



AS ENTREQUADRAS DE BRASÍLIA E A UNIDADE DE VIZINHANÇA

THE INTERBLOCKS OF BRASÍLIA AND THE NEIGHBORHOOD UNIT

LAS ENTREQUADRAS DE BRASILIA Y LA UNIDAD VECINAL

2. PAISAGENS, TERRITÓRIOS E ESPAÇOS PÚBLICOS

Autor 1

MORAIS, Julyana

MESTRANDA

Mestranda, Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo
da Universidade de Brasília – PPG-FAU/UnB
arqjulyanamorais@gmail.com

Autor 2

AMIZO, Isadora Banducci

DOUTORA

Doutora; Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo
da Universidade de Brasília – PPG-FAU/UnB
Isadorabanducci@gmail.com



AS ENTREQUADRAS DE BRASÍLIA E A UNIDADE DE VIZINHANÇA

RESUMO

O artigo explora o papel das entrequadras na paisagem urbana de Brasília, destacando sua relevância como espaços públicos e sua influência na dinâmica comunitária. Inicialmente, discute-se a concepção original das entrequadras dentro do Plano Piloto, relacionando-as com o conceito de unidades de vizinhança. Em seguida, examina-se sua implementação na prática, considerando suas características e transformações ao longo do tempo. Além disso, destaca-se a presença das entrequadras em projetos de outras Regiões Administrativas, ressaltando a continuidade dos princípios de desenho urbano do Plano Piloto para áreas periféricas. Por fim, o estudo ressalta a importância das entrequadras na estruturação urbana de Brasília, sua contribuição para a vida comunitária e para a configuração espacial.

PALAVRAS-CHAVE: paisagem urbana. espaços públicos. unidade de vizinhança. Brasília. entrequadra.

ABSTRACT

The article explores the role of Brasilia's interblocks (entrequadras) in the urban landscape, highlighting their significance as public spaces and their influence on community dynamics. Initially, it discusses the original conception of interblocks within the Pilot Plan, relating them to the concept of neighborhood units. Next, it examines their implementation in practice, considering their characteristics and evolution over time. Additionally, it underscores the presence of interblocks in projects in other administrative regions, emphasizing the continuity of the urban design principles of the Pilot Plan for peripheral areas. Finally, the study emphasizes the importance of interblocks in Brasilia's urban structure, emphasizing their contribution to community life and spatial configuration

KEYWORDS: urban landscape. public spaces. neighbourhood unit. brasilia. interblock.

RESUMEN

El artículo explora el papel de las entrequadras en el paisaje urbano de Brasilia, destacando su relevancia como espacios públicos y su influencia en la dinámica comunitaria. Inicialmente, se discute la concepción original de las entrequadras dentro del Plan Piloto, relacionándolas con el concepto de unidades vecinales. Posteriormente, se examina su implementación en la práctica, considerando sus características y evolución a lo largo del tiempo. Además, se destaca la presencia de las entrequadras en proyectos de otras regiones administrativas, resaltando la continuidad de los principios de planificación urbana del Plan Piloto para áreas periféricas. Por último, el estudio subraya la importancia de las entrequadras en la estructuración urbana de Brasilia, su contribución a la vida comunitaria y a la configuración espacial.

PALABRAS CLAVE: paisaje urbano. espacios públicos. unidad vecinal. brasilia. entrequadras



AS ENTREQUADRAS POR DEFINIÇÃO

A experiência de percorrer de carro o eixo rodoviário de Brasília revela-se como uma imersão nos elementos fundamentais do projeto do Plano Piloto (PPB) concebido por Lucio Costa. Ao adentrar a via, a vegetação exuberante se destaca, entrelaçando-se com os edifícios elevados sobre pilotis. Estes elementos pontuam o horizonte em um ritmo de cheios e vazios, marcado pela alternância entre uma superquadra e um espaço intersticial, a entrequadra (Figura 1).

A superquadra é a "unidade morfológica" (Pacheco, 2007) do setor residencial, que se caracteriza pelo perímetro de um quadrado com 240m de lado, envolto por uma faixa arborizada de 20m de largura (FICHER et. al, 2009). Entre uma e outra, há uma faixa de 80m de largura, que abriga, ora os comércios locais, ora as entrequadras, como sinalizou Lucio Costa no relatório do Plano Piloto de Brasília (PPB):

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. (Costa, 1991 [1957], p. 28)



Figura 1 – Entrequadras da Asa Sul e o Eixo Rodoviário. Fonte: Elaborado por nós (2024), a partir da base do QGIS (dados do Geoportal/SEDUH (GDF)).



Figura 2 – Ampliação, entrequadras da Asa Sul. Fonte: Elaborado por nós (2024), a partir da base do QGIS (dados do Geoportal/ SEDUH (GDF).

As vias de comércio local também são frequentemente referenciadas como "comércios de entrequadra". No entanto, para fins de entendimento e distinção, utilizaremos a nomenclatura "entrequadra" (EQ) exclusivamente para as os espaços entre quadras não atravessados por vias, isto é, os que foram reservados no PPB para abrigarem equipamentos de uso comunitário, como igrejas, escolas e cinemas (Figura 2).

Embora a superquadra seja amplamente estudada, a entrequadra muitas vezes permanece em segundo plano, sendo tangenciada nas abordagens, mas não tomada como objeto central das observações, com suas características ainda não sistematicamente mapeadas. Isso levanta a questão: se o setor residencial se organiza de acordo com o módulo da superquadra, qual seria o papel da entrequadra nesse contexto?

Entre as diversas referências encontradas no projeto de Lucio Costa para Brasília, destacam-se os preceitos da cidade-jardim, de Ebenezer Howard (1898), com ênfase na ideia de que deveria haver uma predominância de espaços permeados por parques e áreas verdes dentro do conjunto urbano (Machado, 2007). As entrequadras, nesse sentido, materializam esses preceitos, servindo não apenas como espaços intermediários entre as superquadras, mas também como áreas de convivência comunitária. Sem a presença de vias que as cortem, essas



áreas são compostas principalmente por caminhos pedonais e vegetação, funcionando como pequenos parques locais.

A abordagem das entrequadras é necessária, mesmo que elas não sejam o foco central das discussões sobre o Plano Piloto. Esses espaços desempenham um papel fundamental na configuração da paisagem urbana, ainda que muitas vezes passem despercebidos ou sejam vistos como simples áreas verdes. Além de abrigarem uma parte significativa das construções não residenciais do Plano Piloto, as entrequadras passaram, ao longo dos anos, por diversas transformações, com alterações em seu uso, ocupação e apropriação, tanto pela iniciativa privada quanto pelos próprios moradores.

AS ENTREQUADRAS E A ÁREA DE VIZINHANÇA

Embora Lucio Costa não tenha mencionado explicitamente o termo unidade de vizinhança no relatório do Plano Piloto, a destinação das entrequadras como espaços que abrigariam equipamentos culturais e institucionais, de apoio à vida cotidiana, numa distância acessível a pé, sugere uma conexão com o conceito de Clarence Perry (Leitão, 2003).

O planejador urbano Clarence Arthur Perry introduziu o conceito de *neighborhood unit*, a unidade de vizinhança (UV), nos Estados Unidos, na década de 1920, em consonância com a ideologia da cidade-jardim, num contexto de tendências urbanísticas que procuravam solucionar os problemas da cidade industrial (Trevisan, 2003). O modelo de unidade de vizinhança tratava de estabelecer um módulo inicial de cidade, organizado com base na vida familiar e em comunidade, que estaria ligado a outros módulos pertencentes a uma mesma rede (Amizo, 2023). Havia o entendimento de que uma unidade de vizinhança não seria autossuficiente em sua totalidade, mas sim capaz de suprir as necessidades cotidianas que seriam "estritamente locais":

O princípio subjacente do esquema é que uma vizinhança urbana deve ser considerada tanto como uma unidade de um todo maior quanto como uma entidade distinta em si mesma. (...) Seus residentes, na maior parte, encontram suas ocupações fora da vizinhança. Para investir em títulos, frequentar a ópera ou visitar o museu, talvez até comprar um piano, eles têm que recorrer ao bairro "central". Mas existem certas outras instalações, funções ou aspectos que são estritamente locais e peculiares a uma comunidade residencial bem organizada. Eles podem ser classificados em quatro categorias: (1) a escola primária, (2) pequenos parques e playgrounds, (3) lojas locais e (4) ambiente residencial. (Perry, 1929, p. 488, tradução nossa)

Esse tipo de cidade, baseado no traçado modular, foi amplamente explorado em outros projetos. Entre eles, o conjunto residencial de Forest Hills (1911), elaborado por Frederick Law Olmsted, e o plano da cidade de Radburn, Nova Jersey, de autoria de Clarence Samuel Stein e Henry Wright. (Trevisan, 2003).



O conceito de unidade de vizinhança proposto por Perry (1929) delineia um modelo de comunidade que, conforme sua visão, atenderia a seis condições fundamentais: dimensionamento adequado para uma escola primária, delimitação por ruas arteriais, presença de espaços abertos, alocação estratégica de locais para instituições, existência de comércios locais e estabelecimento de um sistema interno de ruas. Essas condições, se implementadas, contribuiriam para a criação de comunidades coesas e funcionais, conforme a visão de Perry.

A proposta de Perry incluía, primeiramente, o dimensionamento da unidade residencial para abrigar uma população correspondente à necessidade de uma escola primária, adaptando sua área conforme a densidade populacional. Adicionalmente, seria essencial que ruas arteriais fossem localizadas no perímetro externo à unidade, e que fossem amplas o suficiente para permitir a passagem de todo o tráfego. Outro aspecto crucial seria a inclusão de espaços abertos, como pequenos parques e áreas de lazer, adaptados às demandas específicas da vizinhança. Além disso, a alocação estratégica de locais para instituições, como escolas, em torno de um ponto central ou área comum, seria uma característica fundamental do modelo proposto. A presença de comércios locais, situados nos arredores da unidade, atenderia às necessidades de compras dos residentes. Por fim, o estabelecimento de um sistema interno de ruas visaria facilitar a circulação dentro da unidade, dimensionando cada via de acordo com a carga de tráfego esperada e desencorajando seu uso para tráfego de passagem.

Ao estabelecer que deve existir dentro de cada unidade um sistema de pequenos parques e espaços recreativos, bem como locais próprios para receber escolas e outros equipamentos comunitários, Perry determinou, com alguns anos de antecedência, preceitos fundamentais que foram aplicados na superquadra de Brasília, que seria, assim, "o resultado mais emblemático" (Palazzo; Solórzano, 2020) dessa reformulação do modo de viver. Existem, porém, algumas peculiaridades na apropriação desse conceito por Lucio Costa, que o "reinventou" como área de vizinhança (Ferreira, Gorovitz, 2020).

Ao analisarem a área de vizinhança (AV) em Brasília, Marcílio Mendes Ferreira e Mateus Gorovitz, no livro *A invenção da Superquadra* (2020), identificaram dois condicionantes programáticos que caracterizam as principais distinções da área de vizinhança: a implantação e o dimensionamento. Em termos de implantação, a diferença mais significativa é justamente a inovação de se ter, além dos equipamentos no interior das quadras, equipamentos públicos nos intervalos entre uma quadra e outra, além da localização das entrequadras às margens das vias, o que favorece seu acesso:

À diferença das UVS que centralizam os equipamentos habitacionais tornando-os estanques e exclusivos, todos os serviços, excetuados o jardim de infância e a escola primária, localizam-se à margem do sistema viário(...). Deste modo (...) a implantação favorece o acesso dos equipamentos a todos, constituindo assim um dos fatores de articulação entre as AVs e a cidade; esta interface promove intercâmbio que transcende as relações de vizinhança ao criar espaços de mediação acessíveis a todos os moradores. Finalmente, a



implantação alternada dos comércios locais dá origem à sobreposição de áreas de influência, pois cada superquadra concerne simultaneamente a duas áreas de vizinhança, o mesmo ocorre com os comércios das entrequadras, capela, cinema e clube (Ferreira, Gorovitz, 2020, p. 28).

Já em relação ao dimensionamento, o agrupamento de quatro quadras para formarem uma área de vizinhança, quando aliado a essa "sobreposição de áreas de influência", permite, assim, que os equipamentos localizados nas entrequadras tenham maior porte do que previsto na UV, já que eles atenderiam não só à população de uma unidade habitacional.

OS PROJETOS URBANÍSTICOS DAS ENTREQUADRAS

A construção de Brasília integrou a visão estética de uma cidade ideal, pensada à luz do modernismo. Entretanto, a urgência em atender às demandas de criação da nova capital, assim como o lançamento de propostas que se revelaram utópicas, resultaram em diversas alterações na proposta original. Este fato não surpreende, se consideramos que a proposição de Lucio Costa foi apresentada de maneira sucinta, em cinco pranchas, e sem desenhos técnicos, mas sim com croquis "em nível de estudo preliminar" (Leitão, 2003).

Francisco da Chagas Leitão (2003) notou que, apesar da abundância de literatura sobre Brasília, ainda havia lacunas na compreensão da implementação do Plano Piloto na realidade física. Ele se dedicou a investigar os conjuntos de plantas urbanísticas de Brasília datados entre 1957 e 1964, mas não encontrou referências específicas às entrequadras nesse período. Posteriormente, Marília Pacheco Machado (2007) concentrou-se nas plantas urbanísticas das superquadras, examinando a distribuição dos blocos, sua localização, morfologia, paisagismo e arruamento, sem abordar as entrequadras no recorte da sua dissertação.

Os trabalhos mencionados revelam contribuições importantes para a questão das superquadras, como a identificação de que a construção do setor residencial não se deu de uma só vez, de forma contínua, mas em etapas distintas, conduzida pela Divisão de Arquitetura da Novacap e sob supervisão de Oscar Niemeyer (Leitão, 2003; Machado, 2007). Além disso, foram encontrados nos arquivos consultados projetos padrão a serem reproduzidos em mais de uma quadra, prática que reflete diretamente na entrequadras contíguas.

Registros das plantas de locação das entrequadras do Plano Piloto (Figura 3) podem ser acessados online por meio do SISDUC, Sistema de Documentação Urbanística e Cartográfica, mantido atualmente pela Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Habitação (SEDUH). Uma investigação em andamento, que inclui a análise das plantas das entrequadras disponíveis nesse portal, revela que a data mais antiga identificada nos carimbos das pranchas é de 1965, para a Asa Sul, e 1966, para a Asa Norte. Há, contudo, indícios de que algumas construções precediam essas datas e só foram registradas posteriormente.



A despeito da variedade de planos urbanísticos, quase todas as entrequadras atualmente se apresentam incompletas ou descaracterizadas em relação aos projetos, com exceção da unidade de vizinhança formada pelas superquadras 107, 108, 307 e 308 na Asa Sul. O conjunto tornou-se tão emblemático que a quadra 308 sul ficou conhecida como quadra modelo (Amizo, Anchieta, Sampaio, 2021). A 308 sul contém, em seu perímetro, um jardim de infância e uma escola classe, além de uma escola parque na entrequadra contígua, todos a uma distância acessível a pé, segundo os preceitos da UV de Clarence Perry.



Figura 5 – Igreja Nossa Senhora de Fátima e, aos fundos, a quadra modelo em construção. Fonte: Arquivo Público do DF.

AS ENTREQUADRAS NA PRÁTICA

Atualmente, grande parte das entrequadras do Plano Piloto permanecem sem edificações, principalmente na Asa Norte. Os usos indicados nos planos urbanísticos foram apenas parcialmente realizados, resultando em lacunas na oferta de equipamentos. Assim, a suposta autossuficiência diária das áreas de vizinhança foi comprometida, gerando uma disparidade entre o número de residências e de equipamentos comunitários e uma descontinuidade no tecido urbano.

(...) a função da entrequadra é vital para estruturar o tecido urbano dos setores residenciais, pois de seu uso adequado depende o encadeamento das sucessivas unidades de vizinhança, entrelaçando os conjuntos de quatro superquadras ao longo de todo o Eixo Rodoviário. (COSTA, LIMA, 2009 [1985])



Essa descontinuidade na paisagem urbana, causada pela falta de desenvolvimento dos projetos das entrequadras, é uma questão abordada no Plano de Preservação do Conjunto Urbanístico de Brasília (PPCUB), instrumento regulatório que rege a ordenação da área tombada como patrimônio cultural da humanidade pela Unesco. Segundo PPCUB (2023), os lotes ainda não ocupados nas entrequadras da Asa Sul são de propriedade pública. Além disso, os espaços originalmente reservados para edifícios religiosos representam uma parcela significativa das áreas não construídas.

Ao considerar as mudanças no perfil demográfico da população e o "atual excesso de edifícios religiosos" (Anexo VII, PPCUB, 2023), o Plano recomenda reavaliar essas atividades. Assim, há um reconhecimento a respeito das necessidades de variar o tipo de equipamentos públicos e comunitários existentes.

Em relação à paisagem, as entrequadras eram marcadas pela ausência de cercamentos, com exceção das escolas. Isso permitia uma comunicação direta entre os diferentes locais e mantinha o princípio da livre circulação de pedestres. Era o próprio paisagismo, com as cintas arborizadas em volta das quadras, que cumpria a função de separação vertical dos espaços. Na atualidade, cercas e muros já foram incorporados à paisagem. Além disso, as EQs se diferenciam das superquadras por não serem pavimentadas nem atravessadas por rodovias, sendo assim amplos espaços gramados. Esse contraste entre superquadra edificada e entrequadra gramada se deve a uma alteração na ideia de Lucio Costa explicitada no Relatório do Plano Piloto (1991), de que o espaço delimitado pelas superquadras não deveria ser pavimentado:

As quadras seriam apenas niveladas e paisagisticamente definidas, com as respectivas cintas plantadas de grama e desde logo arborizadas, **mas sem calçamento de qualquer espécie, nem meios-fios**. De uma parte, técnica rodoviária; de outra, técnica paisagística de parques e jardins. (COSTA, 1991 [1957], p. 32., grifo nosso)

Contudo, diferentemente do proposto pelo urbanista, as superquadras foram eventualmente calçadas, e as entrequadras passaram a ser apropriadas pelos moradores como pequenos parques.

Quanto ao patrimônio, apesar do tombamento de Brasília ser referente ao Conjunto Urbanístico, e não aos edifícios em sua totalidade, temos alguns exemplares de edificações tombadas nas entrequadras, sendo eles o Cine Brasília, o Clube de Vizinhança da 108/109 sul, a Igreja Nossa Senhora de Fátima e a Escola Parque 308, todos localizados na Asa Sul. Em complemento, na Asa Sul há uma peculiaridade: a presença da linha de metrô, que corre em via subterrânea. O metrô conecta o Plano Piloto a outras Regiões Administrativas do Distrito Federal, previamente chamadas de cidades satélites, sendo elas Guará, Águas Claras, Taguatinga, Ceilândia e Samambaia.



Figura 6 – Linha do metrô e as entrequadrados do plano piloto. Fonte: Elaborado por nós (2024), a partir da base do QGIS (dados do Geoportal/ SEDUH (GDF)).

A posição das estações de metrô ao longo do eixo rodoviário coincide com o alinhamento das entrequadrados (Figura 6), estrategicamente colocando-as como pontos de entrada para quem chega de fora do Plano Piloto. Essas estações não apenas servem como portas de entrada, mas também representam uma oportunidade crucial para conectar esses equipamentos comunitários, facilitando o acesso não só para os residentes do Plano Piloto, mas também para os moradores de outras áreas da cidade. Na Asa Norte, apesar da ausência do metrô, existem linhas de ônibus com paradas igualmente alinhadas com as EQS.

AS ENTREQUADRAS ALÉM DO PLANO PILOTO

As entrequadrados são importantes pontos de conexão com Regiões Administrativas (RAs) do eixo sudoeste da Brasília metropolitana, uma vez que foram adotadas como tipologia urbanística em projetos de algumas dessas áreas, respeitadas as diferenças em relação ao Plano Piloto original.

Tanto o projeto do Plano Piloto como os das primeiras cidades-satélites compartilhavam as ideias a respeito do planejamento e do projeto de cidades discutidas no contexto europeu e estadunidense entre o final do século dezenove e meados do vinte, que orientavam as reformas, expansões e criações de novas cidades pelo mundo. (Amizo, 2023, p. 84)



A dicotomia entre um centro planejado, o Plano Piloto, e uma periferia desordenada, era uma narrativa recorrente na literatura sobre Brasília, muitas vezes relacionando as cidades-satélites ao não planejado. Entretanto, segundo apontado por Derntl (2018), desde o final da década de 1950, foram produzidos planos urbanísticos para as RAs "além do plano":

Como se viu, na lógica de urbanização do Distrito Federal, logo se estabeleceu uma dinâmica entre um centro, o Plano Piloto, e a periferia ocupada por cidades-satélites. No entanto, tal dinâmica não pode ser descrita pela mera contraposição entre formal e informal ou planejamento e desordem. Desde o início da construção de Brasília até os anos 1970, o Plano Piloto e os núcleos-satélites foram criados de modo articulado e interdependente, tendo por base paradigmas similares, tanto na escala da organização urbana como na maneira de se conceber o território. (Derntl, 2018)

A título de exemplo, podemos mencionar os projetos para os setores de Taguatinga – primeira cidade-satélite de Brasília, fundada em 1958 –, explorados na pesquisa de Amizo (2023), que compartilham alguns elementos modernistas encontrados no Plano Piloto, embora em menor escala. Amizo (2023) identificou o termo "entrequadra" também em Taguatinga, referindo-se às passagens para pedestres entre os lotes de um mesmo quarteirão (Figura 7). Essas entrequadras funcionam como espaços de convívios e recebem mobiliário urbano típico de áreas de lazer. Além disso, elas separam o tráfego de pedestres do tráfego de veículos, assim como as superquadras concebidas por Lucio Costa, embora o conceito de unidade de vizinhança não tenha se explicitado no projeto dessa RA.

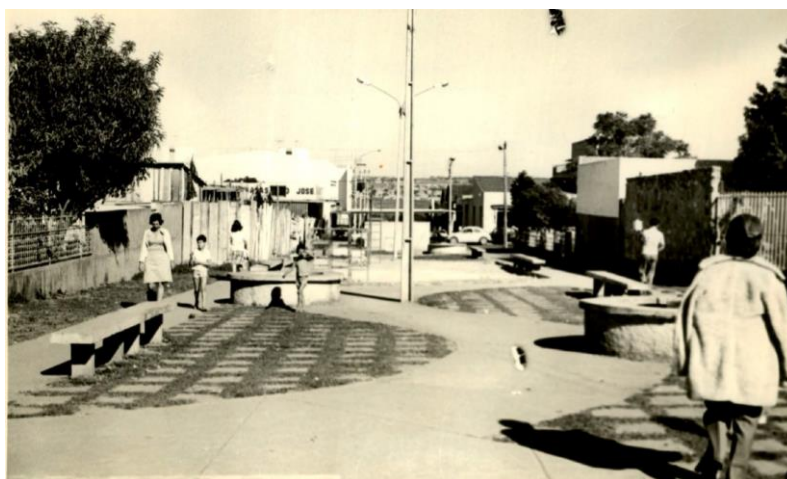


Figura 7 – Passagem de pedestres, chamada localmente de entrequadra, Taguatinga, 1978. Fonte: Arquivo Público do Distrito Federal

Diferentemente de Taguatinga, em Ceilândia, cidade criada em 1971 para realocação de ocupações na área do Plano Piloto, podemos identificar uma referência direta à UV. O projeto urbanístico da Ceilândia é atribuído a Ney Gabriel de Souza, funcionário da NOVACAP na época. Com traçado modular, formando um "barril", o agrupamento de habitações unifamiliares forma



quadras, e entre uma quadra e outra, temos equipamentos comunitários de uso cotidiano, como pequenos comércios locais, igrejas, escolas, áreas de recreação e paradas de ônibus (Waldvogel, 2021). Em termos de endereçamento, em Ceilândia também se fala em "entrequadra" para se referir a esses espaços para equipamentos comunitários (Figura 8).

Cabe ressaltar que as UVs de Ceilândia têm algumas diferenças das do Plano Piloto. A principal delas diz respeito ao uso do solo: nas Asas Sul e Norte, ele é público, uma vez que os edifícios estão suspensos sobre pilotis, mas em Ceilândia os renques de casas são dispostos de ocupando o chão, formando as quadras que formam as UVs, que, por sua vez, configuram os setores. (Waldvogel, 2021, p.78)



Figura 8 – Entrequadras na Ceilândia. Fonte: Elaborado por nós (2024), a partir da base do QGIS (dados do Geoportal/ SEDUH (GDF).

No Guará II, inaugurado em 1972 com o objetivo de criação de moradias para atender aos funcionários da União (Pedreira, Cruz, 2019), também há quadras residenciais (formadas por habitações unifamiliares) e espaços intersticiais com equipamentos comuns. Endereçados como entrequadras, esses espaços são em sua maioria ocupados por escolas atualmente.

A presença das entrequadras em outras cidades-satélites além do Plano Piloto evidencia a adoção de princípios urbanísticos similares aos aplicados no projeto de Lucio Costa. O PPB e os projetos das primeiras RAs compartilhavam uma preocupação com unidades modulares funcionais, pensadas para atender às necessidades fundamentais da população e para serem



replicadas ao longo da malha urbana. Esta dinâmica reflete uma articulação interdependente entre o centro inicial e a periferia, evidenciando uma continuidade no paradigma urbanístico ao longo do desenvolvimento urbano do Distrito Federal, conforme argumentado por Derntl (2018).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

As entrequadras de Brasília revelam-se fundamentais na compreensão do tecido urbano do Plano Piloto concebido por Lucio Costa. Ao delinear os espaços entre as superquadras, destinados a equipamentos comunitários e áreas verdes, as entrequadras desempenham um papel essencial na materialização dos princípios de cidade-jardim de Ebenezer Howard e na adaptação do conceito de unidade de vizinhança de Clarence Perry. A implantação das EQs às margens das vias tornou os equipamentos disponíveis mais acessíveis para outras localidades além das superquadras contíguas.

No entanto, a implementação das entrequadras não seguiu estritamente as diretrizes do PPB, nem os planos urbanísticos posteriores em sua totalidade. A necessidade de obras rápidas para atender às demandas urgentes da nova capital resultou em diversas alterações e adaptações. Muitos desses espaços ainda não foram completamente desenvolvidos, o que causou uma descontinuidade no tecido urbano e uma desproporção na oferta de equipamentos, comprometendo a autossuficiência das áreas de vizinhança.

Os projetos urbanísticos para as entrequadras passaram por várias adaptações práticas. A falta de desenvolvimento completo das entrequadras resultou em espaços subutilizados ou apropriados pela iniciativa privada de forma desconectada do propósito original, tanto em relação aos usos, quanto em termos arquitetônicos. Por isso, um estudo mais aprofundado do conteúdo desses projetos para as entrequadras e das motivações para as alterações que ocorreram parece relevante.

Finalmente, a ideia das entrequadras também foi adotada em outras Regiões Administrativas do Distrito Federal, como Taguatinga e Ceilândia, evidenciando semelhanças de princípios urbanísticos aplicados em todos os projetos, a despeito da narrativa de não-planejamento das cidades satélites. Essa adaptação mostra que, apesar das diferenças contextuais e de execução, há uma continuidade nos ideais urbanísticos que visa atender às necessidades comunitárias e promover uma melhor qualidade de vida urbana. Isso ressalta a importância de revisitar e avaliar os projetos originais, bem como suas adaptações, para melhor entendimento das dinâmicas urbanas da região.

REFERÊNCIAS

AMIZO, Isadora. **Urbanização excêntrica: Crescimento, transformação e centralidades de Taguatinga-DF.** Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade de Brasília, 2023.



AMIZO, Isadora; ANCHIETA, Daniel; SAMPAIO, Flora. "Levantamento arquitetônico das edificações religiosas nas superquadras de Brasília". **Revista Projetar**. Vol. 6, n.3, p.146-159, 2021.

COSTA, Lúcio. Relatório do Plano Piloto de Brasília. ArPDF, Codeplan e DePHA. Brasília: 1991.

COSTA, Maria Elisa; LIMA, Adeildo Viegas. Brasília 57-85: do plano-piloto ao Plano Piloto. In: [LEITÃO, Francisco (org)]. **Brasília, 1960-2010: passado, presente e futuro**. Brasília: Governo do Distrito Federal, Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente, 2009. p. 45-67.

DERNTL, Maria Fernanda. Além do Plano. A concepção das cidades-satélites de Brasília. *Arquitextos*, São Paulo, ano 19, n. 221.03, Vitruvius, out. 2018

FERREIRA, Marcílio Mendes; GOROVITZ, Matheus. **A invenção da Superquadra**. Brasília: DF: Iphan, 2020

FICHER, Sylvia; LEITÃO, Francisco; BATISTA, Geraldo Nogueira; FRANÇA, Dionísio Alves. Os blocos residenciais das superquadras do Plano Piloto de Brasília. In: [LEITÃO, Francisco (org)]. **Brasília, 1960-2010: passado, presente e futuro**. Brasília: Governo do Distrito Federal, Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente, 2009. p. 255-269.

LEITÃO, Francisco das Chagas. **Do risco à cidade: plantas urbanísticas de Brasília, 1957-1964**. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) — Universidade de Brasília, 2003.

MACHADO, Marília Pacheco. **Superquadra: pensamento e prática urbanística**. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) — Universidade de Brasília, Brasília, 2007.

PALAZZO, Pedro Paulo; SOLÓRZANO, Gabriel Ernesto Moura. "Relações de escala na superquadra de Brasília: Paradigma ou mistificação?" **Paranoá**, v.13 n.25, p.107–128.

PERRY, Clarence. **The Neighbourhood Unit: from The Regional Plan of New York and its Environs**. In: [LEGATES, Richard; STOUT, Frederic.] *The City Reader*. Routledge, 2011. p. 486-498.

PEDREIRA, Ana Luísa Pires; CRUZ, Luciana Saboia Fonseca. "Brasília e suas cidades satélites: paisagem metropolitana em construção — o caso do Guará". **ARQUISUR 2019, v.1**.

TEIXEIRA, Anísio. "Plano de Construções Escolares de Brasília". **Revista Brasileira de Estudos Pedagógicos**. Rio de Janeiro: v. 35, n. 81, p. 195-199, jan./mar.

TREVISAN, Ricardo. **Cidades Novas**. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) — Universidade de Brasília, 2009.

WALDVOGEL, Alana Silva. **Maapeando Ceilândia: um estudo histórico e morfológico**. 2021. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) — Universidade de Brasília, Brasília, 2021