das políticas habitacionais, ainda que com resultados desiguais. A FCP retomou e reformulou os princípios de habitação coletiva dos IAPs, buscando atender a uma faixa mais ampla da população e reforçando a ideia de conjuntos como núcleos integrados de moradia, serviços e convivência. A produção habitacional brasileira desse período, marcada pela tensão entre o discurso social e os limites impostos pela burocracia estatal, forneceu o terreno conceitual e institucional sobre o qual se projetaria a experiência de Brasília.

É nesse contexto que a superquadra emerge como uma síntese madura dessas tradições: um módulo habitacional que alia o racionalismo funcionalista à aspiração comunitária. De um lado,

aproxima-se do funcionalismo defendido pelos CIAMs, ao incorporar princípios como a especialização viária, a liberação do solo e o espaçamento entre os edifícios, conformando um ambiente aberto, permeável e hierarquizado. A disposição dos blocos residenciais em meio a amplas áreas verdes, apoiados sobre pilotis e dispostos com generosos recuos, remete diretamente às formulações corbusianas da *Ville Contemporaine* (1922) e da *Ville Radieuse* (1935) (Ficher; Palazzo, 2007). De outro lado, a proposta de Costa também dialoga com o urbanismo culturalista, sobretudo pela incorporação de elementos da *cidade-jardim*, como o térreo livre e acessível a todos, e pela preocupação com “uma nova forma de vida, concretizada em uma nova forma urbana” (Machado, 2007, p. 33). Essa síntese encontra expressão na estruturação de agrupamentos habitacionais que, embora industrialmente concebidos, mantêm a aspiração comunitária da vizinhança e a dimensão gregária do espaço público.



Figura 02 – Entrequadras das faixas de superquadra 100, 200 e 300 (70m x 280m cada). Fonte: Elaborado pela autora a partir de dados do Geoportal/SEDUH (GDF).

Desde seus primeiros croquis, Costa representava o módulo da superquadra em agrupamentos de quatro unidades (Figura 1). Essa configuração, de inspiração howardiana e perryana, articulava moradia e sociabilidade por meio de uma rede de equipamentos públicos comuns implantados em áreas compartilhadas. A concepção fazia referência, ainda que de forma indireta, aos princípios da *Neighbourhood Unit*, formulada por Clarence Perry em 1929, que propunha a criação de unidades autossuficientes em termos de equipamentos básicos, delimitadas por vias arteriais e organizadas em torno de uma escola primária, com pequenos comércios e áreas recreativas acessíveis a pé (Perry, 1929). No contexto de Brasília, esses equipamentos seriam alocados em parcelas específicas entre as unidades de vizinhança, as atuais entrequadras.

Assim, a entrequadra, concebida como elo articulador entre as escalas da vida moderna, acabou, em muitos casos, tornando-se o elo perdido do projeto urbanístico de Brasília. Tal como o “*missing link*” na cadeia evolutiva, ela carrega a promessa de continuidade, mas revela a lacuna entre o ideal e o realizado. Ao mesmo tempo em que remete ao sonho modernista de integração e sociabilidade, sua materialidade fragmentada expõe os limites da utopia quando confrontada com o tempo, a economia e o cotidiano. Recuperar esse “elo perdido” não significa restaurar literalmente a forma original de Costa, mas reinterpretar seu espírito articulador à luz das demandas contemporâneas de sustentabilidade, acessibilidade e vitalidade urbana, devolvendo às entrequadras sua vocação de mediadoras entre o espaço privado e o público, entre o projeto e a vida.

Da ideia à realidade: da articulação à fragmentação

Iniciar a reflexão sobre as entrequadras do Plano Piloto exige retomar, antes de tudo, o modelo de ocupação que as originou. Como lembra Philippe Panerai, “conhecer a forma das cidades e reconstituir sua história é também orientar uma maneira de projetar” (Panerai, 2014, p. 12). Assim, compreender a concepção inicial das entrequadras não é apenas um exercício de arqueologia urbana, mas uma etapa necessária para avaliar seus desvios e possibilidades de reinterpretação à luz das transformações contemporâneas.

No *Relatório do Plano Piloto*, Lucio Costa descreve as áreas comuns que articulariam os agrupamentos de quatro superquadras da seguinte forma:

Entaladas entre essa via de serviço e as vias do eixo rodoviário, intercalaram-se então largas e extensas faixas com acesso alternado, ora por uma, ora por outra, e onde se localizaram a igreja, as escolas secundárias, o cinema e o varejo do bairro, disposto conforme a sua classe ou natureza. [...] Na confluência das quatro quadras localizou-se a igreja do bairro, e aos fundos dela as escolas secundárias, ao passo que na parte da faixa de serviço fronteira à rodovia se previu o cinema a fim de torná-lo acessível a quem proceda de outros bairros, ficando extensa área livre intermediária destinada ao clube da juventude, com campo de jogos e recreio. (Costa, 1957)

Esse trecho revela o rigor hierárquico e a precisão funcional da proposta de Costa, em que a entrequadra desempenhava papel de eixo de integração – articulação – entre a escala residencial e a urbana. Poucos anos depois, em 1961, ao se dirigir à presidência da Companhia Urbanizadora da Nova Capital - NOVACAP para tratar do problema da habitação em Brasília, Costa aprofunda essa concepção, referindo-se explicitamente aos “bairros” como áreas de vizinhança, uma clara alusão ao modelo teórico de Clarence Perry (Machado, 2007).

O exemplo mais fiel dessa concepção encontra-se na Asa Sul, na unidade de vizinhança formada pelas superquadras 107, 108, 307 e 308 Sul. Essa área – hoje inserida no perímetro tombado do Conjunto Urbanístico de Brasília (CUB) – teve seu tombamento individual aprovado em 2012, em razão de seu valor arquitetônico, urbanístico e paisagístico (Lira; Giannecchini, 2012). Associadas a essa unidade, há três entrequadras principais: uma interna (entre 307/308 Sul) e duas periféricas (Figura 04). Nelas localizam-se equipamentos paradigmáticos, como o Clube de

Vizinhança, o Cine Brasília (um dos últimos cinemas de rua ainda em funcionamento na capital), a Igreja Nossa Senhora de Fátima, de Oscar Niemeyer, e a Escola-Parque 308 Sul, dedicada ao ensino em contraturno.

Além desses equipamentos, o interior das superquadras complementa o sistema com escolas primárias, jardins de infância, biblioteca comunitária, quadras esportivas e um paisagismo que privilegia o deslocamento pedonal, assegurando continuidade entre calçadas e pilotis dos blocos residenciais. Essa conformação espacial é precisamente o que permite, segundo os parâmetros de Perry (1929), a circulação segura e autônoma das crianças, sem a necessidade de atravessar grandes eixos viários. Portanto, o conjunto das superquadras 107/108/307/308 Sul demonstra que, embora o modelo não tenha sido replicado em toda a cidade, sua lógica espacial segue operante e socialmente significativa, mantendo vitalidade cotidiana e confirmando a pertinência do conceito original.

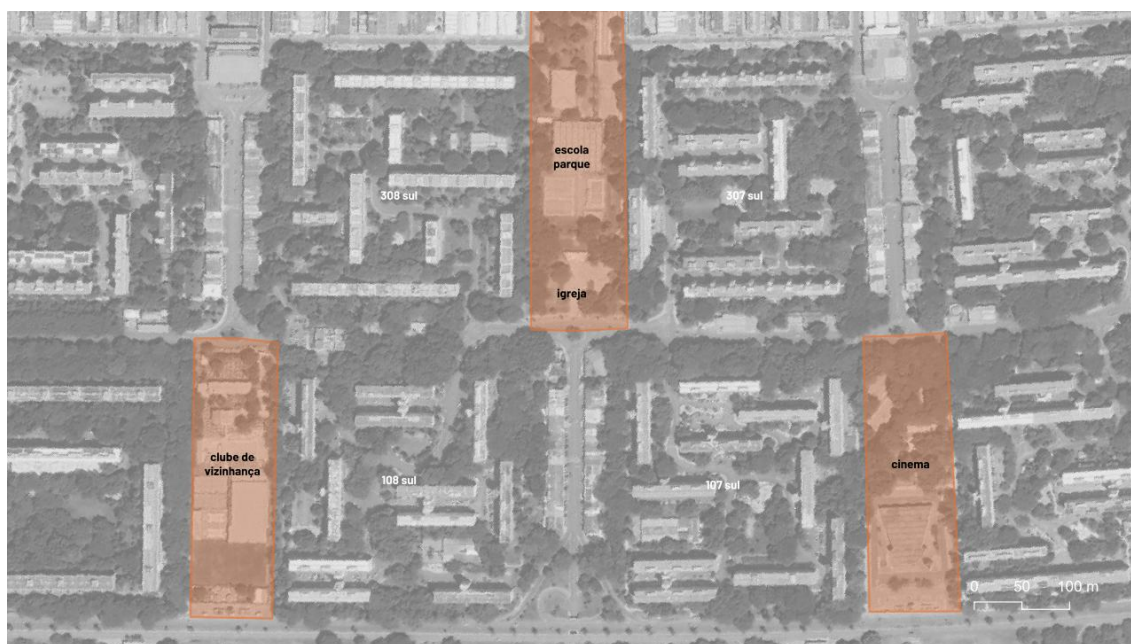


Figura 04 – Unidade de Vizinhança U.V 107/108/307/308 sul. Fonte: Elaborado pela autora a partir de dados da SEDUH (GDF).

Contudo, a materialização das demais entrequadras no Plano Piloto seguiu trajetórias distintas. Como aponta Francisco das Chagas Leitão (2003), o processo de urbanização de Brasília foi profundamente condicionado por pressões temporais e institucionais, com cronogramas de obra extremamente curtos e produção simultânea de projetos e execuções. A sequência de implantação, iniciada pela Asa Sul e avançando posteriormente à Asa Norte, gerou desigualdades entre as etapas de planejamento, resultando em variações significativas na ocupação das entrequadras.

As pesquisas realizadas no Arquivo Público do Distrito Federal (ArPDF), nos acervos da NOVACAP e da Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Habitação (SEDUH), confirmam essa diversidade. Foram encontrados tanto projetos-tipo, destinados à replicação, quanto propostas específicas adaptadas a contextos pontuais (Figura 05). No entanto, boa parte dessas iniciativas não chegou a ser executada, deixando lacunas no tecido urbano: muitas entrequadras

permaneceram vazias¹ ou foram ocupadas de forma desvinculada da intenção original. Os projetos datam, majoritariamente, do período entre 1956 e 1973 e previam equipamentos públicos de uso coletivo, como escolas-parque², igrejas, clubes de vizinhança e áreas de lazer.

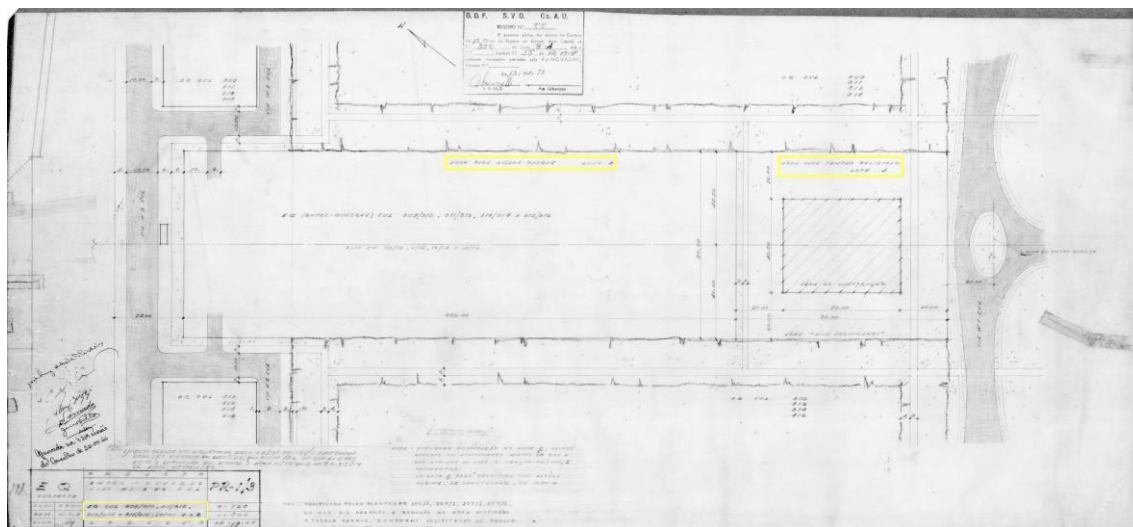


Figura 05 – Projeto para as entrequadras 309/310, 311/312, 313/314, 315/316 sul. Fonte: Arquivo Público do Distrito Federal.

Reconhecendo que a leitura das entrequadras não deve se restringir à comparação entre o ideal e o realizado, a presente investigação adota uma abordagem tipológica, inspirada na obra *Análise Urbana* de Philippe Panerai (2014). A classificação tipológica permite compreender os agenciamentos espaciais decorrentes do processo de ocupação, em vez de reduzi-los a meros “desvios” em relação ao plano. Assim, o estudo articula duas frentes: uma voltada aos projetos urbanísticos históricos e outra centrada na ocupação atual.

A análise concentrou-se na natureza dos usos, na implantação das edificações e na relação com o entorno imediato, considerando aspectos como cercamentos, gabarito, continuidade espacial e presença de áreas livres. O objetivo não é descrever a arquitetura dos edifícios, mas compreender a dinâmica de ocupação das faixas destinadas a equipamentos e sua transformação ao longo do tempo.

¹ Aqui, utilizamos o termo *vazio* no sentido estrito de “não-edificado”, referindo-se às faixas de entrequadras que, embora loteadas, não possuem edificações construídas. Reconhecemos que, mesmo nessas condições, tais espaços podem abrigar elementos paisagísticos, mas não desempenham, do ponto de vista funcional, o papel social e urbano previsto no projeto original.

² As escolas-parque foram concebidas a partir da proposta de educação integral formulada pelo educador Anísio Spínola Teixeira (1900-1971). Atuavam em complemento às escolas de ensino fundamental, oferecendo atividades culturais, esportivas e artísticas no contraturno, com foco em uma formação mais integrada e multidisciplinar. Em Brasília, sua implantação foi articulada às superquadras, compondo o sistema de equipamentos da unidade de vizinhança. Detalhes sobre o Plano Escolar de Teixeira, bem como as relações entre espaços escolares, trajetórias cotidianas e constituição do patrimônio na capital federal, são abordados em *Cotidianos, escolas e patrimônio: percepções antropológicas da capital do Brasil*, de Cristina Patriota de Moura *et al.* (Editora da Universidade de Brasília, 2023).

Antes de avançar na análise das demais tipologias, é necessário esclarecer um aspecto sobre o planejamento urbanístico do Plano Piloto de Brasília. O instrumento de parcelamento do solo das áreas residenciais a *projeção*³, e não o lote tradicional:

Para o parcelamento do solo e a locação de edifícios, o Código introduziu um artifício inédito na legislação urbanística brasileira em vigor até hoje: a “projeção”. A projeção define o perímetro que o edifício nela localizado deve ter “em projeção” – ou seja, o perímetro máximo em que devem estar contidas as suas fachadas –, apresentando a grave deficiência de não estar amarrada ao nível real do terreno. (Ficher et al., 2010, p. 90).

No caso das entrequadras, as faixas não seguem essa regra, e foram divididas e loteadas. Desta forma, a presente investigação adota o lote de entrequadra como referência analítica, e não a projeção.

A partir dessa leitura de ocupação dos lotes, identificamos quatro configurações recorrentes nas entrequadras:

1. Modelo – representado exclusivamente pela unidade de vizinhança 107/108/307/308 Sul;
2. Totalmente edificadas – ambas as parcelas ocupadas;
3. Parcialmente edificadas – apenas um dos lotes com construção;
4. Não edificadas – ausência de construções permanentes.

No caso da *entrequadra-modelo*, os equipamentos previstos por Costa, como igreja, escola, clube e cinema, foram efetivamente construídos, mantendo uma relação equilibrada entre edificação e espaço livre. Essa condição, singular no conjunto do Plano Piloto, evidencia não apenas a fidelidade ao plano, mas também a vitalidade do arranjo, que ainda hoje cumpre funções sociais e urbanas ativas.

Essa articulação de equipamentos em uma faixa comum com escola, clube, igreja, cinema etc. cria uma centralidade que, embora inscrita na gramática modernista, remete a formas de sociabilidade anteriores. Como observa Panerai:

³ A *projeção*, conforme definida na legislação urbanística de Brasília, corresponde ao perímetro máximo que delimita as fachadas de uma edificação, estabelecendo, portanto, o seu potencial construtivo dentro do terreno.

Por mais moderna ou modernista que seja, essa distribuição parece também uma reminiscência ou reinterpretação dos bairros das cidades pré-industriais organizados em torno de uma praça que reúne as instituições (igreja, prefeitura), os equipamentos (escola, correios) e o comércio. Brasília, a grande cidade moderna, torna-se assim a associação de uma série de unidades de vizinhança pensadas para funcionar no registro bucólico de um vilarejo reinventado. (Panerai, 2014, p. 167)

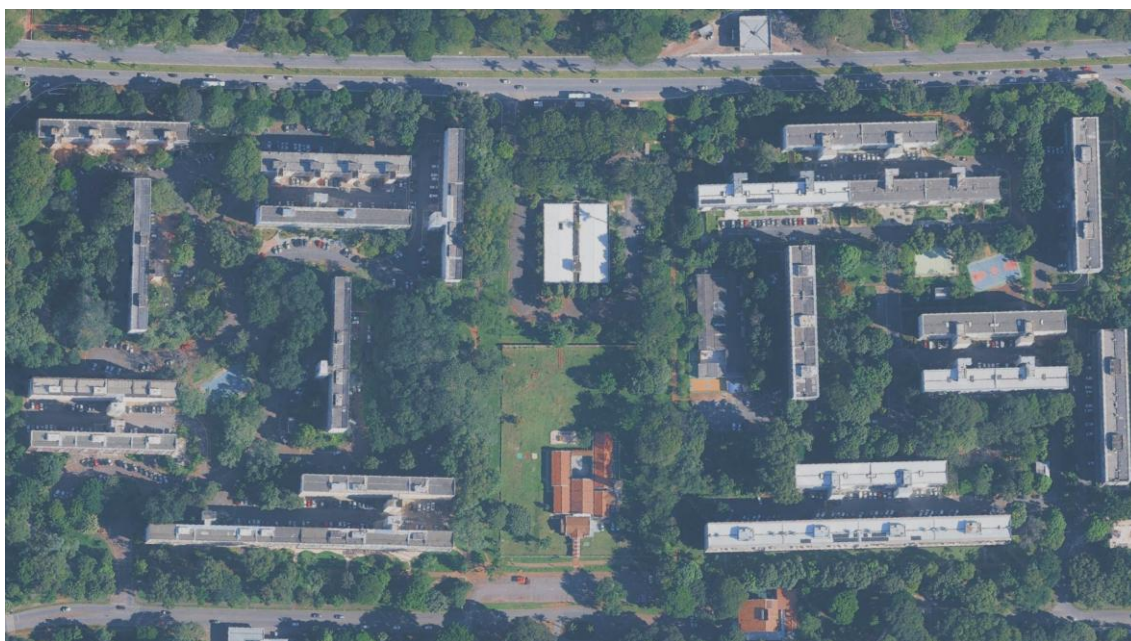


Figura 06 – Entrequadra 204/205 sul - totalmente edificada segundo nossos parâmetros.
Fonte: Google Maps, 2025.

Nas *entrequadras totalmente edificadas*, observa-se a coexistência de dois grupos: aquelas que mantêm usos equivalentes aos originais, como as 313/314 Sul e 303/304 Norte, com escolas e igrejas, e aquelas em que as funções se distanciaram do modelo. Entre estas, destacam-se exemplos como a 204/205 Sul (Figura 06), onde o convívio entre uma escola-parque e uma delegacia de polícia revela a sobreposição de demandas institucionais às diretrizes urbanísticas do Plano Piloto. A presença de cercamentos e áreas de estacionamento altera a relação do conjunto com o espaço público, reduzindo sua permeabilidade e o caráter gregário destes espaços intersticiais (Ficher *et al.*, 2010).

Nas *entrequadras parcialmente edificadas*, predominam templos religiosos implantados nos lotes menores, enquanto os lotes maiores permanecem livres, configurando grandes gramados e áreas arborizadas. Em vários casos, esses vazios tornaram-se espaços de convivência espontânea, como na entrequadra 315/316 Sul, onde o templo budista e seu terreno contíguo abrigam eventos comunitários e usos informais cotidianos.

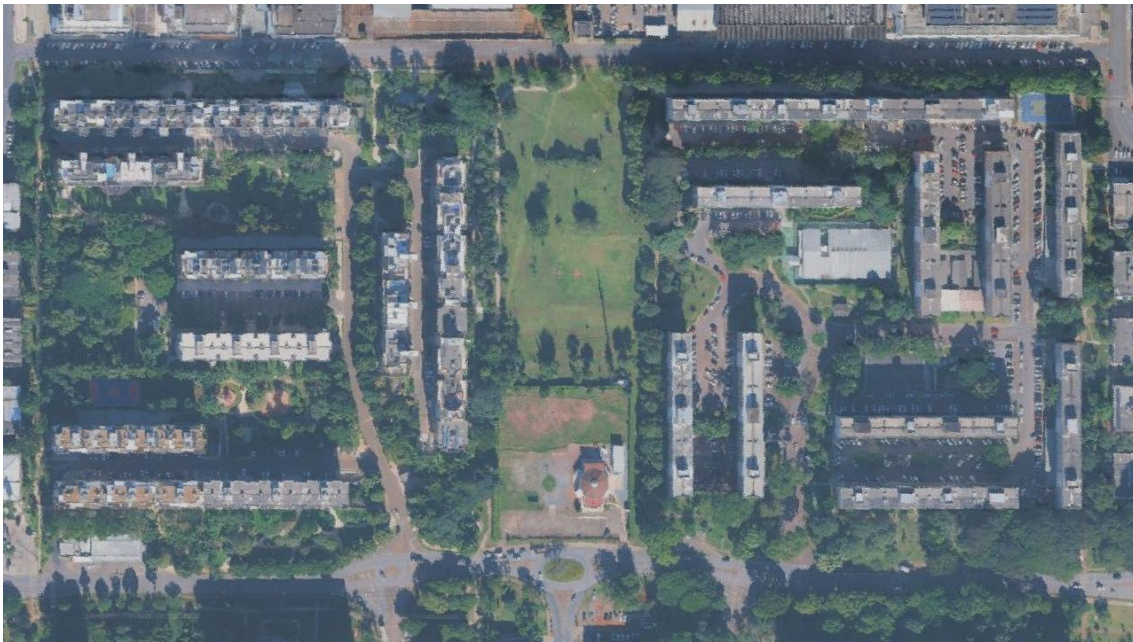


Figura 07 – Entrequadra 311/312 norte - parcialmente edificada segundo nossos parâmetros.
Fonte: Google Maps, 2025.

Por fim, as *entrequadras não edificadas* transformaram-se em parques de bairro e espaços de uso livre, apropriados pela população para lazer, esportes e convívio. Embora não previstos no plano original, esses vazios revelam a capacidade adaptativa do tecido urbano, produzindo novas formas de uso coletivo e ampliando o repertório espacial das superquadras. Ainda que essa forma de uso não tenha sido prevista nos projetos originais, tornou-se recorrente em diversas entrequadras. Diferenciam-se, assim, dos espaços livres internos às superquadras não apenas pela maior extensão, mas também por sua abertura e configuração paisagística distinta. A presença do cinturão verde nas bordas das quadras reforça essa percepção, funcionando como um cercamento natural, enquanto a faixa desimpedida favorece uma relação mais direta com o céu e o horizonte (Figura 08).

A leitura das entrequadras a partir dessas configurações revela um movimento complexo: da articulação à fragmentação. Se, em sua concepção, as entrequadras deveriam articular as escalas da vida urbana, conectando a moradia, o encontro e o coletivo, sua evolução histórica transformou-as em espaços heterogêneos, frequentemente dissociados do sistema de vizinhança que lhes deu origem. O que antes simbolizava continuidade e integração, hoje expressa rupturas, apropriações parciais e recomposições informais. No entanto, essa fragmentação não representa o fim de sua relevância urbana: ao contrário, ela evidencia a plasticidade e a resiliência do espaço projetado. As entrequadras permanecem como potenciais elos entre o ideal e o vivido, entre o projeto e a cidade real – fragmentos que, mesmo desarticulados, ainda guardam a possibilidade e a potencialidade de reconectar o tecido urbano e recuperar, sob novas condições, o sentido coletivo que lhes deu origem.



Figura 08 – Entrequadra 202/203 norte - não edificada segundo nossos parâmetros.
Fonte: Google Maps, 2025.

Desdobramentos: potencialidades contemporâneas das entrequadras

A análise das entrequadras a partir de suas formas de ocupação atuais evidencia a diversidade de arranjos espaciais resultantes de processos históricos, institucionais e sociais distintos. A classificação tipológica ora proposta permitiu identificar padrões recorrentes, que vão desde a aderência quase integral ao modelo de unidade de vizinhança até situações de completa ausência de edificação. Embora úteis como instrumentos analíticos, tais categorias não esgotam a complexidade dos processos envolvidos, nem devem ser entendidas como modelos rígidos. Mesmo nos casos de maior afastamento em relação às intenções iniciais de Lucio Costa ou aos projetos elaborados pela NOVACAP, as entrequadras permanecem utilizadas e apropriadas pelos moradores, demonstrando-se como espaços dinâmicos, aptos a responder às demandas contemporâneas da cidade. Ao revisitar as entrequadras do Plano Piloto, o foco não recai apenas sobre o que foi projetado ou construído, mas sobretudo sobre o que persiste, o que se transformou e o que ainda pode ser transformado. Parte-se da hipótese de que esses espaços, muitas vezes negligenciados em análises convencionais sobre Brasília, encerram potencialidades ainda não exploradas.

A tipologia desenvolvida – entrequadras-modelo, totalmente edificadas, parcialmente edificadas e não edificadas – não se limita a um exercício descritivo. Inspirados nas proposições de Panerai (2014), compreendemos que descrever é apreender o conjunto, construir uma visão mais ampla sobre os modos de ocupação e, a partir disso, vislumbrar desdobramentos possíveis. Mais do que um diagnóstico fechado, propõe-se uma leitura em aberto, que reconheça vazios e imperfeições não como falhas a corrigir, mas como matéria-prima para novas articulações entre projeto, uso e cotidiano.

Num contexto em que os desafios urbanos se multiplicam, reconhecer territórios em transformação permite imaginar novos caminhos. As entrequadras, longe de serem apenas heranças de um projeto modernista concluído, podem ser entendidas como espaços potenciais,

tensionando discursos consolidados sobre a rigidez projetual de Brasília. Observa-se justamente o contrário: usos consolidados, apropriações emergentes e possibilidade de reinvenção demonstram que a cidade não se esgota em seu projeto inicial, mas continua a ser construída pelo cotidiano.

Passado o momento das críticas clássicas à cidade moderna, como as de Jacobs (1961) e Holston (1989), uma nova camada de reflexão se impõe: os conjuntos modernos tornam-se cidades reais, sujeitas aos desafios globais contemporâneos, como déficit de espaços públicos, habitações de qualidade, processos de gentrificação e a crise climática, exigindo atenção à preservação ambiental e à qualidade de vida.

Neste cenário, as entrequadras do Plano Piloto revelam estratégias urbanísticas contemporâneas. Em vez de insistir na completude idealizada das unidades de vizinhança por Lucio Costa, configurações parcialmente ou não edificadas demonstram que o não preenchimento total pode favorecer formas sustentáveis e flexíveis de ocupação. O vazio, longe de ser uma lacuna, representa oportunidade: manter lotes desimpedidos pode ser uma decisão mais sustentável, considerando a impermeabilização do solo e a carência de espaços públicos de qualidade. Nesses casos, as áreas não-edificadas têm funcionado como espaços de lazer e convívio, aproximando-se do uso espontâneo de parques locais.

O Plano de Preservação do Conjunto Urbanístico de Brasília (PPCUB, 2024) reconhece formalmente as entrequadras como áreas de uso comunitário e estabelece parâmetros específicos para sua ocupação. Destacam-se a proibição de usos incompatíveis, como *shopping centers* voltados exclusivamente para o interior, e a previsão de atividades culturais, educacionais, esportivas, de saúde e comércio de pequeno porte. Ainda assim, sua abordagem privilegia uma lógica de ocupação estruturada, aproximando-se pouco das dinâmicas cotidianas já consolidadas, que funcionam como pequenos parques e áreas de lazer comunitário.

Acompanhando a evolução temporal, as preocupações iniciais com a acuidade do desenho foram se diluindo, e as superquadras se adaptaram às demandas do mercado, muitas vezes desconsiderando a topografia e a liberdade inaugural dos trajetos pedonais. Como observa Oliveira:

Os edifícios mais recentes já não se procuram elevar do chão, e assim se tem vindo a perder a liberdade inaugural dos trajetos pedonais, fossem eles direcionados ou erráticos, um atributo apenas encontrado naquela cidade absolutamente fluida para quem a percorre a pé, explorando o seu chão permeável, um desmedido e contínuo espaço público, privilégio cada vez mais sensível (e vital) aos dias contemporâneos. (Oliveira, 2022, p.123)

Ao propor uma leitura tipológica das entrequadras, este trabalho contribui para o debate sobre o futuro dos conjuntos habitacionais e das cidades modernas. Afasta-se da nostalgia modernista e da crítica que não admite novas intervenções, reconhecendo as entrequadras como territórios em transformação. Sua configuração atual e os usos cotidianos demonstram potencialidades que podem ser reinterpretadas frente a desafios ambientais, sociais e políticos contemporâneos. Assim, pensar nesses espaços como um “privilégio” abre caminhos para políticas urbanas

sensíveis, conectadas ao presente, ao lugar e à experiência urbana, consolidando a transição das entrequadradas da articulação original à fragmentação produtiva e inovadora.

Considerações finais

A análise das entrequadradas do Plano Piloto evidencia que a problemática central reside na distância significativa entre o projeto modernista de articulação e a fragmentação efetivamente materializada. Concebidas por Lucio Costa como elementos estruturantes da vida residencial e mediadoras da escala urbana (residencial, bucólica e gregária), essas áreas sofreram uma implementação parcial, resultando em uma distribuição desigual de equipamentos e na ocupação por usos predominantemente privados (pequenos *malls*, academias e escritórios) em contraste com o ideal original de espaços coletivos, destinados a escolas, clubes e cinemas.

Essa constatação permite avançar para uma reflexão mais contemporânea: o desafio não é restaurar mecanicamente a forma idealizada por Costa, mas reinterpretá-la à luz das demandas atuais. O que emerge, então, é a necessidade de reconhecer a *plasticidade* e a *resiliência* do tecido urbano, permitindo que o vazio remanescente – entrequadradas não edificadas ou parcialmente ocupadas – se transforme em áreas de lazer e parques locais, funcionando como oportunidade sustentável e acessível. Esse entendimento desafia a nostalgia modernista, demonstrando que o não preenchimento total pode, paradoxalmente, favorecer formas flexíveis e adaptáveis de ocupação, mais sensíveis às exigências ambientais, sociais e urbanas do século XXI.

O Plano de Preservação do Conjunto Urbanístico de Brasília (PPCUB, 2024) insere-se nesse debate ao reconhecer formalmente as entrequadradas como áreas de uso comunitário e ao estabelecer diretrizes específicas para sua ocupação, como a vedação a tipologias que se fecham sobre si mesmas, preservando a integração com o espaço público. Contudo, a grande questão para o futuro reside em como o PPCUB pode ir além de uma lógica de ocupação estruturada, incorporando de forma mais consistente as dinâmicas cotidianas já consolidadas e a apropriação espontânea dos moradores.

Assim, as entrequadradas se revelam não apenas como heranças de um projeto modernista, mas como territórios-privilégios, lugares em transformação, capazes de articular fragmentação e potencialidade urbana. O objetivo não é reproduzir literalmente a articulação idealizada, mas consolidar uma fragmentação produtiva e inovadora, na qual o “espírito articulador” das entrequadradas continue mediando o espaço privado e o coletivo, adaptando-se aos desafios contemporâneos e às oportunidades de reinvenção urbana.

Referências Bibliográficas

- BONDUKI, Nabil; KOURY, Ana Paula. **Os pioneiros da habitação social – volumes 1, 2 e 3**. São Paulo: Edições Sesc SP Editora Unesp, 2014.
- CHOAY, Françoise. **Pour une anthropologie de l'espace**. Paris: Seuil, 2006
- COSTA, Lucio. **Brasília Revisitada**. Anexo ao Decreto nº 10.829, de 14 de outubro de 1987.
- COSTA, Lucio. **Brasília, cidade que inventei**: Relatório do Plano Piloto de Brasília. Brasília: Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional; Secretaria de Estado de Cultura do Distrito Federal, 2018.
- FICHER, Sylvia; LEITÃO, Francisco; BATISTA, Geraldo Nogueira; FRANÇA, Dionísio Alves de. Os blocos residenciais das superquadras do Plano Piloto de Brasília. *In*: LEITÃO, Francisco (org.). **Brasília 1960-2010**: passado, presente e futuro. Brasília: Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente, 2009. p. 255-269.
- FICHER, Sylvia; PALAZZO, Pedro Paulo. Os paradigmas urbanísticos de Brasília. **Cadernos PPG-AU/FAUFBA**, 3, 2007. p. 49-72.
- HOWARD, Ebenezer. **Garden Cities of To-Morrow**. Cambridge, MA: MIT Press, 1965. [1898].
- LEITÃO, Francisco das Chagas. **Do risco à cidade: plantas urbanísticas de Brasília, 1957-1964**. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade de Brasília, Brasília, 2003.
- LIRA, Flaviana Barreto; GIANNECCHINI, Ana Clara. O desafio da conservação dos blocos residenciais do Plano Piloto de Brasília – DF: uma resposta interinstitucional ao caso da unidade de vizinhança constituída pelas SQS 107, 108, 307 e 308. **Anais do II Encontro Nacional de Pesquisa e Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo – II ENANPARQ**. Natal: ANPARQ/UFRN, 2012.
- MACHADO, Marília Pacheco. **Superquadra: pensamento e prática urbanística**. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade de Brasília, Brasília, 2007.
- OLIVEIRA, Maria Manuel. Brasília: chão fértil para a hera crescer. *In*: NOBRE, Ana Luiza; CALAFATE, Caio (org.). **Sentidos do chão**. Rio de Janeiro: Comum Pesquisas e Produções, 2022. p. 109-124.
- PANERAI, Philippe. **Análise urbana**. Brasília: EdUnB, 2014.
- PERRY, Clarence. The Neighbourhood Unit: from The Regional Plan of New York and its Environs. *In*: LEGATES, R. T.; STOUT, F. **The City Reader**. [s. l.]: Routledge, 2011. p. 486-498.
- TREVISAN, Ricardo. **Cidades Novas**. Brasília: EdUnB, 2020.