



CENTRO UNIVERSITÁRIO DE BRASÍLIA – UNICEUB
INSTITUTO CEUB DE PESQUISA E DESENVOLVIMENTO – ICPD
PROGRAMA DE MESTRADO EM ARQUITETURA E URBANISMO

MARIA EDUARDA VASCONCELOS DE ALMEIDA

**O DESENHO URBANO E O ENVELHECIMENTO
POPULACIONAL: REFLEXÕES SOBRE O PLANO PILOTO
DE BRASÍLIA**

Brasília

2020

MARIA EDUARDA VASCONCELOS DE ALMEIDA

**O DESENHO URBANO E O ENVELHECIMENTO
POPULACIONAL: REFLEXÕES SOBRE O PLANO PILOTO
DE BRASÍLIA**

Dissertação apresentada ao
Instituto CEUB de Pesquisa e Desenvolvimento –
ICPD

Programa de Mestrado em Arquitetura e Urbanismo
Centro Universitário de Brasília – UniCEUB para
obtenção do título de Mestre em Arquitetura e
Urbanismo.

Área de concentração: Cidade e Habitação

Linha de Pesquisa: Teoria, História e Projeto de
Habitação

Orientador: Prof. Dr. Sávio Tadeu Guimarães

Brasília

2020

Almeida, Maria Eduarda Vasconcelos de

O desenho urbano e o envelhecimento populacional: reflexões sobre o Plano Piloto de Brasília / Maria Eduarda Vasconcelos de Almeida. – Brasília, 2020

(ficha catalográfica a ser elaborada).

Dissertação de Mestrado em Arquitetura e Urbanismo

Instituto CEUB de Pesquisa e Desenvolvimento – ICPD

Programa de Mestrado em Arquitetura e Urbanismo

Centro Universitário de Brasília, Brasília, 2020.

Orientador: Prof. Dr. Sávio Tadeu Guimarães

1. Envelhecimento Populacional 2. Cidade Modernista 3. Plano Piloto

Título

CDU

MARIA EDUARDA VASCONCELOS DE ALMEIDA

**O DESENHO URBANO E O ENVELHECIMENTO
POPULACIONAL: REFLEXÕES SOBRE O PLANO PILOTO
DE BRASÍLIA**

Dissertação apresentada ao Instituto CEUB de Pesquisa e Desenvolvimento – ICPD

Programa de Mestrado em Arquitetura e Urbanismo

Centro Universitário de Brasília – UniCEUB para obtenção do título de Mestre em
Arquitetura e Urbanismo.

Área de concentração: Cidade e Habitação

Linha de Pesquisa: Teoria, História e Projeto de Habitação

Orientador: Prof. Dr. Sávio Tadeu Guimarães

Aprovado em: ____ / ____ / ____

Banca Examinadora

Orientador: Prof. Dr. Sávio Tadeu Guimarães

Instituição: Centro Universitário de Brasília UniCEUB Assinatura: _____

Prof. Dr. Leonardo Pinto de Oliveira

Instituição: Centro Universitário de Brasília UniCEUB

Julgamento: _____ Assinatura: _____

Prof. Dr. Manuel Garcia do Campo

Instituição: Universidade da Coruña - UDC

Julgamento: _____ Assinatura: _____

Prof. Dr. Eliente de Pinho Araújo

Instituição: Centro Universitário de Brasília UniCEUB

Julgamento: _____ Assinatura: _____

Dedico este trabalho ao Luis Antônio, meu marido, e ao Pedro, meu filho,
meus maiores companheiros, incentivadores e inspirações
para que eu siga tentando ser uma pessoa melhor. Sou grata
pelas palavras de carinho, pela ajuda e pelo apoio em todos
os momentos da vida, em especial por sempre
acreditarem em mim e nos meus sonhos.
A vocês, todo o meu amor.

A meu pai (*in memoriam*).

Agradecimentos

A minha mãe, Maria Thereza, que foi quem me provocou esse sentimento de curiosidade sobre o tema e a vontade de repensar e tentar melhorar as relações entre a cidade e os indivíduos da terceira idade.

A meus irmãos.

Aos meus avós, Magnólia e Doutor Francisco Almeida, referência afetiva na minha vida, que me deram base para ser quem eu sou agora.

Ao meu orientador, Professor Doutor Sávio Guimarães, pela paciência, gentileza e pela disposição em me guiar pelos tortuosos caminhos acadêmicos.

Ao Professor Doutor Manoel García Docampo e ao Professor Doutor Leonardo de Oliveira, que gentilmente aceitaram participar da minha banca, seja na de qualificação, seja na final, compartilhando comigo um pouco dos seus conhecimentos.

À minha querida sócia e amiga Patrícia Von Glehn, agradeço pelo incentivo e força sempre. Sem sua ajuda, certamente não conseguiria chegar aonde cheguei.

Aos professores Maria Eleusa, José Galbinski, Gustavo Cantuária, Eliete Araújo, Paulo Carmona, pelas palavras de incentivo e pelos ensinamentos.

À minha querida amiga de mestrado, Eveline, que compartilhou comigo as angústias, alegrias e sucessos desse longo caminho, tornando o processo muito mais leve e divertido.

À minha querida amiga Professora Doutora Giselle Chalub, que me inspira e me incentiva a pensar, olhar, pesquisar, analisar e a ser uma pessoa e uma profissional mais completa. Minha companheira de jornada.

A todos os que contribuíram para este estudo, seja como amigos, seja como participantes da pesquisa, entrevistados ou colaboradores. Meu agradecimento especial a Dr^a. Ana Maria Nogales, Arquiteto Paulo Zimbres, Arquiteta Giselle Moll, minhas amigas Silvia Badra e Tatiana Pires, Instituto do Setor Comercial Sul – em particular, Caio Dutra e o Barba –, Dr^a. Ilka Teodoro, Administradora de Brasília, e às queridas amigas Zilú e Sensata.

*Preparar-se para a velhice é
principalmente lutar sempre...
e continuar lutando por objetivos
capazes de conferir um sentido à existência.*

Simone de Beauvoir

RESUMO

A questão do envelhecimento populacional de forma autônoma e sustentável e suas relações com o espaço urbano envolvem múltiplas perspectivas. Para se esclarecer questões de envelhecimento ligadas à evolução e à renovação urbana, serão primeiramente especificados os conceitos presentes nas duas premissas. “Velhice e envelhecimento” são dois conceitos que não são claramente definidos sociologicamente ou cientificamente. A velhice é frequentemente tratada como uma fase da vida, um estado estático, enquanto envelhecimento é um processo, um fenômeno dinâmico e contínuo. A extensão da expectativa da vida é constantemente alimentada por novas pesquisas médicas, progressões socioeconômicas, melhora das condições sanitárias, acesso à tecnologia da informação. Portanto, na nossa sociedade o número de idosos aumenta progressivamente. Tratando-se do Plano Piloto de Brasília, faz-se necessário compreender, preliminarmente, a relação entre as práticas de estruturação, transformação e apropriação do território e as dimensões sociais, psicológicas e comportamentais, sempre sob a ótica da terceira idade. A partir dessa perspectiva, analisa-se a relação da população idosa em crescimento nas superquadras tradicionais de Brasília e o espaço urbano existente, traçando-se um panorama do peso do papel do desenho urbano na inclusão do idoso na vida comunitária, reconhecendo suas preferências e necessidades e respeitando-se o estilo de vida adotado por aquela comunidade. Assim, procura-se delinear possíveis conexões entre o momento histórico e social no qual a cidade foi planejada e as condições atuais do espaço urbano, para então lançar questionamentos e proposições acerca dos impasses e desafios para o planejamento futuro e da presente adaptação da cidade às demandas da população idosa, de acordo com exemplos e casos de sucesso em cidades diversas, espalhadas pelo mundo. Como conclusão, propõe-se a reflexão sobre alguns aspectos dos arranjos urbanos do projeto do Plano Piloto, assim como um debate sobre elementos que tornam a cidade mais amigável ao idoso, incluindo itens que impactam na autonomia e independência, saúde e bem-estar, conectividade social e segurança.

Palavras-chave: Brasília, Questão urbana; Envelhecimento Populacional; Renovação Urbana; Cidades Modernistas.

ABSTRACT

The matter of autonomous and sustainable population aging and its correlations with urban space involve multiple perspectives. To elucidate aging issues related to urban evolution and renewal, the concepts present in both premises must be specified first. “Old age” and “aging”: these are two concepts that are not clearly defined sociologically or scientifically. Old age is often treated as a phase of life, a static state, while aging is a process, a dynamic and continuous phenomenon. The increase of life expectancy is constantly stretched by new medical researches, socioeconomic progressions, improved sanitation conditions, access to information technology. Therefore, the elderly population increases progressively. When it comes to Brasília’s modernista urban design and the plan known as “Plano Piloto”, it is necessary to understand first and foremost the relationship between the practices of structuring, transformation and appropriation of the territory and the social, psychological and behavioral dimensions, always from the elderly population’s viewpoint. From this perspective, the relationship between the growing elderly population in the traditional “superquadras” of Brasília and the existing urban space is analyzed, outlining the influence that urban design has in the inclusion of the elderly in community life, recognizing their desires and needs and respecting the lifestyle adopted by that community. Thus, we seek to delineate possible connections between the historical and social moment in which the city was planned and the current conditions of the urban space, to then launch questions and propositions about the impasses and challenges for future planning and adapting the city to demands of the elderly population, according to a specific legislation. In conclusion, it is proposed a reflection on some aspects of the urban arrangements of the “Plano Piloto” project, as well as a debate on elements that make the city more age-friendly, including items that impact on autonomy and independence, health and well-being, social connectivity and security.

Keywords: Brasília, Urban question; Population-ageing; Urban renewal; Modernist cities.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 – Candangos que participaram da construção da cidade de Brasília, 1958	13
Figura 2 – Gráfico da evolução da população no Japão, em milhões de habitantes	17
Figura 3 – Projeção da população por sexo e idade para o Brasil – Brasil 2000/2060	19
Figura 4 – Quadra 108 Sul, às 10h15, em 7 de maio de 2019.....	28
Figura 5 – Quadra 115 Sul, às 16h22, em 29 de julho de 2019.....	28
Figura 6 – Quadra 114 Sul, às 19h56 horas, em 1º de agosto de 2019	29
Figura 7 – Número de jovens (0-14 anos) e de idosos (60 anos e mais) e índice de envelhecimento (IE) Brasil: 2000-2060	35
Figura 8 – Mapa de participação social dos idosos no bairro de Hulme e Moss Side, Manchester, UK	42
Figura 9 – Primeiro Plano Diretor de Porto Alegre, 1959.....	50
Figura 10 – Diagrama com uma série de cidades, um distrito e o centro da Garden City – Ebenezer Howard, 1989	49
Figura 11 – Desenho da unidade de vizinhança apresentado no concurso.....	50
Figura 12 – Desenho da ocupação de uma superquadra apresentado no concurso	51
Figura 13 – Desenhos de planta e vista da superquadra apresentados no concurso.....	52
Figura 14 – Edifícios em obras – Brasília, 1960	53
Figura 15 – Delimitação da área tombada	55
Figura 16 – Praça dos Três Poderes	57
Figura 17 – NYC Interactive Map of Aging – Projeção das mudanças populacionais – 2010-2030	65
Figura 18 – NYC Interactive Map of Aging – População com 65 ou mais – Informação sobre postos de socorro e atendimento a idosos em situação de abuso doméstico	66
Figura 19 – Chandigarh – Plano geral de Le Corbusier	73
Figura 20 – Plano Piloto – Plano geral de Lucio Costa.....	74
Figura 21 – Página inicial – GeoPortal.....	79
Figura 22 – Calçada e banco, SQS 114	81
Figura 23 – Área de lazer cercada, SQS 108.....	82
Figura 24 – Jardins e cerca viva próximos a edifícios residenciais, SQS 203	83
Figura 25 – Área verde entre prédio residencial e comércio local	84
Figura 26 – Ponto de encontro comunitário (PEC), 115 Sul.....	92
Figura 27 – Roda de choro na CopacaBanca, 208 Sul	96

Figura 28 – Feira de produtos orgânicos, 309 Sul.....	97
Figura 29 – Coletivo MOB.....	98
Figura 30 – Coletivo Instituto do Setor, Caio Dutra e Barba	99
Figura 31 – Intervenções – Cenários sugeridos.....	101
Figura 32 – Cenário 1 – Ponto de Encontro e Inclusão Social	49
Figura 33 – Cenário 2 – Praça da Participação Cívica	50
Figura 34 – Cenário 3 – Praça de Feiras e Oficinas	51
Figura 35 – Cenário 4 – Praça de Artesanato e Trabalhos Manuais.....	52
Figura 36 – Cenário 5 – Praça de Leitura e Histórias.....	53
Figura 37 – Cenário 6 – Horta Comunitária.....	52
Figura 38 – Cenário 7 – Praças de Jogos e Diversão.....	108
Figura 39 – Intervenções – Mapa geral sugerido	109

SUMÁRIO

MOTIVAÇÃO	12
INTRODUÇÃO	16
1 OBJETIVOS	20
1.1 Objetivos Gerais	20
1.2 Objetivos Específicos	20
2 JUSTIFICATIVA	20
3 METODOLOGIA	22
3.1 A Reflexão Teórica	23
3.2 O Processo de Investigação	24
3.3 Análises de Resultados	29
3.4 O Processo Comparativo e a Aplicação de Resultados	30
4 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA	31
4.1 A Questão Urbana e o Envelhecimento Populacional	31
4.1.1 O processo de urbanização e os aspectos demográficos de envelhecimento no Brasil	36
4.1.2 O desafio de propor cidades amigáveis aos idosos	39
4.1.3 Autonomia e independência	40
4.1.4 Saúde e bem-estar	42
4.1.5 Conectividade social	43
4.1.6 Segurança	46
4.2 Contexto Histórico Local	46
4.2.1 Brasília: história, memória e experimentação do espaço urbano	48
4.2.2 A concepção do Plano Piloto	51
4.2.2.1 Cidade Jardim e unidade de vizinhança	51
4.2.2.2 As superquadras	54
4.2.3 Proteção e preservação	58
4.2.4 Brasília – A experimentação do espaço urbano	60
4.2.4.1 Memória e a identidade da cidade	60
4.2.5 O presente: sentidos urbanos e as superquadras	62
4.2.6 Ações futuras e planejamento urbano: pensando a coletividade	65
5 A SUPERQUADRA: ESTUDO DE CASO	69
5.1 Brasília: Desenho Urbano, Planejamento Urbano e Gestão Urbana	72

5.2 Principais Atores.....	80
5.2.1 A visão de habitantes do Plano Piloto.....	80
5.2.2 A visão de gestores públicos.....	91
5.2.3 A visão de interventores urbanos.....	95
5.3 Ensaio Projetual.....	100
CONSIDERAÇÕES FINAIS	107
REFERÊNCIAS	109
ANEXOS	121
APÊNDICES.....	125

MOTIVAÇÃO

A primeira motivação desta pesquisa é o amor pela cidade. Apesar de toda crítica a essa forma de organização humana e aos seus habitantes como elementos que contribuem para a degradação do nosso planeta, ainda acredito que a cidade é o local ideal em que se desenvolvem novas relações interpessoais; certamente, pensando na atualidade, mais uniformes e difusas, mas que seguem contribuindo para um novo conceito de mundo em um processo em mutação constante, que abraça novas práticas funcionais, estéticas, simbólicas e sociais, evoluindo de maneira simultânea. Um mundo que pode ser construído conjuntamente e planejado de maneira a abrigar uma nova sociedade, mais saudável, sustentável e equilibrada, e, principalmente, uma sociedade que valoriza a velhice ativa e participativa.

Pensando em Brasília, a curiosidade sobre as relações entre a cidade e seus moradores sempre me incentivou e me desafiou. A cidade moderna, tão peculiar e tão impressionante, faz parte da minha história e sempre me fascinou por suas características urbanísticas e arquitetônicas. Quem cresceu em Brasília, como eu, traz em si uma marca que atrai e repele, que nos faz questionar o espaço urbano no qual vivemos e os novos espaços urbanos que conhecemos, nos provoca um sentimento constante de admiração, crítica e análise comparativa – ou seja, ora amamos, ora odiamos, ora estamos confortáveis, ora estamos incomodados – mas nunca indiferentes. O espetáculo arquitetônico, moderno e ousado, que se traduz em pequenas joias como o Palácio da Alvorada e a Catedral de Brasília, emoldurados pelo céu azul e pelos ipês que florescem na época da seca, sempre emociona. E ao nos debruçarmos sobre a história, mesmo entendendo os enganos de uma dispendiosa marcha desenvolvimentista para o oeste, nos emocionamos pela investida quase poética de tantos candangos que vieram construir nossa capital, com esforço e dedicação, em tão pouco tempo.

Mas o que virou Brasília, hoje, aos olhos de tantas pessoas que vieram habitar o cerrado de terra vermelha e de tantos descampados? Lembro-me das intermináveis histórias da minha infância, quando amigos da família descreviam suas sagas pessoais, encarando o desafio de deixar as grandes capitais do País e embarcar em uma aventura quase às cegas, uma cidade nova, desafiadora, estranhamente interessante, em busca de uma promessa de modernidade e de uma sociedade mais justa e equilibrada. Eram milhares de pessoas transferidas artificialmente para um local que, por decreto, e não por vocação, se tornaria a Capital do País.

Figura 1 – Candangos que participaram da construção da cidade de Brasília, 1958



Fonte: Arquivo Público do Distrito Federal.

Essa vontade de entender a história das pessoas, a memória das cidades, suas marcas e sua relação com os espaços urbanos continua.

Há alguns anos, por acaso, encontrei uma senhora, Dona Vera, de 78 anos, que morava no bairro do Flamengo, no Rio de Janeiro, no mesmo apartamento, há mais de 35 anos. Casualmente, ela começou a me falar da sua rotina. O que me chamou atenção, principalmente, foram as relações que ela construiu e que ainda mantém com a vizinhança e os prestadores de serviço do bairro (o jornaleiro, o padeiro, a costureira) e, mais do que isso, a facilidade que ela tinha em se locomover, e como isso tornava sua vida mais interessante, feliz e ativa, pois ela participava de grupos de dança flamenca em uma academia no térreo do prédio vizinho, ia ler nas praças, participava de grupos de leitura em um centro comunitário próximo, se juntava às amigas e a outros idosos, desconhecidos, para que pudessem, juntos, frequentar eventos culturais pela cidade. Dona Vera também gostava de pegar o VLT, em uma estação a um quarteirão da sua casa, para ir passear nos museus e jardins mais distantes do seu bairro.

Isso me levou a uma reflexão: minha mãe, Maria Thereza, tem a mesma idade de Dona Vera, e mora na 114 Sul. Ela chegou à cidade em 1968 e, com meu pai, médico, meus irmãos e eu, foi morar em um apartamento na quadra 208 Sul. Tenho forte lembrança, na minha infância, do comércio local, da academia de balé, do parquinho da quadra, dos locais que frequentávamos a pé, do clube de vizinhança. Imediatamente, comecei a pensar na vida que se levava no início de Brasília, quase que pioneiros, a convivência com a vizinhança, as relações com os vizinhos de “prumada” e, principalmente, como eram as relações com os espaços públicos da superquadra – muito utilizados por crianças, adultos e idosos. Hoje, minha mãe não

utiliza o espaço público. Tem medo do desnível e da irregularidade das calçadas. Evita sair à noite, pois a quadra fica deserta. Não se sente bem nos bancos malcuidados, próximos aos parquinhos infantis desertos. Não frequenta programas culturais, pois teatros, centros culturais e eventos de rua não inspiram nela a confiança de que os espaços serão acessíveis para sua capacidade locomotora. Não encontra espaço onde poderia conviver com outros idosos, observar os jovens, se divertir com as crianças – ver gente.

Obviamente que muita coisa mudou, sociologicamente falando. A violência, as relações entre os habitantes, o sentimento comum em relação ao futuro do País, o desequilíbrio social. A cidade, que deveria ser um espaço democrático, hoje tem outro perfil, e nela não se encontram a equidade de tratamento, de oferta de moradia, de diferentes classes que coabitam e se respeitam, de oferta de trabalho, de condições de deslocamento. Vários estudos já foram e vêm sendo feitos, por diferentes pesquisadores de diferentes áreas do conhecimento, sobre os problemas da exclusão, da violência, da degradação ambiental, da segregação socioespacial, da baixa apropriação do espaço público em Brasília. Não se vê com muita frequência, no cotidiano do Plano Piloto, exceto raras ressalvas, um senso de comunidade, um núcleo de convívio, de trocas, de atividades, de eventos culturais, de recreação, de observação da vida cotidiana. O que trato aqui é do espaço urbano da superquadra, que deveria ser utilizado no dia a dia da população, como prática cotidiana. As superquadras seriam hoje fruto de um ordenamento urbano que resultou em “uma transformação da cidade numa porção de territórios hostis e desconfiados uns dos outros”? (JACOBS, 2011, p. 127)

A arquitetura tem, por conceito, certa responsabilidade na construção da cidade democrática. Le Corbusier, ao especificar o conceito da “máquina de morar”, o faz a partir do tripé necessidade social, técnicas industrializadas de construção e concepção estética e teórica. Habitar, trabalhar, recrear e circular. Brasília, que adota em sua concepção essa configuração de espaços, absorve em sua razão arquitetônica a competência que os moradores podem vir a manifestar sobre as inovações do arquiteto? Tendo como ponto de início a análise das transformações na cidade moderna, como os habitantes se apropriaram dos espaços da superquadra, que tipo de transformação social os afeta, como criar e recriar esses espaços, que tipo de continuidade e que tipo de ruptura isso sugere?

Segundo Marion Segaud (2016), a arquitetura evolui por mutações. A análise sociológica e a análise arquitetônica são intimamente associadas. A experimentação técnica parte do Poder Público, mas mobiliza diversos atores. Levando em conta a teoria da autora sobre a “sociologia das mutações”, entendemos que cada sociedade cria sua própria modernidade, desenvolvendo-se multilinearmente. A antropologia do espaço, na era da

globalização, ao mesmo tempo “territorializa”, pois reforça o sentimento de pertencimento ao local, ao lugar, e desterritorializa, pois existe a mobilidade generalizada do mundo moderno. Isso torna a verificação da identidade social um desafio presente nas cidades contemporâneas.

A representação do espaço diz muito sobre as sociedades e indivíduos que a produzem, mas principalmente, reproduzem uma determinada época, um tempo. São ferramentas ideológicas e técnicas de comunicação que refletem uma cultura, uma ordem social e um posicionamento político. Brasília, com suas características morfológicas únicas, é fruto de uma época em que a especialização de uso, a mobilidade centrada no automóvel e o pouco favorecimento da circulação de pedestres representavam uma visão da cidade do futuro: uma cidade moderna.

Pensando no movimento moderno, não se pode deixar de pensar nos contrapontos aos movimentos modernistas: em 1961, algumas décadas depois da Carta de Atenas, Jane Jacobs publicaria o livro *Morte e vida das grandes cidades*, uma crítica aos chamados “erros fatais” do planejamento urbano modernista, ferramenta frequente também em grandes centros urbanos nos Estados Unidos e Canadá, países que eram objetos de estudo da autora. Recentemente, estudando os princípios do *New Urbanism*,¹ percebi nitidamente que o grande esforço do planejamento urbano atual é no sentido de desfazer conceitos estabelecidos no passado: uso misto ao invés de zoneamento de atividades; fachada ativa ao invés de pilotis livres; fachadas contínuas ao invés de recuos nos afastamentos frontais do edifícios em relação à rua. O carro não é mais o protagonista do sistema de transporte (lembrando que Le Corbusier chegou a projetar um edifício-freeway cortando a Zona Sul do Rio de Janeiro), e hoje buscamos sistemas de mobilidade sustentáveis, não poluentes, compartilhados, que veem o pedestre como ator principal da atividade urbana.

De fato, foi necessário construir certo distanciamento em relação ao nosso papel crítico e prático de profissionais arquitetos e urbanistas para entender as necessidades e a realidade cotidiana do idoso inserido nesse espaço urbano: o planejador urbano, por si só, não orienta nem corrige, muito menos prevê ou antevê problemas e vantagens que se apresentam no dia a dia da cidade.

¹ *New Urbanism* é um movimento originário dos Estados Unidos, surgido na década de 1980, que determina práticas para criar espaços públicos e comunidades mais atrativas, eficientes e agradáveis. O movimento se inspira em padrões que respeitam a prioridade do pedestre e desqualificam espaços destinados a automóveis, criando desenvolvimento sustentável em longo prazo.

INTRODUÇÃO

É perceptível como o envelhecimento nas grandes cidades tem sido um tópico de pesquisa presente em todas as áreas que têm como questionamento principal o debate sobre a qualidade de vida e o futuro das populações nos centros urbanos. Este será um dos assuntos dos mais debatidos e discutidos neste século. Pela primeira vez na história, existem hoje mais pessoas com idade superior a 65 anos do que crianças com idade abaixo de 5 anos. Como resultado, uma nova abordagem para os desafios e oportunidades apresentados por uma população em processo de envelhecimento gradualmente emerge nos centros urbanos. Uma definição inovadora e mais ampla de elementos essenciais na relação da cidade com o idoso inclui uma série de especialidades, que engloba ciências diversas, como sociologia e economia, serviços de saúde e assistência médica, conceitos de direitos dos indivíduos, direito à habitação e participação ativa na vida em comunidade.

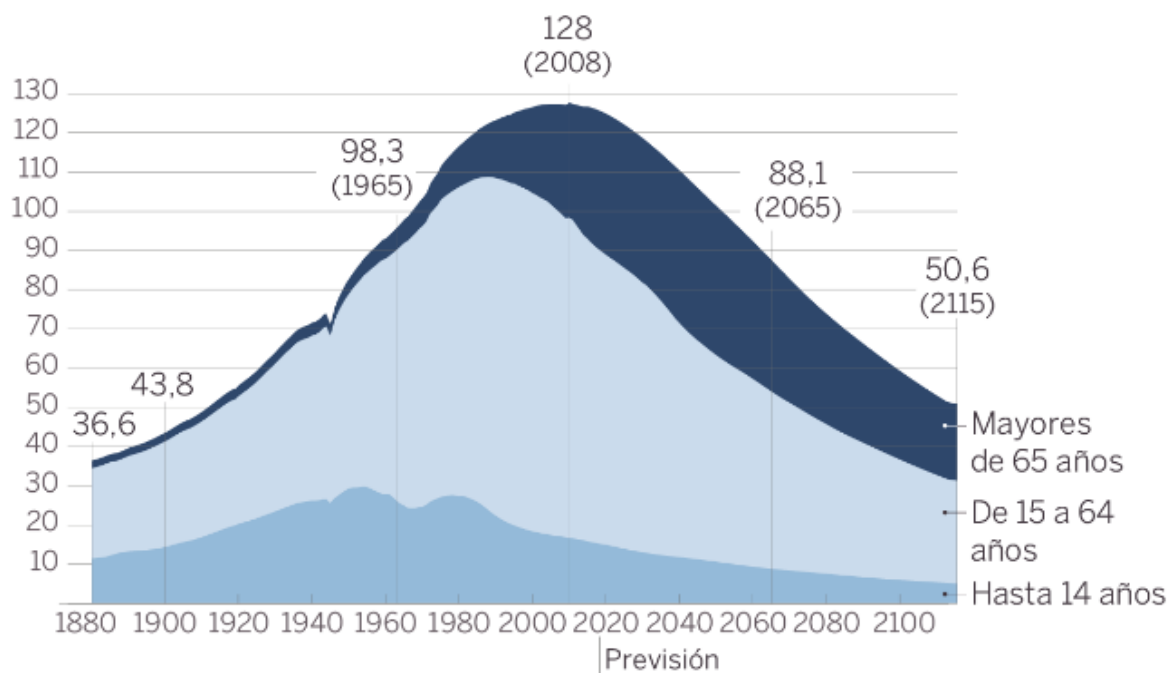
Nossas cidades sentirão o impacto dessa mudança demográfica de uma maneira mais ampla. As implicações nas redes de infraestrutura existentes e nas possibilidades e ofertas de novas moradias são enormes, e devemos pensar com antecedência nas inferências em relação a aspectos de mobilidade, segurança e de inclusão social. Os desafios são grandes e diretamente dependentes de um contexto coletivo e comunitário.

Em poucos anos, muitos países verão mudanças significativas na estrutura demográfica da população. Na Europa, indicadores demográficos demonstram que a população de aposentados terá crescido em cerca de 70% até 2050, causando um declínio de 12% na população produtiva (15-64 anos).

Existem projeções² que indicam que, a partir de 2020, a população de Tóquio, no Japão, começará a sofrer uma contração demográfica, e, conforme a proporção de idosos cresce, a oferta de espaço físico vital (no sentido de espaço de expansão territorial) diminui; e aumenta a necessidade de uma rede direta de atendimento ao idoso e de planejamento de ambientes urbanos acessíveis.

² Fontes: Instituto Nacional de Investigação sobre População e Segurança Social, OIT, OCDE e Governo do Japão.

Figura 2 – Gráfico da evolução da população no Japão, em milhões de habitantes



Fonte: Jornal El País, 2 de abril de 2019.

A população de Okinawa, no Japão, tem a maior longevidade do planeta. Pesquisadores que estudam o fenômeno concluíram que o aumento da expectativa de vida está diretamente relacionado a manter-se ativo e controlar o estresse, comer sempre menos, cultivar e manter amigos, estar sempre em contato com a natureza, manter o bom humor, o hábito fazer exercícios e o de sentir grato pelo que se tem, bem como à capacidade de viver o momento e ser resiliente.³

Muitas cidades vêm repensando seu planejamento futuro e questionando sua funcionalidade devido às mudanças nas questões demográficas. Um relatório sobre Perspectivas da Urbanização Mundial, publicado pela ONU (Organizações das Nações Unidas), informa que, em 1950, dois terços das pessoas viviam em assentamentos rurais e menos de um terço em assentamentos urbanos; em 2014, 54% da população do planeta residia em áreas urbanas; hoje contamos com perspectivas de crescimento desse índice para 60% em 2030 (UNITED NATIONS, *World Population Prospect: The 2019 Revision*, 2019). Um contingente maior de idosos também está morando em cidades. Em 80% dos casos, a proporção de residentes idosos em centros urbanos chega a ser semelhante à de moradores de faixas etárias mais jovens.

³ Veja-se o programa Globo Repórter, da Rede Globo, exibido em 12/07/2019. Disponível em: <https://g1.globo.com/globo-reporter/>. Acesso em: 4 abr. 2019.

Todos os países do mundo estão em processo de crescimento populacional, em se tratando da análise dos índices demográficos relativos à população de idosos. Em 2050, a população global em idade acima de 60 anos mais do que dobrará, passando de 962 milhões de pessoas em 2017 para 2,1 bilhões de pessoas em 2050. Paralelamente a essa faixa etária, a população com 80 anos ou mais está crescendo em proporções ainda mais rápidas. Em 2050, a estimativa é de que essa população triplique.

Nos países em desenvolvimento, entretanto, a proporção de idosos em comunidades urbanas aumentará 16 vezes, passando de cerca de 56 milhões, em 1998, para mais de 908 milhões, em 2050. Nesse momento, os idosos representarão um quarto da população urbana total dos países menos desenvolvidos.⁴

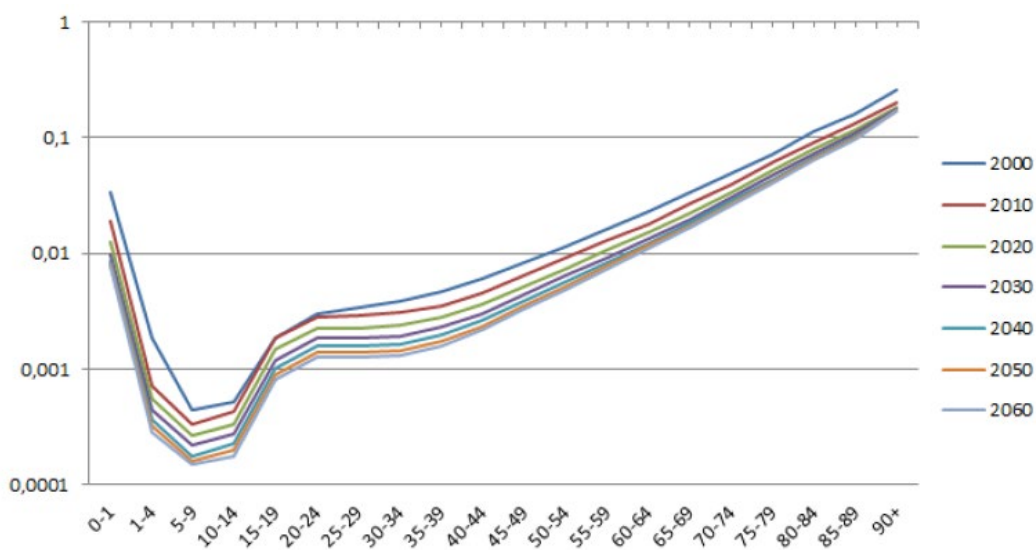
No Brasil, estabelece-se como definição de idoso e “trabalhador idoso” a pessoa com mais de 60 anos de idade, seguindo a determinação do marco legal nacional e da Organização Mundial de Saúde (OMS, 2008). Nos países mais desenvolvidos, a ONU estabelece a idade de 65 anos para considerar a pessoa como idosa.

O processo acelerado de envelhecimento da população brasileira salta como protagonista para o entendimento da dinâmica urbana contemporânea: em 2012, a expectativa de vida do brasileiro ao nascer era de 74,6 anos, contra 74,9 em 2013 e 75,1 anos em 2014 – apenas de 1991 a 2011, a expectativa de vida do brasileiro ampliou-se em nove anos, indo da média de 66,9 para 74,1.

A população do Distrito Federal deve começar a encolher em 2057, ou seja, nove anos depois da média nacional, que tem como marco o ano de 2048. Atualmente, a cidade tem 2,9 milhões de habitantes. Em 2060, esse número chegará a 3,7 milhões. A expectativa de vida do brasiliense é hoje de 78,6 anos. Até 2060, haverá o incremento de quatro anos nessa média, quando se viverá por 82,7 anos. No mesmo ano, projeções indicam que a cidade terá a menor taxa de fecundidade do país: 1,5 filho por mulher. Hoje esse índice é de 1,68 por mulher. O envelhecimento da população do Distrito Federal crescerá consideravelmente. Se hoje a população de 65 anos ou mais representa 6,9% da população, esse indicador chegará a dois dígitos em 2030 (11,5%) e saltará para 26,1% em 2060, segundo estudos do IBGE (2018).

⁴ Nesse sentido, veja-se o documento *Living conditions of low-income older people in human settlements; a global survey in connection with the International Year of Older People 1999*. Disponível em: <http://ww2.unhabitat.org/programmes/housingpolicy/pubvul.asp>. Acesso em: 16 nov. 2018.

Figura 3 – Projeção da população por sexo e idade para o Brasil – Brasil 2000/2060



Fonte: IBGE. Diretoria de Pesquisas, Coordenação de População e Indicadores Sociais.

Na pesquisa de 2013 realizada pela Companhia de Planejamento do Distrito Federal (Codeplan),⁵ a população idosa (pessoas de 60 anos e mais) no Distrito Federal somava pouco mais de 326 mil pessoas, o equivalente a 12,8% da população total. Os maiores contingentes habitavam a Região Administrativa I – Brasília (Plano Piloto) e a Ceilândia, com pouco mais de 45 mil idosos residentes em ambos os casos, com cada uma representando cerca de 14,0% da população acima dos 60 anos do Distrito Federal. Deve-se registrar, entretanto, que o Plano Piloto responde por apenas 8,2% da população do DF, ao passo que Ceilândia responde por 15,8%. O terceiro maior contingente, pouco mais de 36 mil, ou 11,1% do total, reside em Taguatinga. Em termos relativos, as maiores participações de idosos nas taxas estudadas da população total são verificadas nas Regiões Administrativas mais consolidadas, com renda mais elevada, casos do Lago Sul (30,1%), Plano Piloto (21,9%) e Lago Norte (19,8%). O estado civil da maioria é casado (62,3%).

O desafio, como em qualquer questionamento sobre o futuro, é a capacidade de planejar para minimizar os impactos de um futuro próximo. A velhice hoje é considerada uma

⁵ CODEPLAN. PDAD – Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios. *Perfil dos Idosos no Distrito Federal Segundo as Regiões Administrativas*. Brasília, 2013. Disponível em: <http://www.codeplan.df.gov.br/wp-content/uploads/2018/02/Perfil-do-Idoso-no-DF-segundo-as-Regi%C3%B5es-Administrativas.pdf>. Acesso em: 20 fev. 2019.

etapa ativa da vida do indivíduo, e esse conceito depende muito da possibilidade de o idoso manter determinado grau de independência e de qualidade de vida.

1 OBJETIVOS

1.1 Objetivos Gerais

O objetivo principal a ser alcançado neste trabalho é a obtenção de dados e posterior avaliação do impacto do desenho urbano, do planejamento urbano e/ou da gestão urbana sobre a qualidade de vida dos habitantes de terceira idade da Asa Sul.

1.2 Objetivos Específicos

Esta pesquisa se propõe a atingir os seguintes objetivos específicos:

- Explorar os conceitos e teorias de desenho urbano contemporâneo e suas relações com as expectativas e objetivos do traçado urbano do Plano Piloto previstos inicialmente no projeto de Lucio Costa;
- Examinar parâmetros, características e critérios do desenho urbano modernista de Brasília e a problemática específica em relação ao impacto na qualidade de vida do morador idoso da superquadra;
- Analisar alguns aspectos da preservação e manutenção dos conceitos de desenho urbano adotados na cidade após o processo de tombamento;
- Estudar as condições atuais dos elementos urbanos existentes na superquadra e seu reflexo no cotidiano das pessoas de terceira idade: mobiliário urbano, calçadas, ruas, jardins, iluminação pública, parques e outros;
- Estudar a relação entre espaço urbano e envelhecimento ativo: quais elementos são essenciais à qualidade de vida, quais são desejáveis, quais são os deficientes e quais são os que mais interferem na saúde, sociabilidade e vida comunitária dos idosos;
- Analisar teorias e ações públicas aplicadas nas comunidades de cidades amigáveis aos idosos: como é feito o planejamento urbano participativo, quais as soluções propostas, onde vêm sendo implantadas e como isso pode ser aplicado no Plano Piloto de Brasília.

- Propor cenários que possam eventualmente resultar em melhorias para a qualidade de vida da população, sem que interfiram diretamente no conceito urbanístico da superquadra.

2 JUSTIFICATIVA

O interesse pelo tema em estudo surgiu diante da observação das relações entre o idoso e os espaços públicos, em diversos locais em Brasília, no Brasil e no mundo. Como já dito, alguns fatores pessoais me instigaram a especular sobre os níveis de felicidade, saúde e bem-estar ligados à terceira idade, bem como sobre a maneira com que o desenho urbano, a vida nas cidades e as relações sociais poderiam influenciar em tal comportamento.

Essa linha de pesquisa subsidiou o interesse em acompanhar diversos estudos que estavam sendo feitos pelo mundo, e percebi como o interesse no envelhecimento populacional é crescente e imperativo. Alguns bairros, e também novas cidades, são projetadas para atender aos interesses específicos da terceira idade, baseados principalmente nos princípios do “novo urbanismo”, nos Estados Unidos.⁶ Tive a oportunidade de acompanhar a apresentação dos principais arquitetos que coordenam esses estudos urbanísticos e de analisar premissas e parâmetros apresentados durante o 26º Congresso Internacional do New Urbanism, em Savannah, Estados Unidos, em maio de 2018.

A inclusão dos idosos na sociedade e como proporcionar uma boa velhice ativa nos centros urbanos têm sido tema de muitas pesquisas. Os resultados têm apontado a existência de muitos estigmas e estereótipos sobre os processos de inclusão e suas consequências nos núcleos familiares e sociais. Esse fato vem gerando muitas preocupações nos meios profissionais, acadêmicos e científicos, uma vez que esses indivíduos, assim como todos nós, possuem identidades próprias, relações culturais e aspectos emocionais que precisam ser considerados e valorizados, inclusive quando pensamos em direitos civis relacionados ao espaço urbano.

A cidade tem papel primordial quando a entendemos como local de concentração de indivíduos, onde se pode e se deve desenvolver os conceitos corretos da cidadania, para que todos os seus moradores usufruam de benefícios provenientes de um ambiente urbano equilibrado e democrático. Segundo Henri Lefèbvre (2006, p. 139), o direito à cidade é um direito “(...) à vida urbana, à centralidade renovada, aos locais de encontro e de trocas, aos

⁶ O principal núcleo urbano projetado especificamente para idosos nos Estados Unidos é uma cidade chamada de The Villages, próxima a Ocala, na Flórida, projetada pela empresa de arquitetura e urbanismo DPZ, de Andres Duany e Elizabeth Plater-Zyberk.

ritmos de vida e empregos do tempo que permitem o uso pleno e inteiro desses momentos e locais”. Devemos, portanto, considerar que o direito à cidade é um direito comum, antes de ser individual, e depende da ação do coletivo para atuar e transformar os espaços, coordenando e planejando o processo de urbanização.

Tendo como base tais pressupostos, tanto o interesse em um tema cada vez mais discutido no planejamento das cidades quanto a observação relativa a premissas e fatores que influenciam a vivência e o entendimento das cidades, este projeto de pesquisa se justifica pelo propósito de avaliar sob essa ótica um espaço muito peculiar e diferenciado: a superquadra.

Além disso, a pesquisa contribui para iniciativas afins à linha de investigação configuracional, ao incluir uma série de dissertações e teses já defendidas e bibliografias abrangentes, que abordam temas diversos como geriatria, sociologia, planejamento urbano, psicologia e antropologia.

Portanto, a ideia está na conjugação de esforços para melhor compreender a cidade de Brasília, especificamente o Plano Piloto, Asa Sul, com o olhar em envelhecimento populacional.

3 METODOLOGIA

O método, entendido como conjunto de procedimentos para encontrarmos os objetivos que foram traçados nesta pesquisa, foi definido ao longo do trabalho de investigação. Considerando dados que vimos como disponíveis, se embasou uma concepção teórica que sugeriu, então, a escolha de uma determinada técnica.

Dentro das possibilidades das duas abordagens clássicas do método científico de investigação, a quantitativa e qualitativa, entendo que a primeira trabalha informações de forma numérica, apoiada em estatísticas. A segunda, qualitativa, não sugere uma análise de algarismos, mas sim uma interpretação contínua do mundo em que vivemos e a produção de significados, sentimentos, experiências, relações humanas, histórias de vida (GÜNTHER, 2006).

No caso desta pesquisa, optou-se por adotar a pesquisa qualitativa com dados quantitativos. Nesse sentido, o grande desafio foi a objetivação dos resultados, pois, durante a investigação científica, observou-se a complexidade do objeto de estudo, tanto porque envolvia seres humanos de um grupo específico, com grandes particularidades, quanto devido às grandes possibilidades de abordagem crítica em relação ao espaço público e às teorias do planejamento urbano.

Sendo assim, a opção em iniciar o trabalho estudando conceitos e teorias do urbanismo moderno e hipóteses relevantes em relação ao envelhecimento populacional nos grandes centros urbanos, comparando as possibilidades e aplicabilidades de soluções para melhoria de espaços públicos, de acordo com conceitos de planejamento urbano participativo, aliada à técnica de coleta de dados adequada, tudo isso foi pensado de maneira a evitar a incursão excessiva de juízo de valor na pesquisa, com o objetivo final de produzir um conhecimento aceitável e bem fundamentado. Não seria o caso, portanto, de uma preocupação com a neutralidade, mas sim com a objetividade e o zelo a partir da etapa de coleta de dados.

O questionário, elaborado para levantamento de informações, vem sendo aplicado em amostragem de pequena grandeza, e será posteriormente quantificado. Ficou evidente, a partir da proposição do problema de pesquisa e da elaboração de hipóteses, que a seleção do instrumental metodológico seria diretamente ligado às percepções e opiniões, ou seja, os dados numéricos levantados também são fruto de interpretações pessoais dos entrevistados, que por sua vez são um segmento delimitado e focalizado da nossa organização social.

Essa triangulação sugere que ambas as abordagens, quantitativa e qualitativa, podem ser utilizadas neste mesmo estudo – tanto para obter uma sistematização do conhecimento quanto para análise de discursos e sentimentos.

A partir dos dados coletados, foi possível desenhar um cenário sobre a percepção dos idosos em relação ao espaço urbano, particularidades, problemas e qualidades. De posse desses dados, foram feitas entrevistas com moradores, gestores públicos e interventores urbanos, no sentido de entender que tipo de transformação parte de qual tipo de especialidade e como isso pode ser aplicado de maneira geral e pontual no espaço comum da superquadra.

O diagnóstico permitiu que algumas sugestões fossem então construídas, de maneira a propor ações focadas que contribuíssem com a interação da comunidade local – inclusão intergeracional – fortalecesse as conexões humanas e propiciasse a regeneração de espaços ociosos ou desqualificados.

3.1 A Reflexão Teórica

Após determinar que seria essencial entender os conceitos fundamentais para a compreensão do tema estudado, foi estabelecido um marco teórico-metodológico que envolve o levantamento de textos históricos e revisões de literatura, de maneira a, posteriormente, mediar essas informações com a pesquisa empírica.

Em primeiro lugar, a intenção é descrever o momento histórico no qual o planejamento da cidade se desenvolveu, quais foram os conceitos aplicados naquele determinado momento e quais os elementos e utopias que ilustravam a tentativa de estabelecer parâmetros que fariam parte do cotidiano da vida na cidade e suas relações sociais e econômicas. Para isso, foi consultada bibliografia específica, que descreve e analisa o memorial descritivo do projeto do Plano Piloto, além de textos que auxiliam a construção de uma visão crítica dos elementos adotados nos projetos urbanos desenvolvidos após a segunda guerra mundial, baseados em paradigmas modernistas estabelecidos pelo Congresso Internacional de Arquitetura Moderna (Ciam), em 1920.

O levantamento do referencial teórico mostrou-se de suma importância e determinante no sentido do entendimento do processo de formação do conceito da superquadra. O que se pretende é entender a visão inicial dos planejadores da cidade, a partir do resgate histórico do que seria a formação do lugar, em contraponto com alguns fatores indiretos e emocionais, como o sentimento e a afetividade, de maneira a tornar legítimo esse patrimônio em relação aos que, então, vieram habitar o espaço da superquadra – e que hoje envelhecem nesse local.

A percepção do espaço público, somada à percepção do cotidiano, nos faz entender melhor a interação das pessoas com a cidade, sua diversidade de culturas e os processos relacionados à representação e símbolos da experimentação da cidade, que são os fatores que constroem a sociabilidade do espaço urbano.

A relação do indivíduo com a cidade se dá aos poucos, construindo uma parceria e uma identidade, por meio de descobertas que levam ao reconhecimento e à valorização. Nesse sentido, não seria possível entender a realidade de Brasília na atualidade, sem antes entender os princípios e conceitos de uma cidade moderna.

3.2 O Processo de Investigação

Optou-se por coletar informações diversas através de pesquisas – experiências pessoais, de fontes diretas que vivenciam o espaço urbano e têm conhecimento do objeto desta tese. O objetivo é conhecer a opinião dos idosos sobre o espaço público da superquadra, o seu significado, e descobrir fatores que influenciam a qualidade de vida. O questionário seguiu o modelo semiestruturado, com perguntas fechadas, de identificação e de classificação, e perguntas abertas, dando ao entrevistado a possibilidade de falar livremente sobre o tema proposto. O questionário consta como anexo a este documento.

Além do questionário, algumas entrevistas presenciais foram feitas. Optou-se em dividir os agentes que interagem com o espaço público das superquadras em duas categorias: os habitantes do Plano Piloto e os Gestores Públicos, estes divididos em liderança local (prefeito de superquadra) e agentes públicos, ligados à área de desenvolvimento urbano. Além dessas duas categorias, poderíamos considerar ainda os interventores urbanos, no sentido de identificar agentes que contribuem para a modificação informal do espaço urbano através de ações pontuais, geralmente ligadas à cultura, como rodas de leitura ao ar livre, encontros musicais, feiras temáticas ou relacionadas à área de alimentação e atividades de lazer e esporte. Essas intervenções urbanas ainda se mostram tímidas no que diz respeito à terceira idade e à sua atuação nas superquadras mais tradicionais da cidade, mas começam a ocorrer, sobretudo nos finais de semana.

O processo de análise do espaço da superquadra e suas relações com os idosos se mostrou bem mais complexo do que o avaliado inicialmente. Em uma primeira análise, julgamos que seria possível definir uma área de estudo a partir de dados coletados em agências públicas de pesquisas demográficas, como a Companhia de Planejamento do Distrito Federal (Codeplan).

Entretanto, após analisar algumas pesquisas e levantamentos, mais especificamente ao estudar o PDAD – Pesquisa Distrital de Amostras de Domicílios, percebi que o perfil de ocupação das superquadras pelos idosos ainda é incerto, complexo e pulverizado, o que significa que seria impossível identificar uma determinada quadra com maior concentração de pessoas com mais de 60 anos.

Para confirmar esse dado, consultei a Professora Ana Maria Nogales Vasconcelos, doutora em Demografia pela Université Catholique de Louvain, na França, e professora do Departamento de Estatística da Universidade de Brasília, coordenadora do Laboratório de População e Desenvolvimento em Projetos na área da saúde e vulnerabilidade social, vinculado ao Núcleo de Estudos Urbanos e Regionais (Neur/Ceam) da Universidade de Brasília. Sendo grande conhecedora da realidade do Distrito Federal, Ana Maria foi de grande ajuda na reflexão sobre a área de abrangência da pesquisa. Segundo sua orientação, nenhuma das quadras da Asa Sul poderia ser considerada um modelo para aplicabilidade dos questionamentos e resultados obtidos em relação aos idosos no Plano Piloto, pois se trata de uma população ainda dispersa em relação à concentração ou não em determinada área urbana.

A realização da pesquisa foi aprovada pelo Comitê de Ética em Pesquisas (CEP) do Centro Universitário de Brasília – UniCEUB, sob parecer nº 3.175.533, em 27 de fevereiro de 2019, e submetida à Comissão Nacional de Ética em Pesquisa (Conep), do Conselho Nacional

de Saúde (CNS), Plataforma Brasil do Governo Federal, Ministério da Saúde, sob a condição de pesquisa que envolve seres humanos, cumprindo normas e diretrizes reguladoras conforme a Lei. Todas as pessoas idosas pesquisadas têm acesso ao parecer e manifestam concordância com as determinações éticas asseguradas pelo Termo de Consentimento Livre e Esclarecido, no que diz respeito ao anonimato e à confidencialidade dos dados. O Termo (TCLE) consta como anexo a este documento.

A abordagem qualitativa foi a opção metodológica escolhida para viabilizar a investigação em relação às relações do indivíduo com o espaço urbano, permitindo o reconhecimento de necessidades individuais e possibilitando a coleta de impressões pessoais. Os sujeitos participantes da pesquisa são, afinal, os portadores do conhecimento da memória da cidade e devem ser compreendidos como atores sociais, respeitando-se suas opiniões, posicionamentos e particularidades. Segundo Minayo (2008), “(...) a fala dos sujeitos de pesquisa é reveladora de condições estruturais, de sistemas e valores, normas e símbolos (...)”, e por isso mesmo essa fala é tão rica e reveladora.

A pesquisa partiu das proposições definidas pelo *Guia global: a cidade amiga do idoso*, da Organização Mundial da Saúde (OMS, 2008) e destaca os ambientes e elementos a serem investigados: edificações e espaços abertos, transporte e moradia (ambientes físicos); participação e bem-estar mental (ambientes sociais e culturais); a comunicação e informação, apoio comunitário e serviços de saúde (ambientes de convivência e de saúde).

Para refinar e objetivar o estudo, adotou-se a metodologia de Dorneles, Ely e Pedroso (2006), que identificam critérios sobre a boa inserção de pessoas de terceira idade no espaço público urbano. Destaque-se aqui que os critérios funcionam como *checklist*, um instrumento de verificação das características amigáveis aos idosos.

Os autores classificam as necessidades dos indivíduos com mais de 60 anos em:

I. Necessidades físicas: Relacionadas à saúde física, segurança e conforto dos indivíduos no espaço urbano, apresentando-se livre de obstáculos e de fácil manutenção, a fim de evitar acidentes.

II. Necessidades informativas: relacionadas ao modo como a informação sobre o meio no qual estão inseridos os indivíduos é processada. A percepção (processo de obter ou receber a informação do ambiente) e a cognição (que representa o modo como a pessoa organiza a informação recebida) são identificadas como aspectos importantes para o processamento da informação. Deve-se considerar neste item as dificuldades visuais, por exemplo.

III. Necessidades sociais: referem-se à promoção do controle da privacidade ou interação social, dizendo respeito ao significado atribuído pelo idoso ao espaço público pelo

qual circula. As mudanças características da vida urbana representam também um fator significativo de identidade das cidades, o que contribui para a sua estruturação.

Além desses aspectos, são avaliados, neste questionário, itens gerais relativos a conforto acústico e térmico, paisagem e escala urbana, continuidade e ocupação do espaço público, ergonomia e segurança.

Assim como na aplicação do questionário, também nas observações se procura examinar a realidade a ser investigada, de maneira a perceber como, quando e por que se utiliza ou não se utiliza o espaço público das superquadras. A observação é assistemática ou não estruturada, pois é feita sem planejamento prévio, e também não se tem controle das condições a serem observadas – o domínio de referenciais teóricos, mais uma vez, aqui se torna determinante, porque estabelecem com clareza o que se vai observar e quais as variáveis relevantes. Deve ser fruto de experiências casuais, por meio de uma postura de simples observador do cotidiano de um grupo de moradores da superquadra, de maneira a confrontar as teorias e os fatos empíricos.

Portanto, será mantido o processo de visitação das superquadras, que ocorre desde o início desta pesquisa, para se tentar o contato direto com moradores e usuários de forma espontânea, por meio de encontros fortuitos, de maneira a identificar melhor os indivíduos que ali vivem, o modo como fazem uso do espaço, em que condições e em quais horários.

Essas visitas também têm como objetivo analisar se o uso da superquadra hoje corresponde e atende aos princípios estabelecidos por Lucio Costa para o projeto de Brasília; se o uso do espaço urbano pelos moradores é constante ou se a configuração urbana desfavorece e desvaloriza tal uso, aos moldes do que propõem críticos como Jane Jacobs e Holston; e se as questões de segurança/distribuição econômica/interação social contribuem para o fortalecimento ou para o declínio do espaço público, com pensou Sennett.

Figura 4 – Quadra 108 Sul, às 10h15, em 7 de maio de 2019



Fonte: A autora, 2019.

Figura 5 – Quadra 115 Sul, às 16h22, em 29 de julho de 2019



Fonte: A autora, 2019.

Figura 6 – Quadra 114 Sul, às 19h56 horas, em 1º de agosto de 2019



Fonte: A autora, 2019.

3.3 Análises de Resultados

Todo material registrado, seja através do questionário, seja por levantamento fotográfico, foi organizado de maneira a reunir o conteúdo em categorias analíticas ou tópicos, a fim de facilitar a análise dos resultados e evitar registros simbólicos ou polissêmicos.

Os dados foram trabalhados pelo método de análise temática do conteúdo, e a interpretação do material qualitativo foi realizada de maneira a assegurar uma descrição objetiva, com uma pré-avaliação seguida pela exploração do material e tratamento dos resultados (inferência e interpretação). Segundo Bardin (*apud* GUERRA, 2014), a análise de conteúdo temático deve ter como ponto de partida a organização. A autora observa que existem regras específicas que devem guiar a fase de análise de dados: a) a “regra da exaustividade” (todos os elementos relevantes devem estar presentes no material); b) a “regra da representatividade” (o conjunto de elementos escolhidos para análise deve ser representativo do universo inicial de dados); c) a “regra da homogeneidade” (o material selecionado deve se ater aos tópicos ou variáveis a serem analisados, abandonando as suas singularidades, que

podem vir a fugir deste universo); e d) a “regra da pertinência” (o material a ser analisado deve ser pertinente aos objetivos do trabalho).

3.4 O Processo Comparativo e a Aplicação de Resultados

Após a coleta dos dados, foi feita uma comparação entre a intenção e as variáveis do planejamento urbano proposto por Lucio Costa no projeto do Plano Piloto, as demandas da comunidade colhidas na pesquisa e alguns parâmetros que hoje se aplicam aos conceitos contemporâneos de planejamento urbano de cidades amigáveis aos idosos, baseados em literatura relevante.

Algumas ações sugeridas pela Organização Mundial da Saúde, por intermédio da Rede Global para Cidades e Comunidades Amigas dos Idosos, aqui descritas, são de simples implantação e de grande impacto, como a ampliação do tempo de duração dos semáforos. Basicamente, podemos pensar em adaptar as superquadras em termos de adequação dos espaços livres e melhoria da mobilidade, sociabilidade e segurança, pensando na comunidade crescente de pessoas com 60 anos ou mais.

O envelhecimento ativo e saudável, que deve se refletir em mudanças físicas dos nossos espaços urbanos, demanda o estudo de variáveis de diversas complexidades, como locais desimpedidos e sem barreiras, ambientes agradáveis e limpos, sem níveis irritantes de ruído e sons, espaços verdes apropriados, seguros e em bom estado de conservação, áreas de descanso que incentivam as pessoas idosas a andar e sentar-se quando precisam; calçadas confortáveis para os idosos, ou seja, superfícies lisas e antiderrapantes, largas o suficiente para a passagem de cadeiras de rodas, com rampas niveladas com a pista, onde haja prioridade para pedestres.

Outras ações deveriam ser implantadas em uma escala maior, na cidade como um todo, como travessias de pedestres seguras, faixas antiderrapantes e sinais de áudio quando necessário, itens gerais de acessibilidade e eliminação de diversas barreiras físicas, rampas adaptadas para espaços públicos e previsão de ambientes seguros. “A sensação de segurança no ambiente de vida compartilhada afeta fortemente a predisposição das pessoas para se deslocarem na cidade e interagirem com a comunidade local”, segundo a OMS (2002).

As orientações, instrumentos e mecanismos para o comprometimento institucional e para a previsão de resultados na implementação de políticas de cidades amigas dos idosos devem ter grande respaldo do governo local. O entendimento de que são um conjunto de operações inter-relacionadas, elaboradas com a participação da população interessada, com

objetivos e diretrizes que devem ser claros, é a peça-chave para a eficácia de qualquer programa de apoio à terceira idade.

O estudo comparativo foi feito de maneira a analisar os aspectos urbanos integrados que se reforçam mutuamente, a partir desses elementos sugeridos pelo *Guia global das cidades amigas das pessoas idosas*, da OMS.

Os questionamentos partem dos seguintes fatores principais:

- a) A superquadra onde se mora tem espaços exteriores protegidos contra perigos naturais e perto de serviços, de outros grupos etários e de atrações cívicas que permitem aos idosos se manterem integrados à comunidade, manterem a mobilidade e a boa forma física?
- b) Os serviços de infraestrutura e transportes estabelecem ligação com oportunidades de participação social, cívica e econômica, bem como acesso a serviços básicos de saúde?
- c) A inclusão social dos idosos é favorecida por cenários e funções sociais associadas ao poder desse grupo de indivíduos e ao seu papel estruturador na sociedade, tais como tomadas de decisões na vida cívica, trabalho voluntário ou remunerado e programação de meios de comunicação social?
- d) A informação sobre os aspectos principais da vida em sociedade e seu reflexo na cidade e as possibilidades de interação social estão acessíveis aos idosos?

4 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

4.1 A Questão Urbana e o Envelhecimento Populacional

Para esclarecer questões de envelhecimento ligadas à renovação urbana, é preciso especificar os conceitos presentes nas duas premissas. Velhice e envelhecimento são dois conceitos não claramente definidos sociológica ou cientificamente. A velhice é frequentemente tratada como uma fase da vida, um estado estático, enquanto envelhecimento é um processo, um fenômeno dinâmico e contínuo. A extensão da expectativa da vida é constantemente alimentada por novas pesquisas médicas, progressões socioeconômicas, melhora das condições sanitárias e acesso à tecnologia da informação.

Intimamente relacionado com o crescimento da população idosa no mundo, a urbanização significa, para a maioria das pessoas, o bem-viver nas cidades. Para proporcionar essa qualidade de vida nos centros urbanos, o espaço público deveria se renovar para abrigar

uma nova velhice, que é ativa e necessita de espaços adequados de convivência. Mais do que a renovação, o espaço urbano deve ser projetado para que, no decorrer dos anos, sejam garantidas e modernizadas sua sustentabilidade ambiental e qualidade de vida e para o incentivo da convivência social nas ruas.

Nem sempre os espaços urbanos são pensados para favorecer esses dados demográficos. As visões dos urbanistas sobre espaços públicos e equipamentos urbanos, inclusive mobiliário urbano, frequentemente priorizam o atendimento a uma população jovem e ativa economicamente, e em alguns casos o foco nesse grupo negligencia necessidades e desejos das gerações mais velhas.

Os grupos de pessoas mais idosas são frequentemente vistos como uma comunidade heterogênea, mesmo que os desafios e desejos sejam diferenciados ao longo da vida. As características clínico-funcionais relativas à mobilidade de uma pessoa de 60 anos, por exemplo, podem ser distintas das de uma pessoa de 85 anos, bem como diferem também de uma pessoa de 65 anos com problemas de isolamento e sociabilidade. Indivíduos recém-ingressos na idade de 60 anos podem estar recentemente aposentados, buscando opções para uma vida social ativa, enquanto pessoas de mais idade podem se preocupar mais com questões relativas à independência, mobilidade e segurança. Os índices relativos à saúde do idoso são relacionados também a condições sociais e ambientais, dependendo da renda do País onde vivem, conforme o *Relatório mundial sobre envelhecimento e saúde*, da OMS (Luxemburgo, 2015, p. 52-64).

Esses fatores flutuantes representam um desafio na tentativa de estabelecer padrões sobre envelhecimento no mundo. O envelhecimento não é apenas definido pela cronologia, mas também pelas transições e condicionantes sociais.

De acordo com o já mencionado *Guia global: a cidade amiga do idoso* (OMS, 2008), que pesquisou a população com mais de 65 anos em 33 países, os espaços urbanos devem ser especificamente pensados de acordo com as preferências e necessidades dos idosos, a proteção dos mais vulneráveis e sua inclusão social e cultural, reconhecendo capacidades e contribuições e respeitando suas escolhas.

A definição da Organização Mundial de Saúde para envelhecimento ativo é “o processo de otimização das oportunidades de saúde, participação e segurança de forma a promover a qualidade de vida à medida que se envelhece” (OMS, 2002, p. 13). Os determinantes para o envelhecimento ativo são fatores econômicos, saúde e serviços sociais, fatores motivadores sociais, determinantes comportamentais, ambientes físicos e aspectos pessoais.

Ao analisar as estratégias descritas para a implantação do programa de velhice ativa em cidades amigáveis aos idosos, concluí que as ações passam por quatro atitudes: disseminação de informações, capacitação (pesquisa e treinamento), desenvolvimento de políticas públicas e conscientização da população.

O *Guia global* é dividido em categorias, como participação social e política, programas de assistência aos idosos e ambientes construídos. Aqui, vou abordar principalmente as características físicas construídas – espaço público, transporte e mobilidade, segurança e habitação.

Considerando-se a cidade como “ambiente construído”, é possível comprovar que a questão urbana interfere na construção das possibilidades da velhice. Assim como alimentação, exercícios físicos ou prevenção e saúde, o meio urbano também influencia as condições de envelhecimento. É no espaço urbano que se realizam e se criam as principais práticas humanas: a ciência, a arte, a cultura, a economia e a organização social, entre outros. Desse modo, é o principal cenário para o envelhecimento: a cidade envelhece, o homem envelhece junto, e assim se constroem histórias, registros da passagem do tempo e legados coletivos e individuais.

Percebe-se, porém, na própria desvalorização da velhice e de sua relação com a urbe, um grande desafio, que é justamente permitir a sociabilidade, circulação e participação dos idosos na formação do espaço urbano e na vivência da cidade. O entorno social, ao se apresentar com fragilidade e limitações, muitas vezes condena o idoso a um lugar solitário e limitado ao espaço doméstico.

4.1.1 O processo de urbanização e os aspectos demográficos de envelhecimento no Brasil

A América Latina apresentará um aumento da expectativa de vida de 72 para 79 anos, nos 50 primeiros anos do século XXI (CARTA, 2009). No caso do Brasil, a expectativa de vida no início do século XX era de 33 anos; hoje é de 68 anos. Entre 1960 e 1980, houve uma diminuição de 33% na taxa de fecundidade, o que interferiu significativamente nos índices de aumento da população idosa.

Nesse contexto, a Pesquisa Nacional de Amostra de Domicílios (PNAD) realizada pelo IBGE em 2006 demonstra que a população brasileira com mais de 80 anos foi a que mais cresceu, passando do índice de 0,9% em 1995 para 1,3% da população em 2005, o que representa cerca de 2,4 milhões de pessoas. De acordo com a mesma pesquisa, idosos com idade entre 70 e 74 anos somavam 3,32 milhões de pessoas em 2005 (1,8% da população), e em 1995,

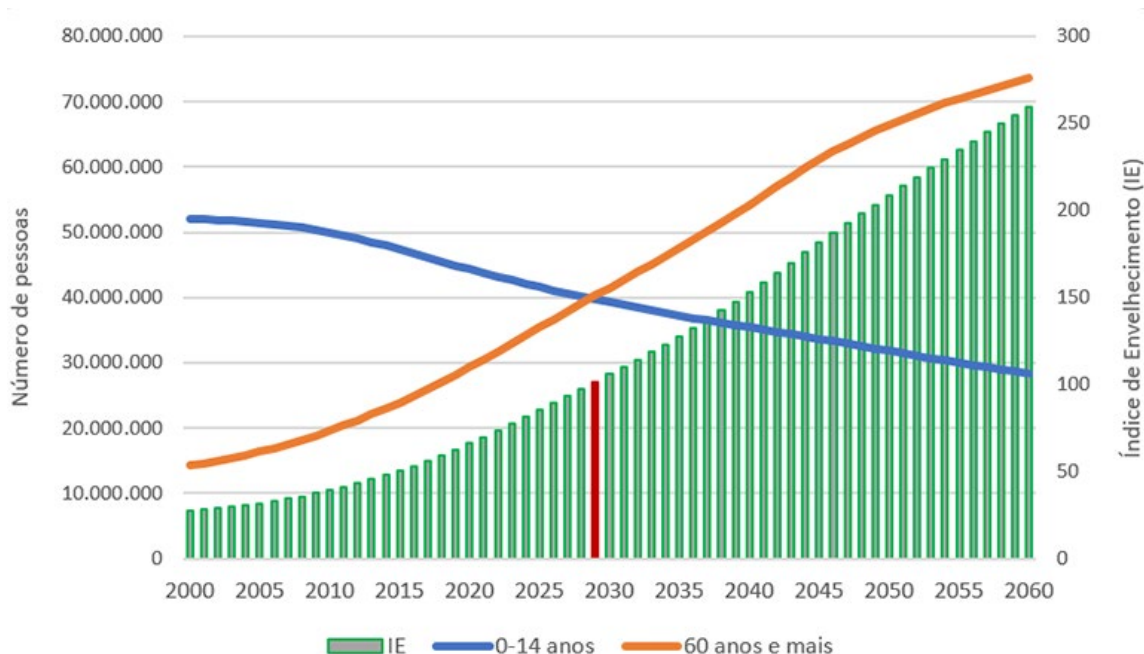
1,5%. Entre 65 e 69 anos, esse índice cresceu, no mesmo período, de 2,4% da população para 3% da população. Já os que tinham entre 60 e 64 anos somavam 5,53 milhões de pessoas, ou seja, 3% dos brasileiros em 2005 (2,6% em 1995).

Atualmente, a expectativa de vida do brasileiro alcançou a maior média da história: 76 anos. Até 2060, a população com mais de 60 anos mais que dobrará e atingirá 32,1% do total de habitantes. Isso representa 13,44% do total de habitantes do País. Em 2060, um quarto (25%) da população terá mais de 65 anos – e a expectativa de vida será de 81 anos. O contrário ocorre na população de crianças de até 14 anos, que atualmente representa 21,3% do total e que em 2060 representará 14,7%. Paralelamente a isso, temos o fato de que 84% da população brasileira vive em áreas urbanas (IBGE, 2018).

Nos centros urbanos como Belo Horizonte, Porto Alegre, São Paulo, Rio de Janeiro e Recife, o número de idosos é considerável. Em 1995, a Paraíba apresentava 11% de idosos, contra 10,8% do Rio de Janeiro e 10,1% do Rio Grande do Sul 10,1%. Em 2005, o número de idosos aumentou de maneira significativa, alcançando 13,5% e 12,3% no Rio de Janeiro e no Rio Grande do Sul (IBGE, 2006).

Em julho de 2009, de acordo com o IBGE, o Brasil apresentava 19 milhões de indivíduos com 60 anos ou mais, o que corresponde a 10% da população brasileira. Segundo o Banco de Dados do Sistema Único de Saúde (Datasus), em julho de 2009 o número de idosos no Pará era de 498.237, o que corresponde a 6,7% da população. Em Belém, são 116.409 idosos, ou 8% da população da capital, o que a caracteriza como uma cidade em processo de envelhecimento. De acordo com últimos dados da PNAD do IBGE, estima-se um total de 215,3 milhões de habitantes no Brasil em 2050; destes, cerca de 120,8 milhões terão idade entre 16 e 59 anos.

Figura 7 – Número de jovens (0-14 anos) e de idosos (60 anos e mais) e índice de envelhecimento (IE) Brasil: 2000-2060



Fonte: IBGE, Projeções de população (revisão 2013). Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/>.

Avanços na área médica e a queda acentuada na taxa de fecundidade, além do fato de as pessoas adiarem cada vez mais a decisão de terem filhos, proporcionam o aumento da longevidade no Brasil. A média de filhos por casal era, em projeções anteriores, estável, e se mantinha em duas crianças por família, até 2020. Hoje, porém, projeções do IBGE indicam uma tendência de decréscimo acentuado no número de filhos por família a partir de 2028. Ainda segundo pesquisa do IBGE (2008), no Brasil, a maior parte dos idosos é do sexo feminino, representando a média de 62 homens para cada 100 mulheres. Ao se analisarem os dados de maneira global, entende-se que em 2020 teremos cerca de 15 milhões de idosos no País.

Como signatário do Plano de Ação Internacional de Viena sobre o Envelhecimento de 1982, o Brasil procurou incorporar o tema à sua agenda política. A década de 1980 coincidiu com o período de redemocratização do País, o que possibilitou um amplo debate sobre os direitos civis, resultando na incorporação dos direitos dos idosos no capítulo referente às questões sociais do Texto Constitucional de 1988. Foi nesse contexto, com uma forte influência do avanço das reflexões internacionais sobre a questão do envelhecimento e de pressões da sociedade civil, que foi aprovada, em 1994, a Política Nacional do Idoso – PNI (Lei nº 8.842/1994), regulamentada pelo Decreto nº 1.948/1996 (ALCÂNTARA, CAMARANO, GIACOMIN, 2016).

A PNI lista um conjunto de ações governamentais que tem como objetivo assegurar os direitos sociais dos idosos, partindo do princípio fundamental de que “o idoso é um sujeito de direitos e deve ser atendido de maneira diferenciada em cada uma das suas necessidades físicas, sociais, econômicas e políticas” (CAMARANO, 2001, p. 269). Para a coordenação e gestão dessa política, foi designada a Secretaria de Assistência Social do então Ministério da Previdência e Assistência Social (MPAS). Foi, sem dúvida, um passo importante para a garantia de direitos sociais à pessoa idosa, “criando condições para promover sua autonomia, integração e participação efetiva na sociedade” (art. 1º da Lei nº 8.842/1994).

A Política Nacional do Idoso, se plenamente efetivada, trará mudanças significativas para o conjunto da sociedade, em função da incorporação dos valores que estão implícitos aos conceitos ali demonstrados. E é nesse universo que a sociedade brasileira deve manter sua reflexão: como pensar o bem-estar e a saúde na terceira idade, e o que isto significa para pessoas idosas, com ou sem limites funcionais, e que mantiveram sua individualidade e suas particularidades, apesar da conjuntura sociopolítico-econômica da nossa realidade atual.

Nove anos depois da PNI, o Estatuto do Idoso, Lei Federal nº 10.741, de 1º de outubro de 2003, abriu o caminho para criação de competências no âmbito do sistema de justiça no Brasil. O Estatuto possui 118 artigos, estruturados em sete títulos, e entrou em vigor no dia 1º de janeiro de 2004. Seu grande mérito foi prever normas de natureza civil, criminal e administrativa, com o objetivo de prevenir e reprimir a violência perpetrada contra o idoso e criar um sistema de garantias de direitos da pessoa idosa para efetivar seus direitos sociais. Esse sistema de garantias previsto no estatuto é sustentado pelas seguintes instituições/órgãos: Conselhos do Idoso, SUS, Sistema Único de Assistência Social (Suas), Vigilância em Saúde (Visa), Poder Judiciário, Defensoria Pública, Ministério Público e Polícia Civil.

No dia 3 de julho de 2019, a Comissão de Desenvolvimento Regional (CDR) da Câmara dos Deputados aprovou o Projeto de Lei nº 402, que cria o programa Cidade Amiga do Idoso. A adesão dos municípios é voluntária e pressupõe uma tomada de ações que contemplem iniciativas pautadas pelo Estatuto dos Idosos, em relação à implantação e manutenção de transporte, moradia, participação social, emprego, comunicação e serviços de saúde. Os municípios que aderirem ao programa terão prioridade no recebimento dos recursos do Fundo de Apoio ao Desenvolvimento Urbano.

O Brasil acompanha, portanto, a tendência na distribuição demográfica da maior parte da população mundial: o acentuado processo de envelhecimento dos países considerados desenvolvidos ou em desenvolvimento. Iniciativas políticas e públicas locais, assim como discussões em relação ao impacto urbano nas nossas cidades, entretanto, ainda são tímidas e

incipientes em relação a planos de ação para atender às demandas dessa população em crescimento.

4.1.2 O desafio de propor cidades amigáveis aos idosos

Para pensar em uma cidade amigável aos idosos, é preciso pensar em duas estratégias de design urbano: uma seria o planejamento urbano que favorece a todos, e outra, ações específicas para atender às necessidades dos idosos.

Hoje, com uma abordagem contemporânea da vida em sociedade e a vivência do espaço urbano e suas particularidades, as quais podemos testemunhar diretamente, problemas como a violência urbana, a mobilidade, a gentrificação e o desrespeito à memória dos mais velhos em relação ao espaço que habitam devem fazer parte dos questionamentos em relação à vida em sociedade e ao futuro das nossas cidades.

Como é a percepção da “imagem da cidade” – a capacidade dos idosos em experienciar o espaço urbano? Como se configuram as relações entre os idosos e os espaços habitados da cidade, e que desafios surgem aparentes nessa relação? São essas as questões que norteiam um debate que estabelece as relações entre a dinâmica demográfica e o uso do ambiente urbano, em um contexto de envelhecimento ativo, saudável, sustentável e de longevidade estendida.

Kevin Lynch (2006), no livro *A imagem da cidade*, elabora teorias que servem para identificar os elementos que levam os indivíduos a formar a imagem da cidade. Segundo ele, a cidade é o símbolo da sociedade e deve representar seu passado, seu modo de vida e seu futuro, através de objetivos definidos. A qualidade do ambiente urbano, portanto, está diretamente ligada à sua clareza. As principais características de uma cidade devem ser aquelas que ajudam as pessoas a se orientar, e – mais importante – o cidadão deve sentir que está em um lugar único, seguro, nunca confundido com o outro. O espaço deve ser diferenciado, mas deve ter sentido de orientação. Se o espaço tem características fortes, ele será reconhecido por sua descrição.

O idoso, como cidadão que habita a cidade, portanto, cria sua realidade com o objetivo de solidificar o caráter urbano. A cidade deve ser um lugar que acolhe e recebe as pessoas com civilidade e polidez. Kevin Lynch (2006) formula teorias na tentativa de listar esses elementos da urbanidade, propondo o exercício de um "modo prazeroso" de olhar a cidade. O urbano é visto por ele como um conjunto de sequências espaciais onde "os elementos móveis de uma cidade e, em especial, as pessoas e suas atividades, são tão importantes quanto as partes físicas estacionárias" (LYNCH, 2006, p. 1-2). Para que as atividades sejam prazerosas para os idosos,

as necessidades são comuns a qualquer comunidade no mundo: autonomia e independência, saúde e bem-estar, conectividade social e segurança.

4.1.3 Autonomia e independência

Autonomia é, segundo a Organização Mundial de Saúde (2002), “a capacidade reconhecida de fazer escolhas, controlar e tomar decisões pessoais acerca do seu cotidiano, de acordo com regras próprias e preferências pessoais”.

O conceito de independência diz respeito à capacidade de executar funções relacionadas com a vida cotidiana, sem e/ou com pouca ajuda de outras pessoas.

Ambos os conceitos são impactados no processo de envelhecimento.

Em relação à autonomia e independência, a mobilidade urbana é fator determinante. O grau de mobilidade que o indivíduo alcança delimita a gama de atividades e interações possíveis de se alcançar. A gratuidade e reserva de assentos preferenciais e o direito a vagas reservadas em estacionamento públicos e privados, como indicado no Estatuto do Idoso (BRASIL, 2003), são iniciativas consolidadas para promover a boa circulação dos idosos pela cidade. Vale lembrar ainda que, de acordo com o mesmo Estatuto, 3% das unidades residenciais oferecidas em programas habitacionais públicos devem ser destinadas à população acima de 60 anos.

A mobilidade urbana, porém, não se restringe ao deslocamento em grandes e médias distâncias. Em Barcelona, o Pacto de Mobilidade – Plano de Mobilidade Urbana para os anos 2006-2012, integrado ao Ato pela Mobilidade – Plano de Mobilidade Sustentável, de 2003,⁷ previa instrumentos específicos para atender à população idosa, em pequenas escalas, como, por exemplo, projetos de calçadas e pavimentação amplos, antiderrapantes e confortáveis, cuja largura mínima se baseia nas necessidades da população com algum tipo de limitação motora, pavimentação adaptada em cruzamentos e acessos a vias e avisos sonoros e visuais para facilitar a circulação de idosos com algum tipo de demência ou doença de Alzheimer.

A experiência do idoso como pedestre também pode impactar negativamente na mobilidade pessoal. À medida que envelhecemos, nossa capacidade de andar e a velocidade média dos passos geralmente entra em declínio, o que geralmente não é previsto quando se fala em renovação urbana de infraestrutura, principalmente em termos de pavimentação de calçadas e ruas.

⁷ Disponível em: <http://w110.bcn.cat/portal/site/mobilitat> 2012.

Um estudo realizado no Reino Unido para avaliar o tempo de deslocamento de indivíduos com mais de 65 anos evidenciou que 76% dos homens e 85% das mulheres caminhavam a uma velocidade média abaixo de 1,2 metro por segundo, taxa esta usada em todo o mundo para determinar a duração da travessia de pedestres em faixas semaforizadas (ASHER *et al*, 2012).

As limitações físicas do espaço urbano podem desencorajar os idosos a interagir com a cidade. Obstáculos ambientais – longas distâncias, lugares descampados, ermos e sem sombreamento, ausência de locais de descanso, fatores topográficos pré-existent, como colinas e ladeiras, ruas malconservadas e mal iluminadas e excesso de veículos e trânsito intenso significam grandes dificuldades para o uso do espaço público. Obstáculos físicos estão associados à falta de vontade de sair de casa e ao aumento da autopercepção de vulnerabilidade – o medo de cair e o medo da imprevisibilidade do domínio público eleva o risco do declínio da mobilidade.

À medida que a idade aumenta, a tendência é que se dirija menos, o que aumenta ainda mais a importância de existirem, nos ambientes urbanos, modos alternativos de transporte para garantir autonomia e mobilidade. A capacidade de identificar símbolos de orientação – visuais, auditivos e táteis – também é essencial para proporcionar espaços públicos seguros e acessíveis para as pessoas mais idosas. Um estudo realizado entre 2011 e 2015 pela American Community Survey, nos Estados Unidos, concluiu que 38% dos adultos com 65 anos ou mais, ou 17 milhões de pessoas, relatam alguma dificuldade relacionada à idade, o que limita diversas atividades da vida diária. Entre esse segmento de população, 25% relatam dificuldades físicas, e 15% relatam dificuldades para ouvir, lembrar ou enxergar (JOHNSON JR., APPOLD, 2017). Símbolos, sistemas e elementos táteis que ajudam as pessoas a encontrar o caminho em seu percurso pela cidade devem considerar mudanças comuns relacionadas com a idade, a fim de serem adequadamente acessíveis aos idosos.

Para Schichii (2000), quase todos os requisitos de segurança e acessibilidade para idosos criam conforto para qualquer pessoa em boa parte da vida. Sendo assim, a promoção da acessibilidade do meio físico beneficia todo tipo de usuários, de crianças a idosos, passando por gestantes e pessoas incapacitadas.

4.1.4 Saúde e bem-estar

Os conceitos de saúde e bem-estar se relacionam com índices de saúde física e mental, qualidade de vida e vivência urbana e doméstica. A capacidade do indivíduo de se colocar como parte de um meio social com o qual se identifica e se relaciona e sua percepção como parte de um todo cultural também pesam muito na avaliação do bem-estar pessoal.

Segundo Xavier (2003), existem algumas escalas e procedimentos para se medir especificamente o bem-estar dos idosos. Em pesquisa realizada no Brasil, ele identifica alguns fatores determinantes: qualidade de vida, saúde geral e tendência em desenvolver ou não sintomas depressivos, religiosidade, situação socioeconômica e satisfação financeira. Um pouco mais da metade dos idosos entrevistados (57%) definiram sua vida atual como “positiva”, enquanto 18% definiram como “negativa”.

Como conclusão geral desta pesquisa, afere-se que a velhice é percebida como um estado que varia de sujeito para sujeito, e a avaliação negativa se relaciona apenas com um determinante: saúde. Os critérios de uma velhice positiva variam de indivíduo para indivíduo, indo de “bom relacionamento familiar” a “situação econômica equilibrada”, mas sempre incluindo “boa saúde”.

Curiosamente, a importância da conexão social do idoso com o ambiente que o cerca vai muito além das questões relacionadas com a família. Na verdade, o processo de envelhecimento corresponde a um maior apego com a casa e com a vizinhança, nos casos de pessoas que moram há muito tempo no mesmo local. O senso de pertencimento cria hábitos e rotinas, fatores que os mantêm saudáveis.

Um ambiente urbano bem projetado encoraja as pessoas a sair de casa, se exercitar e aproveitar opções de recreação ao ar livre, reduzindo sentimentos de isolamento e promovendo o equilíbrio emocional. Segundo dados do governo americano, há redução de 30% na quantidade de quedas ou acidentes leves entre pacientes com demência diagnosticada que têm livre acesso a jardins ou áreas externas com frequência, como parte do tratamento (DEPARTAMENTO AMERICANO DE AGRICULTURA, 2018). O mesmo estudo conclui que 10,5% dos pacientes que têm áreas verdes e jardins próximos dos lugares onde moram reduzem o uso de medicamentos controlados.

O planejamento urbano e o correto zoneamento influenciam diretamente na facilidade ou não que o idoso tem em relação a acessos aos recursos de saúde. Quando se separam espacialmente as zonas residenciais das zonas comerciais e de serviço, criam-se obstáculos para os idosos acessarem todos os serviços de que precisam.

A qualidade de vida do idoso no meio urbano, portanto, depende diretamente do nível de acessibilidade a espaços abertos de lazer e de convivência comunitária, como praças, jardins e parques. Isso é um fator determinante para uma velhice feliz, pois facilita a vida social fora do ambiente familiar e do ambiente de trabalho e promove o desenvolvimento de vínculos comunitários que contribuem para a redução da sensação de isolamento e solidão.

4.1.5 Conectividade social

A cidade de Manchester, no Reino Unido, desenvolveu uma parceria entre a Escola de Arquitetura, a Câmara Municipal local e um Fundo de Investimentos em Habitação Southway para que, com o apoio de grupos comunitários, se tentasse reduzir o isolamento social e incentivar a participação cívica e política entre os idosos.⁸ Aplicado inicialmente em quatro bairros, o programa incentiva a vizinhança a implementar itens de acessibilidade, desenvolver ações amigáveis a pessoas com deficiência cognitiva e outras limitações e prevê intervenções para promover a sociabilização intergeracional. O programa promove pesquisas para colher opiniões e sugestões em meio à comunidade idosa e, assim, planejar e programar ações relativas a melhorias nos meios de transporte, comércio, áreas de parques e jardins, equipamentos públicos, inclusão social e habitação. Como resultado, os bairros têm mais pessoas idosas participando de projetos comunitários e atividades sociais, e o município reduziu significativamente os índices de isolamento e depressão entre a comunidade de pessoas com mais de 65 anos.

O envolvimento de pessoas com mais de 60 anos no planejamento urbano do ambiente em que vivem é essencial para o sucesso de qualquer programa que tenta melhorar a qualidade de vida dessa população. Os programas da área da cidade de Manchester são sempre baseados na ideia de que a comunidade precisa valorizar as pessoas mais velhas como cidadãos, e não como “pacientes” ou “usuários especiais de serviços urbanos”. Uma das iniciativas principais desenvolvidas pela prefeitura é o Mayoral Challenge, que desafia os bairros da cidade a criar uma série de grupos de trabalho amigáveis aos idosos, a partir de estudos coordenados pelas pessoas mais velhas da comunidade, que têm papel decisivo na tomada de decisões, no que diz respeito a escolhas relativas à modernização e renovação urbana.

O sistema de mapeamento dos bairros também foi adaptado para servir como ferramenta de informação aos idosos locais. A figura a seguir mostra as áreas que concentram

⁸ Disponível em: <https://mafn.org.uk/>. Acesso em: 9 jul. 2019.

mais pessoas de idade acima dos 65 anos em Hulme & Moss Side, Manchester, e identifica espaços sociais mais frequentados por idosos e “ruas ativas”, onde a concentração comercial é mais intensa.

Figura 8 – Mapa de participação social dos idosos no bairro de Hulme e Moss Side, Manchester, UK



Fonte: MAFN – Manchester Age Friendly Neighbourhoods, UK.

Uma comunidade que apoia os idosos é uma comunidade que favorece e incentiva as interações sociais. Nesse sentido, o espaço urbano desempenha um papel único, pois determina onde as pessoas se reúnem e se divertem, como se deslocam entre a casa e o trabalho e onde se cruzam em suas rotinas diárias.

Segundo Peixoto (2003), os espaços urbanos públicos e a céu aberto têm papel fundamental na sociabilidade dos idosos. São as praças, por exemplo, que lhes permitem o estabelecimento das relações sociais com os mais jovens, e também se configuram como um espaço próprio, um “canto” favorito dentro da urbe. A mudança do papel desempenhado no núcleo familiar não produz uma ruptura dos laços familiares, mas o convívio não é mais praticado predominantemente na esfera familiar. Sendo assim, a importância dos espaços públicos é imperativa na velhice saudável e inclusiva.

A convivência de idosos por meio de atividades físicas, culturais e artísticas promove oportunidades para o desenvolvimento da criatividade e, através das trocas sociais e de novos relacionamentos, eles sentem o incremento da sua força social. Para Lilia Ladislau, da Gerência de Estudos e Programas da Terceira Idade (Geti) do Sesc-SP, o principal impacto da oferta de atividades para idosos na cidade é o aumento do bem-estar e da qualidade de vida de toda a comunidade. “Os idosos sentem melhoras tanto no sentido físico e de saúde, com a prática de esportes e ginástica, como no psicológico, melhorando suas relações interpessoais”.⁹

De acordo com a Gerontologia, ciência que estuda o processo de envelhecimento utilizando conceitos da filosofia e da sociologia, a participação social na velhice está ligada à boa saúde e ao envolvimento ativo ao longo da vida. Atividades participativas sociais, culturais, espirituais e de lazer junto à comunidade e à família permitem que os idosos vivam com melhor qualidade de vida, com a clara sensação e percepção de uma vida plena e autônoma.

Outros fatores que estimulam os idosos na convivência social são a gratuidade e a diversificação das atividades. Segundo Lilia Ladislau (ENVELHECER NA CIDADE, 2017),

Atividades e eventos acessíveis, com localização conveniente para os idosos, opções de transporte variadas, ingressos de baixo custo ou gratuitos e a possibilidade de os idosos participarem das atividades em conjunto com amigos ou cuidadores são requisitos fundamentais para a participação dessa faixa etária nos eventos.

Na pesquisa desenvolvida pela Organização Mundial da Saúde, fatores como oportunidades para todas as faixas sociais, atividades financeiramente viáveis, leque de oportunidades, divulgação e promoção de eventos, estimulação da participação da terceira idade como ferramenta no combate ao isolamento e a integração de gerações, culturas e comunidades são os fatores principais na promoção da participação social amigável ao idoso.

O isolamento e a solidão são fatores comportamentais crescentes na comunidade idosa ao redor do mundo. Depressão, decréscimo da função cognitiva, doenças cardiovasculares e taxas elevadas de mortalidade estão associadas à falta de integração social. A mudança do comportamento também inclui a atratividade do espaço público e valorização das histórias de vida e do conhecimento dos idosos como fator importante nos processos de planejamento urbano e de conectividade social com a vizinhança.

Até pouco tempo atrás, a preocupação era com idosos com limitações motoras, autonomia reduzida e situação vulnerável, e procurava-se abrigá-los em programas de asilamento. Hoje, com a velhice ativa e independente, a sociedade se vê com poucas opções de convivência e inclusão social.

⁹ Disponível em: https://www.sescsp.org.br/online/artigo/6473_envelhecer+na+cidade. Acesso em: 4 set. 2018.

São necessárias ações de inserção dos mais velhos na sociedade, promovendo relações entre diferentes faixas etárias e evitando a discriminação por idade. Essa troca fértil promove a transferência de conhecimento entre as várias gerações e pode ser um dos momentos mais emocionantes e ricos de interação social que uma sociedade em equilíbrio pode proporcionar a todos os indivíduos em termos de convivência social.

4.1.6 Segurança

A violência urbana, ampliada pela vulnerabilidade da própria condição social do idoso, aliada à impessoalidade nos relacionamentos e ao aumento do individualismo, gera uma submissão ao medo da violência, o que provoca o isolamento e a sensação de impotência.

O espaço urbano, nesse contexto, deve oferecer elementos que façam germinar o sentimento de independência, liberdade e segurança. Nesse sentido, Jane Jacobs, em seu livro *Morte e vida de grandes cidades* (2011),¹⁰ defende que calçadas e passeios públicos desempenham papel fundamental para a manutenção da segurança nas cidades. Quando dizemos que uma cidade não é segura, estamos nos referindo às suas calçadas. Jacobs propõe três condições para que as próprias pessoas, desconhecidos que ocupam o espaço urbano, exerçam a vigilância natural sobre os espaços públicos e, com isso, reprimam a violência. A primeira é a nítida separação entre espaço público e privado; os limites das áreas devem ser claros e perceptíveis. A segunda é a prática do que ela chama de “olhos da rua”: as pessoas devem, consciente ou inconscientemente, utilizar o espaço público e contemplar esses espaços de suas casas, de maneira que a observação constante provoque uma vigilância natural, um cuidado mútuo. O contato entre o espaço interior das residências e o exterior é essencial para que os “olhos da rua” possam atuar. A terceira condição é que os usuários possam transitar ininterruptamente, em diversos horários do dia e da noite, e sem barreiras físicas. Jacobs descreve o “balé das ruas”: o movimento provocado por diversas pessoas com os mais diferentes propósitos, que saem às ruas nos mais diferentes horários, exercendo as mais diferentes atividades. Ou seja, a diversidade.

Muitos dos perigos que afetam a população de modo geral são ampliados em relação a indivíduos mais idosos, devido ao alto índice de vulnerabilidade física e à incapacidade ou a limitação motora. A sensação de segurança no local onde se mora interfere na vontade das

¹⁰ A primeira edição da obra foi publicada em 1961.

pessoas de saírem à rua, ou seja, afeta a independência, a integração social e o bem-estar emocional. No Brasil, independentemente do nível real de perigo, fatores como iluminação urbana, violência, crimes, drogas, sem-teto morando em espaços públicos interferem negativamente na vida dos idosos, que sentem medo de sair, principalmente à noite.

O risco de queda devido a irregularidades no piso tem consequências particularmente graves para os idosos. Mais da metade das quedas entre os idosos acontecem ao ar livre. Ainda que muitos dos esforços para a prevenção de quedas se concentrem dentro do ambiente doméstico e em relação a fatores de risco individuais, temos que ter especial atenção com o desenho de equipamentos e elementos urbanos (CHIPPENDALE, 2015). No Canadá, 85% das internações hospitalares relacionadas a idosos com mais de 65 anos são devidas a quedas. No Reino Unido, 10% das chamadas dos serviços de emergência de ambulância são para atendimento a pessoas com mais de 60 anos. O nível de risco de quedas e de consequências negativas relacionadas a esse tipo de acidente aumenta com a idade.

Para a correta estruturação dos espaços físicos, pensando-se em termos de segurança, é necessário considerar o desenho universal¹¹ como parte da concepção de espaços que visa a atender a pessoas das mais diferentes características e necessidades, de forma autônoma, segura e confortável, constituindo-se nos elementos ou soluções que compõem a acessibilidade. Sendo assim, os espaços devem ser planejados de maneira a ser um instrumento para possibilitar uma sociedade inclusiva. Alguns princípios básicos do desenho universal devem ser observados, como: uso equiparável (útil e comercializável às pessoas com habilidades diferenciadas); flexibilidade no uso (atende a uma ampla gama de indivíduos, preferências e habilidades); uso simples e intuitivo (de fácil compreensão, independentemente de experiências, nível de formação, conhecimento do idioma ou da capacidade de concentração do usuário); informação perceptível (comunica de maneira eficaz ao usuário as informações necessárias, independentemente de sua capacidade sensorial ou condições ambientais); tolerância ao erro (minimiza o risco e as consequências adversas de ações involuntárias e imprevistas); baixo esforço físico (pode ser utilizado com mínimo de esforço, de forma eficiente e confortável); tamanho e espaço para aproximação e uso (espaços e dimensões apropriados para interação, alcance, manipulação e uso, independentemente de tamanho, postura ou mobilidade do usuário).

¹¹ O conceito de *desenho universal* foi criado em 1963, nos EUA, e chamado inicialmente de “desenho livre de barreiras”, por enfatizar a eliminação de barreiras arquitetônicas nos projetos de equipamentos e edifícios e áreas urbanas. Essa terminologia mudou para *desenho universal* e passou a considerar, principalmente, as diferentes características das pessoas, apresentando como objetivo garantir a acessibilidade a todos os indivíduos. (ORNSTEIN, 2006).

Ações preventivas e de manutenção, como o planejamento da infraestrutura e o atendimento a essas premissas são vitais para fazer com que as pessoas mais idosas se mantenham ativas e saudáveis em suas comunidades. Calçadas devem ser homogêneas, antiderrapantes, largas o suficiente para circular em cadeiras de roda, ter o meio-fio rebaixado para ficar nivelado com a rua, permanecer sem obstáculos, como camelôs, carros estacionados e árvores, e dar prioridade de acesso para pedestres.

4.2 Contexto Histórico Local

4.2.1 Brasília: história, memória e experimentação do espaço urbano

A *Carta de Atenas*, publicada em 1933, propõe ações para que as cidades funcionem adequadamente para seus habitantes, com a pretensão de substituir antigas condições urbanas – insalubres e inadequadas – por novas, mais higiênicas, práticas e bem adaptadas ao conceito de modernidade social e progresso. O bem-estar decorrente dos avanços técnicos, aliados a alternativas políticas muito precisas, dá força ao conceito de renovação urbana em áreas degradadas e adensadas. Nesse cenário, foi pensada a nova capital da República do Brasil.

A primeira medida útil seria separar radicalmente as artérias congestionadas, o caminho dos pedestres e dos veículos mecânicos. [...] Os veículos em trânsito não deveriam ser submetidos ao regime de paradas obrigatórias em cada cruzamento, o que torna inutilmente lento seu percurso. (IPHAN, *Carta de Atenas*, 1933)¹²

No texto que Lucio Costa apresenta ao júri do Concurso de Brasília há várias citações relativas aos automóveis, que poucos possuíam, à época: “Não se pode esquecer que o automóvel, hoje em dia, deixou de ser o inimigo inconciliável do homem, domesticou-se, e já faz, por assim dizer, parte da família”, escreve o autor, no tópico 8. Falava ainda que surgiriam, ao redor da rodoviária para ônibus interurbanos e interestaduais, uma “eventual casa de chá e uma ópera” – elementos, à época, ainda mais raros que os automóveis.

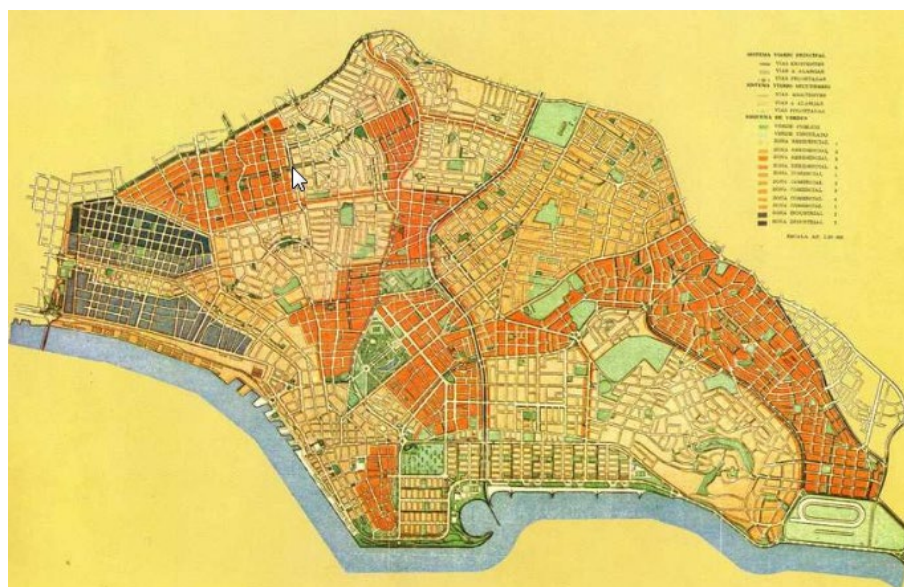
Devemos localizar o momento histórico no qual Brasília foi projetada. No final da década de 1930, o modernismo já era aplicado, no Brasil, em arquiteturas inovadoras, como nos edifícios Esther, em São Paulo (projetado pelos arquitetos Álvaro Vital Brasil e Adhemar Marinho) e no Ministério da Educação e Saúde, no Rio de Janeiro (projetado pelos arquitetos Affonso Reidy, Carlos Leão, Jorge Moreira, Oscar Niemeyer e Ernani Vasconcellos, com consultoria de Le Corbusier e paisagismo de Roberto Burle Marx), hoje conhecido como

¹² Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/portal>.

Edifício Gustavo Capanema. Nas décadas de 1930 a 1960, a verticalização das cidades brasileiras favoreceu o aparecimento de edificações em altura, o que propiciou um florescimento da arquitetura modernista nas principais cidades do País.

O projeto do Plano Piloto, de 1957, refletia os princípios modernistas de maneira fidedigna – o zoneamento das atividades, grandes blocos afastados, banhados pelo sol e bem ventilados, a cidade cruzada por grandes vias. As diretrizes modernistas no planejamento urbano logo se disseminaram pelo Brasil: em 1959, no Plano Diretor de Porto Alegre, em especial em 1962, no projeto para o seu Centro Administrativo; no Plano de Expansão da Cidade de São Luís, de 1960; na cidade de São Paulo, que estabelece normas de zoneamento da cidade em 1957, incorporadas, em 1972, ao seu primeiro Plano Diretor; em 1970, no Aterro Baía Sul, em Florianópolis; em 1968, no projeto do Aterro do Flamengo, no Rio de Janeiro; no projeto do novo Plano Piloto, de 1969, em Jacarepaguá, que hoje conhecemos como Barra da Tijuca, projeto de Lucio Costa.

Figura 9 – Primeiro Plano Diretor de Porto Alegre, 1959



Fonte: Prefeitura Municipal de Porto Alegre, 1983.

Brasília não foi o primeiro nem o mais abrangente exemplo de aplicação das regras do modernismo no planejamento urbano, mas é a única cidade moderna a ser considerada patrimônio histórico da humanidade pela Unesco, o que comprova sua importância. A revista *Acrópole*¹³ publicou, em fevereiro de 1960, uma edição totalmente dedicada à nova capital,

¹³ Disponível em: <http://www.acropole.fau.usp.br>. Acesso em: 7 jul. 2018.

com textos em português e inglês, de autoria de Eduardo Kneese de Mello, Lucio Costa, Oscar Niemeyer e do próprio Presidente Juscelino Kubitschek, entre outros. Jorge Wilhelm assim descreve o futuro de Brasília:

Neste centro, haverá vielas em que se distribuirão as casas de espetáculos, espaços íntimos que lembrarão a Rua do Ouvidor ou o antigo Largo da Misericórdia de São Paulo. As lojas e restaurantes anexos à estação rodoviária serão certamente importantes pontos de encontro. (ACRÓPOLE, 1960)

O momento era de euforia, otimismo e crescimento, e Brasília refletia, em vidro e concreto, esse espírito.

Segundo Lores (2017), era um momento em que grandes arquitetos repensavam o espaço urbano e suas inter-relações. Frank Lloyd Wright, ao ser questionado sobre a hiperdensidade de Manhattan, assim se posiciona:

Se eu tivesse mais quinze anos de trabalho, poderia reconstruir esse país, mudar tudo... teríamos que construir dois arranha-céus de 1.600 metros de altura e colocar toda Nova York dentro deles. Então você poderia destruir todo o resto e colocar verde, grama em tudo. Finalmente teríamos uma cidade bonita. Terminaria essa agonia. (LORES, 2017, p. 258)

Le Corbusier, em sua proposta de replanejamento urbano para Paris, conhecida como *Plan Voisin*,¹⁴ tinha como objetivo uma cidade que representasse o “espírito da época” e respondesse aos anseios do homem da nova era que se iniciava. A ideia era destruir a cidade antiga e substituí-la por outra, menos densa, com mais jardins e parques e conjuntos residenciais compostos de prédios bastante verticalizados, distantes uns dos outros e conectados por centenas de vias expressas e viadutos, reafirmando a opção por paisagens bucólicas em detrimento da interação com a cidade.

4.2.2 A concepção do Plano Piloto

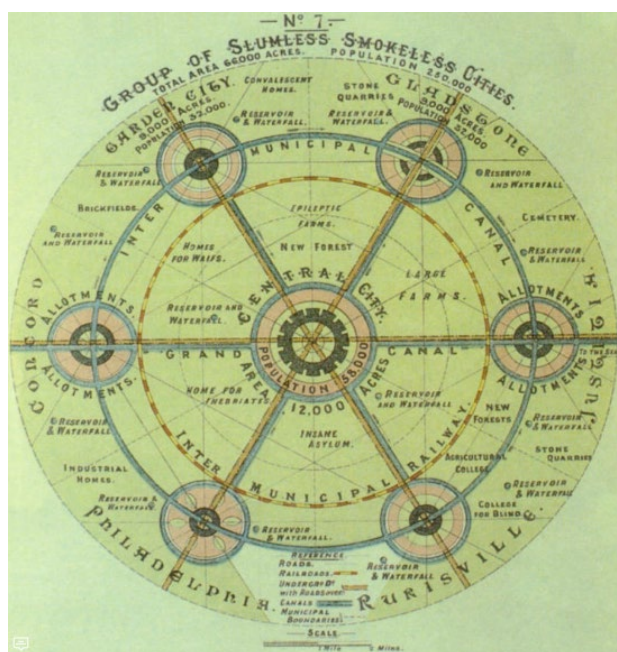
4.2.2.1 Cidade Jardim e unidade de vizinhança

Carpintero (1998) descreve, em sua tese *Brasília: prática e teoria urbanística no Brasil*, as várias premissas e ideias que inspiraram Lucio Costa em seu projeto para o Plano Piloto. Claramente, ele tem como influência o conceito da cidade jardim e da unidade de vizinhança como organizador da trama urbana.

¹⁴ Disponível em: <http://www.fondationlecorbusier.fr/corbuweb>.

Em seu livro *Tomorrow: a peaceful path to social reform* (1989), Ebenezer Howard propõe a ideia da *cidade jardim* – uma cidade como elemento facilitador de um projeto social global. Através de diagramas, as atividades sociais, fluxos demográficos e aglomerações são repartidos em pequenas dimensões, para abrigar uma população que não excede 30 mil habitantes. No século XIX, as cidades sofriam com a falta de espaços abertos, luz natural e circulação de ar, o que facilitava a propagação de doenças. O campo, por sua vez, sofria com a falta de infraestrutura e serviços básicos, como escolas e atendimento médico. Esse esquema, segundo Howard, permitia preservar o que cada um tinha de melhor, tanto a cidade quanto o campo, por meio de uma revolução social pacífica – mas reproduz, de certa forma, o modelo rural de cidade medieval.

Figura 10 – Diagrama com uma série de cidades, um distrito e o centro da Garden City – Ebenezer Howard, 1989



Fonte: Wikipedia, Garden City Movement.

Segundo Guilherme Wisnik (2010),

Apesar de sua abstração maquinista, o urbanismo moderno reagia à confusão da metrópole industrial, sendo atraído pelo bucolismo do modelo das cidades-jardim, que a partir dos anos 1950 começava a suburbanizar as grandes cidades, de braços dados com a proliferação do automóvel.¹⁵

A ideia de *unidade de vizinhança*, inicialmente proposta por Clarence Perry nos anos de 1920, deriva do conceito da *cidade jardim* e foi posteriormente reiterada como um dos pontos

¹⁵ Veja-se o texto completo em <https://www1.folha.uol.com.br/fsp/especial/fj2104201011.htm>.

de doutrina da *Carta de Atenas* de 1933: “(...) O núcleo inicial do urbanismo é uma célula habitacional – uma moradia – e sua inserção em um grupo, formando uma unidade habitacional de proporções adequadas” (LE CORBUSIER [1933] *apud* FERREIRA, GOROVITZ, 2008, p. 143).

Perry pretendia promover as relações sociais a partir da proximidade com a vizinhança, resgatando o conceito das cidades tradicionais: “(...) um local onde os residentes se conhecem pessoalmente e têm o hábito de se visitar, trocar objetos, ou favores em geral, ter atividades conjuntas.” (LE CORBUSIER [1933] *apud* FERREIRA, GOROVITZ, 2008, p. 143).

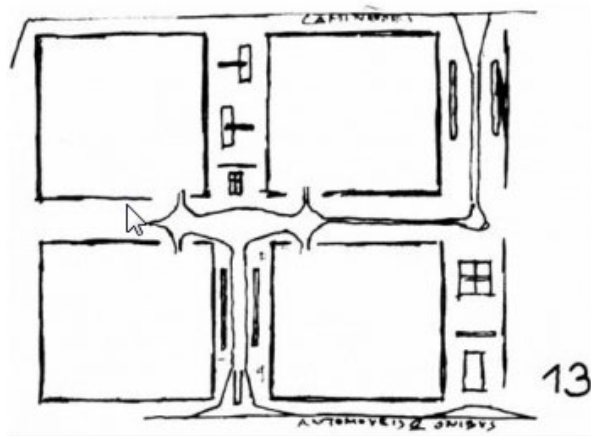
Lucio Costa adotou essas ideias para resolver as questões relativas à habitação. No memorial descritivo da proposta, porém, Costa não utiliza o termo *unidade de vizinhança*, nomeando esse tipo de núcleo urbano como *bairro*. Carpintero (1998) defende a teoria de que a razão dessa descrição é a tentativa do autor do projeto de caracterizar cada quadra, evitando a consideração de que as áreas eram padronizadas e monótonas. Costa chega a sugerir, por exemplo, o plantio de espécies diferentes no cinturão verde de cada quadra.

Sobre a unidade de vizinhança, Lewis Mumford escreve, em seu livro *A cidade na história* (2008, p. 540):

O princípio da organização de vizinhança era colocar dentro de uma distância possível de ser percorrida a pé todas as facilidades necessárias diretamente ao lar e à escola, e manter fora dessa área de pedestres as pesadas artérias de tráfego que conduzem pessoas e mercadorias, que nada tem a ver com a vizinhança.

A unidade de vizinhança de Lucio Costa tem como critério a possibilidade de agrupar de 3 mil a 4 mil habitantes em torno da escola primária ou do jardim de infância, e é composta por quatro superquadras vizinhas, formando um quadrado de aproximadamente 600 x 600m, conforme figura abaixo:

Figura 11 – Desenho da unidade de vizinhança apresentado no concurso



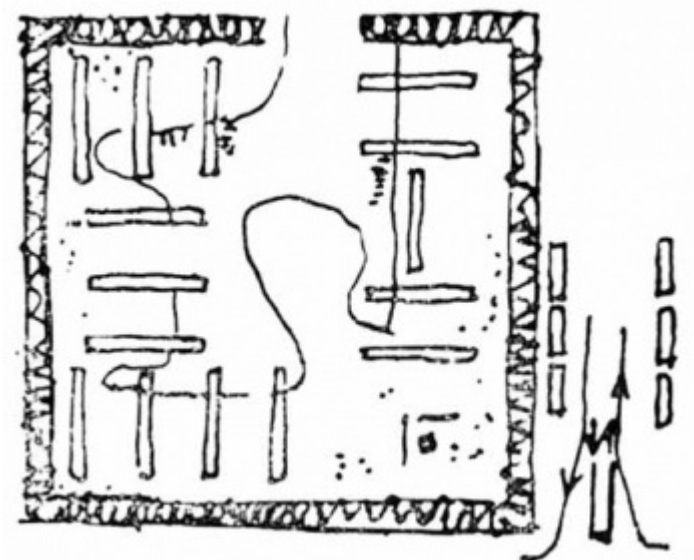
Fonte: CARPINTERO, 1998, p. 134.

Ao considerar o agrupamento de quatro superquadras, a população do núcleo urbano é quadruplicada, chegando a uma média de 12 mil habitantes. Este seria o conceito de densidade populacional adotado na unidade de vizinhança. De acordo com as normas de dimensionamento de comércio locais normalmente adotadas em projetos urbanísticos, o recomendado é em torno de 0,4 m²/habitante. Se levarmos em conta a população da superquadra de 4 mil habitantes, seriam necessários cerca de 2.000 m² de área comercial. As áreas destinadas ao comércio nas entrequadras permitem a implantação de 5.400 m² de área construída de lojas na Asa Sul e de 6.160 m² na Asa Norte. Ou seja, a ideia era considerar um número generoso em relação às áreas comerciais, o que serviria para atender inclusive aos moradores de outras quadras, atraídos ou pela qualidade dos serviços ou pela disponibilidade de atividades culturais.

Do ponto de vista estético, a escala residencial e a escala monumental foram pensadas em conjunto, com a alameda de árvores que forma o cinturão verde das superquadras atuando como articuladores e estruturadores da função urbana:

A importância atribuída a esses grandes quadriláteros verdes resulta de que, além de contribuir para o resguardo das quadras, eles garantem, por sua massa e dimensão, a integração da escala residencial com a escala monumental. (COSTA, 1991, p. 23-24)

Figura 12 – Desenho da ocupação de uma superquadra apresentado no concurso



Fonte: Arquivo Público do Distrito Federal

A unidade de vizinhança é, portanto, o encontro de duas necessidades: uma, a de se ter próximo uma estrutura de abastecimento, e a outra, a possibilidade de incrementar a comunicação entre as pessoas. A concepção era tida como apropriada, à época, pois significava

uma resposta concreta para o esforço que se fazia, no mundo, em se equacionar o problema da configuração das cidades ao que se julgava serem as necessidades do homem moderno.

4.2.2.2 As superquadras

A ideia original da superquadra já havia sido aplicada por Lucio Costa, nos anos 1940, no projeto do Parque Guinle, no Rio de Janeiro: prédios de seis edifícios sobre pilotis, no meio de uma área verde delimitada no plano geral de ocupação. O uso da “claustra” (cobogó) em uma fachada inteira no Brasil ocorreu pela primeira vez nesse projeto.

As superquadras são áreas verdes com dimensões aproximadas de 280m x 280m, onde se encontram implantados os edifícios residenciais, geralmente sobre pilotis, cercados por renques de árvores de copa densa. O solo é público – os moradores pertencem à quadra, mas a quadra não lhes pertence (COSTA, M. E., 2010) –, de forma que não existem cercamentos nem muros, e os vazios são áreas verdes, gramadas e densamente arborizadas, chegando a 84% da área do quadrado. As superquadras 100, 200 e 300 possuem no máximo 11 blocos, enquanto as 400 podem ter até 20 edifícios.

De acordo com o Relatório do Plano Piloto de Brasília, as superquadras têm a seguinte definição:

Figura 13 – Desenhos de planta e vista da superquadra apresentados no concurso



Fonte: COSTA, 1957, p. 43 e 47.

Em relação à tipologia dos edifícios, a classificação segue a seguinte regra: edifícios “vazados” são aqueles que têm apartamentos que possuem ventilação cruzada, ou seja, com fachadas nas duas extremidades da unidade imobiliária; “edifícios não vazados” são os que têm dois apartamentos entre duas fachadas, cada um voltado para um lado do prédio.

Lucio Costa determinou que os edifícios residenciais fossem construídos sobre pilotis já no memorial descritivo do projeto do Plano Piloto. Como os prédios com pilotis não apresentam obstáculos à passagem, não se poderia chamar os espaços ocupados pelos prédios de lotes nem de terrenos, por definição jurídica. A palavra *projeção*, portanto, foi adotada para designar áreas destinadas às edificações, e aparece pela primeira vez no Código de Obras de 1960.

Em 1969, foram disponibilizadas todas as projeções para blocos residenciais das superquadras do Plano Piloto. A projeção padrão dos blocos residenciais é retangular e de dimensões 12,5m x 85m. A forma delgada e a altura de seis pavimentos sugerem lâminas, dispostas ao longo dos limites das quadras, ou seja, paralelamente ou perpendicularmente aos Eixos Rodoviários.

Figura 14 – Edifícios em obras – Brasília, 1960



Fonte: Acervo do Departamento do Patrimônio Histórico e Artístico do Distrito Federal.

As fachadas dos edifícios dispostos nos limites das quadras costumam ser voltadas para o exterior do quadrilátero, e os do interior, para a área verde interna ou para lotes de equipamentos públicos.

O Código de Obras de 1967,¹⁶ editado durante a ditadura militar, permitia que o proprietário de todas as projeções de uma superquadra alterasse a forma, a disposição e a

¹⁶ Disponível em:
https://www.tc.df.gov.br/sinj/Norma/0513067258d14c489003a65d03a4998f/Decreto_596_08_03_1967.html.

quantidade dos prédios, desde que mantendo a taxa de ocupação, pilotis e altura máxima. Isso resultou em superquadras diferenciadas, como a SQS 207, SQN 204, SQN 309 e SQN 310.

A descrição que Maria Elisa Costa faz acerca da assimilação do espaço urbano pela população que ali chegava é a seguinte:

O fato é que a população aceitou o conceito da Superquadra com grande facilidade; os pilotis livres, a presença dos porteiros, o espaço de correr e brincar nos gramados generosos permite que as crianças se soltem desde pequenas. E as primeiras crianças convivem de igual para igual com crianças desconhecidas, vindas dos mais diversos recantos do país – não havia lugar para preconceitos que normalmente existem na classe média das cidades de origem: as pessoas não tinham sobrenome. E foi daí que surgiu uma geração nova, uma maneira de viver nova, que começa a gerar uma nova cultura. (COSTA, M. E. *apud* VASQUES *et al*, 2015, p. 36)

Uma questão importante para o entendimento e a análise urbanística de Brasília é o assunto da densidade habitacional dos blocos residenciais – diretamente afetado, e não de maneira uniforme, pela área e pelo número de apartamentos de determinada quadra. Pelo Código de 1960, a estimativa era de que a ocupação máxima seria de 3.500 habitantes. Atualmente, consideram-se, nas estimativas demográficas, as famílias brasilienses em torno de 3,7 pessoas/família, o que resultaria em um teto máximo de 950 apartamentos por superquadra.

Os códigos posteriores a 1960 são omissos em relação ao número máximo de habitantes por superquadra; porém, levando-se em conta as previsões nos cálculos de viabilidade em termos de aproveitamento máximo das áreas de projeção, chega-se ao número de 1.584 apartamentos, o que resultaria, teoricamente, em uma população de 5.860 habitantes, ou seja, 70% a mais do que o previsto no primeiro Código (FICHER *et al*, 2009).

A densidade habitacional varia bastante de superquadra para superquadra. Por abrigar uma população com perfis socioeconômicos bastante diferenciados entre si, os equipamentos urbanos que complementam a superquadra também se diferenciam bastante entre si, com o objetivo de atender aos habitantes daquele quadrilátero específico. Os territórios socioeconômicos foram se diferenciando com o passar do tempo: as superquadras localizadas no centro da Asa Sul – em especial aquelas mais antigas e com apartamentos, em média, maiores – são as mais tradicionais e possuem uma maior proporção de idosos; as superquadras do final da Asa Norte, onde predominam apartamentos pequenos, de um ou dois dormitórios, começaram inicialmente a constituir uma vizinhança com atributos típicos de um *singles' district*.

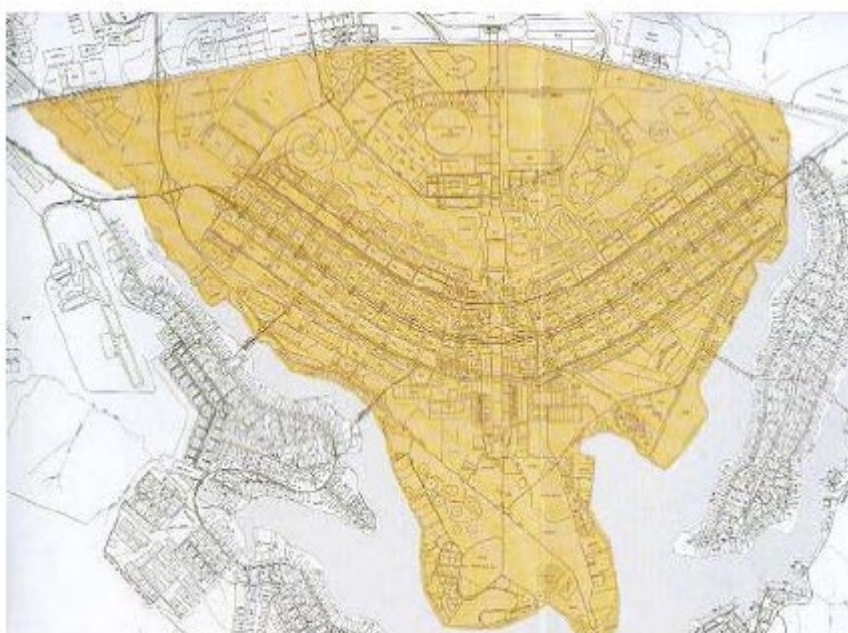
Hoje, resultantes principalmente de mudanças nos Códigos de Obras no decorrer dos anos, especificamente em relação a pavimento-tipo, garagem e aproveitamento das coberturas, os blocos diferem bastante dos blocos mais antigos, no que tange à sua implantação, volume,

acabamentos e cores. Os blocos mais antigos, representativos da arquitetura brasileira dos anos 1950, têm fachadas retilíneas e ortogonais, vidros, elementos de quebra-sol e coberturas planas; os novos prédios possuem mais recortes nas fachadas, efeitos de cheio-vazio, sacadas, e carecem de volumes puros. São mais altos, devido ao aparecimento das coberturas como elementos das fachadas, e, em grande parte, abrigam apartamentos vazados.

4.2.3 Proteção e preservação

Brasília é Patrimônio Nacional, devido a suas particularidades urbanas, seu papel inovador, a própria história de sua construção e sua qualidade arquitetônica.¹⁷ O Governo Federal e o Governo do Distrito Federal são, em conjunto, responsáveis pela complementação, preservação, adensamento e expansão urbana da cidade, para assim manter as características essenciais do conjunto urbanístico, arquitetônico e paisagístico da Capital.

Figura 15 – Delimitação da área tombada



Fonte: Site do Governo do Distrito Federal.

A área urbana tombada compreende 112.25 km², e a delimitação do seu perímetro protege as quatro escalas urbanísticas dotadas no projeto original do Plano Piloto de 1957: monumental, residencial, gregária e bucólica.

¹⁷ Veja-se o Decreto nº 10.829, de 14 de outubro de 1987, baseado no documento *Brasília Revisitada*, elaborado por Lucio Costa em 1985-1987 e complementado pela Portaria nº 314, de 8 de outubro de 1992, do Instituto Brasileiro de Patrimônio Cultural.

Além da proteção Distrital e federal, Brasília conta com a chancela de proteção da Unesco desde 7 de dezembro de 1987, data em que a cidade foi reconhecida como Patrimônio Cultural da Humanidade, com base no conceito de que se trata da única capital do mundo totalmente projetada e construída de acordo com os ideais modernistas.

A respeito das regras edilícias, a legislação distrital¹⁸ diz que:

- Os edifícios residenciais das quadras 100, 200 e 300 terão seis pavimentos sobre pilotis;
- Nas quadras 400, os edifícios residenciais terão três pavimentos sobre pilotis;
- Em todas as superquadras, a taxa máxima de ocupação para a totalidade dos edifícios residenciais será de 15%;
- Cada superquadra contará com um acesso único para automóveis e será cercada em todo seu perímetro com faixas de 20 metros de largura, densamente arborizadas;
- Além das unidades de habitação, serão previstas e permitidas pequenas edificações de uso comunitário com, no máximo, um pavimento.

As escalas, portanto, são o princípio fundamental da preservação do conjunto urbanístico, arquitetônico e paisagístico de Brasília. A identidade e originalidade do conjunto urbanístico se mantém nas escalas monumental, residencial, gregária e bucólica, representando o monumento a ser preservado para a posteridade. Vale lembrar que esse tombamento ocorreu com a cidade ainda em formação, o que por vezes provoca teses enganosas acerca da sua renovação construtiva e do contínuo desenvolvimento pelo qual todas as cidades naturalmente passam. A cidade viva e aprazível de Lucio Costa passa, primeiramente, pelas escalas, construídas e solidificadas pelos candangos, e depois pelos seus habitantes.

Assim, a cidade-parque e a qualidade de vida advinda dessas opções urbanísticas e dessas escalas se preserva por meio de todos os que contribuem para a consolidação do projeto urbano, sejam eles administradores públicos, sejam políticos, servidores do estado, professores, arquitetos, urbanistas, educadores ou cidadãos comuns, entre tantos outros.

Em seu artigo “O princípio das escalas no plano urbanístico de Brasília”, Lídia Botelho (2009, p. 89-90) destaca que

é essencial que essa vontade comum esteja amparada no entendimento de que o monumento a ser preservado para as gerações futuras é aquele que reúne, num só corpo, a cidade-parque, a cidade-capital e a cidade-espço do homem integral.

¹⁸ Conforme Planilhas de Parâmetros Urbanísticos de Preservação (PURP) da Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Habitação do Distrito Federal (SEDUH).

Figura 16 – Praça dos Três Poderes



Fonte: Bento Vianna/Flickr. Imagem via Caos Planejado.

4.2.4 Brasília – A experimentação do espaço urbano

4.2.4.1 Memória e a identidade da cidade

O espaço para a reflexão sobre o homem e a cidade onde se envelhece, em Brasília, segue uma estreita e sutil relação com o planejamento urbano diferenciado e o que emerge após os 60 anos do projeto original do Plano Piloto e os 30 anos do Decreto de Tombamento que reconhece o conjunto urbano de Brasília como Patrimônio Cultural da Humanidade. O projeto urbanístico do Plano Piloto de Brasília, elaborado por Lucio Costa em 1957, inseria-se em um contexto muito diverso, em que apenas 30% da população mundial residia em área urbana, e a visão da vida moderna era diretamente ligada aos avanços da indústria automobilística e a setorização das atividades.

Hoje, porém, Brasília pode ser analisada sob nova ótica. A cidade envelhece, e também envelhece sua população; e que memórias são trazidas dessa vida iniciada em um novo cenário urbano, não aplicado a nenhum outro País e que se conceituava em teorias sobre o futuro que, por vezes, não se sustentaram? A preservação da história e da memória e a capacidade do espaço urbano em acolher e absorver os mais velhos são algumas questões que agora podem ser pensadas para que se identifiquem os vínculos que os habitantes preservam ou renegam, em relação a área que habitam. Com isso, as praças, pilotis, os comércios, as atividades de apoio, calçadas, vias e edifícios representam os símbolos, sentidos e as imagens que acompanham o envelhecimento da cidade.

Memória e história são ambas narrativas do passado que constroem a identidade de um lugar, reconstruindo um tempo que não é mais verificável ou sujeito a repetição. Mas podemos perceber as mudanças através da comparação entre esses discursos e imagens e o que vivemos agora. A cidade é, portanto, detentora da história e da memória, assim como também é detentora da propriedade cultural compartilhada. E, como um círculo vicioso, sempre é sujeita a análises, comparações e novas vivências, elementos que constroem e reconstróem ininterruptamente a história de um lugar.

As marcas que podemos identificar na memória dos mais velhos, que vieram construir a nova capital do País, comparando o sonho alimentado pelo milagre econômico e o que se vive hoje, é um ponto de partida para se repensar e se planejar o espaço urbano. O que os elementos estruturais que inicialmente definiram o traçado e o espaço construído na cidade revelam hoje? Como esse espaço urbano foi apropriado pelos indivíduos e qual o resultado do amadurecimento da cidade, quando analisamos as suas relações de sociabilidade? Teria esse espaço agregado algum significado no tempo, tornando-se um lugar possuidor de identidade afetiva, que provoca uma sensação de pertencimento?

Ecléa Bosi (1987), em seu livro *Memória e sociedade*, descreve a situação de vulnerabilidade social dos idosos, em contraponto ao importante papel de detentores da história do lugar: ao mesmo tempo em que são vistos como indivíduos que perderam sua função como força de trabalho, também exercem um papel social determinante: o de lembrar. A capacidade de verbalizar e, assim, ativar a memória é a maneira de se colocar como contribuinte e membro da própria sociedade, e para que esse papel seja exercido, são necessários a existência e o interesse do interlocutor.

Como então, em momentos de mudança, o indivíduo assume seu papel como formador de pequenas relações que, em escala maior, formam a identidade da cidade? A apropriação do passado da cidade e de suas histórias individuais configura o espaço urbano como uma propriedade cultural compartilhada. Todos os moradores das cidades têm alguns lugares que são dotados de significado, onde construíram familiaridades, viveram experiências do cotidiano e onde os percursos lhes são familiares. Alguns espaços, hoje, só fazem sentido porque são narrados pelos mais antigos, que viveram outras experiências no passado. Segundo Pesavento (2007, p. 3),

Estes espaços dotados de significado fazem, de cada cidade, um território urbano qualificado a integrar esta comunidade simbólica de sentidos, a que se dá o nome de imaginário. Mais do que espaços, ou seja, extensão de superfície, eles são territórios, porque são apropriados pelo social.

Em relação aos idosos em Brasília, no Plano Piloto, Asa Sul, quais seriam essas relações com o espaço público e os elementos que o identificam? Seriam esses símbolos claros, fáceis de serem identificados, absorvidos e transmitidos pelos indivíduos? Com o tempo, algumas particularidades foram criadas com o objetivo, muitas vezes inconsciente, de inventar elementos que personificassem os lugares. Esses símbolos, muitas vezes sutis, aparecem na identificação de pequenos elementos da urbanidade, como comércios especializados, elementos de paisagismo, pontos de encontro, parques e até padrões de azulejos nos pilotis.

4.2.5 O presente: sentidos urbanos e as superquadras

No caso do Plano Piloto, ao se analisar atualmente o espaço físico da superquadra tradicional, na Asa Sul, percebem-se de imediato alguns fatores que levam a um questionamento mais amplo: a desigualdade social, em relação ao tipo homogêneo de habitante que hoje ocupa os edifícios, em termos de renda, cor e etnia; e o esvaziamento do espaço público, a deficiência de serviços e equipamentos, a precariedade de manutenção do mobiliário urbano e das calçadas.

No entanto, ao analisar o memorial descritivo de Lucio Costa, fica claro que as superquadras são concebidas para reestruturar as relações coletivas de moradia. Ou seja, o arquiteto seria o personagem central no planejamento não só das cidades, mas também nos aspectos da vida social e econômica inseridos no ambiente urbano.

Machado e Magalhães (1985), ao analisar o espaço urbano em Brasília, concluem que um dos pontos principais da polêmica sobre a cidade é o fato de se tornarem centrais na sua análise o planejamento e a morfologia. A vida dos habitantes seria diretamente afetada pelo modo como a cidade é construída, em termos materiais e físicos. De acordo com os autores, os moradores que vieram habitar as superquadras teriam uma visão da vida urbana diferente, muito mais pragmática e individualista do que as dos habitantes que formaram as cidades-satélites, por exemplo. Aldo Paviani (2010), citado no texto dos autores, defende, por sua vez, que Brasília foi com o tempo se tornando o reflexo da sociedade brasileira, marcada pela desigualdade e dominada pela especulação imobiliária, tornando o Plano Piloto um gueto das classes média e alta. Daí se origina a crítica de que as ruas são mortas e nos faltam esquinas, de que o sonho da utopia modernista se desfez na capital do País, ao contrário do que pretenderam os planejadores originais. Seria então, correto considerar que o erro não está no projeto, mas sim na sua aplicação e nos processos históricos que ocorreram posteriormente à instalação da cidade? Talvez, se analisarmos um ponto inicial, onde o antes inexistia, como se Brasília tivesse

inaugurado uma nova era, um marco zero, como se, a partir daí, espaço e tempo pudessem ser totalmente transformados.

Na visão de Lucio Costa, a superquadra não seria somente um lugar de morada, mas também um lugar de “passagem”, de permanências, de encontros, entre outras coisas. Essa questão é quase lúdica e romântica, mas há que se considerar também o aspecto funcional. Em *Brasília: cidade moderna, cidade eterna*, Holanda (2010) levanta várias considerações para repensar a questão do “lugar”. Na opinião desse autor, o questionamento deve ser pessoal, e a avaliação tem que ter como tema central o valor do lugar no cotidiano da pessoa, o que implica, se satisfaz as exigências práticas da vida, no dia a dia, no sentido de tipo e quantidade de espaços para as atividades e para desenvolver os relacionamentos:

(...) funciona bem para as práticas que abriga? Sentimo-nos confortáveis quanto ao calor e ao frio? Emociona pela beleza? Facilita o convívio entre diferentes classes sociais, etnias, gêneros, gerações? (HOLANDA, 2010, p. 18)

Ainda citando Holanda, não podemos deixar de analisar os aspectos topoceptivos,¹⁹ ou, simplificando, os aspectos afetivos. A avaliação passa pelo impacto nas pessoas em termos da satisfação de diversos tipos de expectativas (funcionais, bioclimáticas, econômicas, sociológicas, topoceptivas, afetivas, simbólicas e estéticas). Segundo Holanda (2010), avaliar a arquitetura em todos esses aspectos implica conhecer, em cada um deles, a estrutura de relações entre atributos da configuração urbana e expectativas humanas. Essas relações, denominadas de códigos, podem ser universais, quando envolvem características idênticas para todos os seres humanos; grupais, quando estão relacionadas a características de uma determinada classe social; ou individuais, quando dependem de uma visão de mundo particular.

Há que se refletir se, em algum momento, existiu essa preocupação na época do projeto do Plano Piloto. A intenção de se pensar em um bairro “moderno” é compatível com esse conceito ou a identidade da cidade, como lugar, foi construída posteriormente, incentivada e mantida?

Analisando teorias sobre o espaço público, encontramos Sennett (1988), que trata das “tirantias da intimidade” e do esvaziamento dos espaços públicos, pois o planejador urbano, ao tentar oferecer praças, espaços abertos, e buscar melhorar a qualidade de vida, não consegue ler as enfermidades sociais e acaba por encontrar, na população, desconfiança em relação aos

¹⁹ A *dimensão topoceptiva* observa as características configurativas dos espaços incidentes na noção de localização dos indivíduos, em termos de orientação e identificação. Examina-se o desempenho topoceptivo dos lugares em diversos níveis de apreensão do espaço: níveis de conhecimento sensível e abrangência universal (percepção e imagem mental) e nível de conhecimento profissional e abrangência restrita (representação projetual). Conf. KOHLSDORF, Maria Elaine; KOHLSDORF, Gunter. *Dimensão topoceptiva*. Disponível em: [www.ufscar.br/~cec/arquivos/referencias/Texto Maria Elaine.doc](http://www.ufscar.br/~cec/arquivos/referencias/Texto%20Maria%20Elaine.doc).

outros e um tipo de perversão que entendem por vida comunitária: “(...) o planejador cria a própria esterilidade que poderia estar querendo evitar” (SENNETT, 1988, p. 380). Seriam essas enfermidades sociais identificáveis à época do planejamento urbano de Brasília? A análise a ser feita, no caso, é a observação de quais desafios sociais se apresentavam à época do planejamento de Brasília e quais se acentuaram em decorrência do uso (ou não) do espaço coletivo ou como consequência da própria evolução social, e como elas se refletem na população que hoje habita o Plano Piloto.

Nesse sentido, o conceito apresentado por Costa se contrapõe ao pensamento sustentado por Sennett para as relações sociais em tempos atuais. O sociólogo descreve um cenário da vida pública em Londres e Paris nos anos 1750, quando o florescimento da classe burguesa e a derrocada da aristocracia indicariam o “fim da vida pública”. As novas relações sociais vão se delineando na “Cosmópolis”, onde as transformações são percebidas, pois os atores dessas mesmas transformações são os habitantes da grande metrópole. Os espaços públicos geram estranhamento, perigo, indiferença, e por isso o espaço privado assume o papel de concentrar os valores da vida, significando o refúgio, a segurança. No início da modernidade, a sociedade europeia propõe uma estratificação da sociedade de “tal forma e em tão díspares compartimentos que eles perderam o senso de pertencerem à mesma espécie [...] o público era uma criação humana e o privado uma condição humana” (SENNETT, 1988, p. 381).

Sennett, portanto, apostaria que o espaço da superquadra ficaria vazio e sem uso, considerando que o bloco residencial e sua configuração morfológica ofereceriam maiores condições de sossego e segurança; e o arranjo da forma urbana dificultaria o contato entre estranhos. Estar na rua seria um favorecimento da necessidade e condição de se movimentar, passar, circular; mas não mais de socializar. Numa cidade voltada ao uso do automóvel, o indivíduo passa a não perceber o espaço a sua volta, pois a tendência é de se isolar em um veículo privado e exercer o “direito” de se movimentar sem ser interrompido. O não uso do espaço, segundo o autor, favoreceria a hipervalorização da individualidade, o que culmina em uma cidade intimista.

Sennett propõe ampliar a análise da cidade modernista, chamando a atenção para o fato de que esse modelo favorece a formação de guetos, onde a esfera sensitiva e emocional da vida transforma relações sociais em barreiras psicológicas: se o outro não for igual aos do grupo, ele não será aceito na comunidade. O projeto moderno de cidade zoneada ou atomizada compromete o espaço público quando traz a homogeneização dos usos e, conseqüentemente, a homogeneização das pessoas no seu cotidiano. Não há diversidade nem complexidade de experiências no espaço urbano, e, desse modo, o contato social é enfraquecido.

Pode-se dizer, então, que atualmente o pequeno núcleo urbano da superquadra reflete as desigualdades geradas em outras esferas e comuns, infelizmente, na sociedade brasileira, como, por exemplo, a irregularidade na distribuição de renda. Pensando no direito à cidade e ao lugar, a cidade capitalista global, sustentada pelos valores do livre mercado, transformou-se em um bem de consumo, e seus habitantes vivem dependendo de sua capacidade de consumir o que aquela aglomeração urbana lhes oferece (HARVEY, 2009).

É importante mencionar que a arquitetura moderna aplicada no projeto do Plano Piloto de Brasília já estava sendo revista na Europa à época do planejamento da cidade. Na segunda metade dos anos 1950 e início dos anos 1960, um grupo de arquitetos, conhecido como “Team X” (SEGAUD, 2016), propunha uma reorientação da análise dos problemas urbanos, destacando a importância da pequena escala como ponto inicial do projeto, e daí derivando para a grande escala. Simultaneamente, surgiram os “situacionistas”, repensando o projeto urbano através dos conceitos da psicogeografia.²⁰ No Brasil, como dito, ainda se festejavam as lógicas construtivas do Ciam, que defendiam o conceito da cidade moderna pura, em que pilotis e térreos livres, grandes escalas, setorização e eixos viários contribuíam para a criação do bom espaço urbano.

Podemos hoje considerar que não existe uma relação estreita entre os níveis de sociabilidade e os limites territoriais da vizinhança, no caso de Brasília. O projeto da superquadra, por si só, “não favorece o equacionamento de problemas e contradições sociais, ou mesmo despertar o nível de consciência política ou social”. (FERREIRA, GOROVITZ, 2009, p. 19)

Nessa combinação de cenários complexos, existe a questão do envelhecimento.

4.2.6 Ações futuras e planejamento urbano: pensando a coletividade

Espaços públicos devem ser pensados para serem espaços de celebração, em que as trocas econômicas e sociais ocorrem, os amigos se encontram e as diferentes culturas se entrelaçam.

De acordo com a organização não governamental PPS – Project for Public Spaces,²¹ que se dedica a criar e manter lugares públicos de qualidade em conjunto com as comunidades,

²⁰ A *psicogeografia* é a exploração do ambiente urbano que enfatiza a diversão e a “teoria da deriva”, segundo a qual a experimentação do espaço urbano se dá através de percursos não definidos, onde o usuário é incentivado a “flanar” pela cidade, desenvolvendo intuitivamente referências ou mapas mentais, armazenados no inconsciente.

²¹ Disponível em: <https://www.pps.org/article/grplacefeat>. Acesso em: 10 jul. 2019.

os espaços urbanos, para serem bem vistos pela população, devem ter geralmente quatro características: acessibilidade – facilidade de acessar e transpor o espaço, além da conectividade, capilaridade e mobilidade; usos e atividades – as pessoas têm que estar comprometidas em desenvolver atividades no local; estética – o espaço é confortável e tem boa aparência; e sociabilidade – um espaço convidativo, que possibilite encontros e no qual as pessoas queiram permanecer, conversar com amigos e interagir com desconhecidos.

A boa acessibilidade pode ser avaliada pela quantidade de ligações de determinado local em relação à malha urbana da cidade, tanto do ponto de vista visual quanto do ponto de vista físico. O espaço deve ser de fácil acesso e de fácil transposição: deve ter boa permeabilidade e permitir que o indivíduo tenha uma perspectiva visual aberta e ampla, tanto a grande distância quanto a pouca distância.

Os elementos que delimitam o espaço também são importantes: por exemplo, uma linha de comércio ao longo da rua, com fachadas ativas, boas calçadas e iluminação apropriada, geralmente é um local mais interessante e mais seguro para se andar do que um espaço ermo ou uma área residual com um bolsão de estacionamento.

Quando o espaço é confortável e se apresenta amigável ao usuário, ou seja, quando esse local contribui para a boa qualidade estética da cidade à qual pertence, existem maiores possibilidades de interação e utilização: alguns usuários podem estar apenas passando, outros contemplando a vista, outros praticando esportes ou apenas observando o vaivém das pessoas.

Conforto também significa a percepção positiva em relação a segurança, limpeza e disponibilidade de mobiliário urbano – em especial em lugares de contemplação e relaxamento, como praças, áreas verdes, calçadas, bancos e jardins.

As atividades são a peça-chave dos lugares urbanos mais agradáveis: são a razão que leva as pessoas a visitá-los pela primeira vez, e a razão de elas quererem continuar a frequentá-los. É também o que torna determinado lugar especial ou único. Quando um espaço não tem uma destinação, ou quando ali não existe incentivo e/ou vocação para desenvolvimento de atividades e usos diversos, ele ficará vazio a maior parte do tempo – e não será um bom local de uso público da comunidade dentro da malha urbana.

Jane Jacobs (2011) defende que a qualidade de vida nas cidades se solidifica a partir de seu uso cotidiano, fomentada por meio da promoção ou não de diversidade urbana nas escalas da cidade, na vizinhança, na rua, no bairro. Ela aponta que uma das características dos grandes centros urbanos é “a necessidade que as cidades têm de apresentar uma diversidade de usos mais complexa e densa” (JACOBS, 2011, p. 13).

A densidade urbana também é importante. Segundo Jacobs, o sucesso ou fracasso de parques locais nos bairros depende do tipo de ocupação e do uso do solo nas proximidades dessas áreas verdes. Diversidade de usos e diferentes tipos de frequentadores geram diferentes necessidades e pulverizam os horários de utilização dos locais, ou seja, incentivam o uso do espaço público em diferentes horas do dia e da noite. A localização no contexto mais amplo também é essencial. Ao invés de posicionar o parque em áreas pouco densas, Jacobs aconselha justamente o contrário: posicioná-lo onde já há vida urbana, gente passando, fluxos de pedestres e interação microeconômica. Disso conclui-se que também são importantes aspectos como as conexões com o tecido urbano existente, a relação com as principais vias de fluxo (de automóveis e de pedestres) e a possibilidade de interação entre as atividades internas e externas ao parque, entre outros fatores.

Segundo as observações da autora, a riqueza da vivência nas cidades e na troca cotidiana está no poder de promover (a) segurança urbana, (b) contato entre os cidadãos (promoção da vida pública) e (c) integração infantil (adultos, mesmo que desconhecidos, assumindo a vigilância da recreação informal das crianças) (JACOBS, 2011, Parte 1).

É difícil para um local público se tornar um espaço que incentiva a sociabilização – mas, uma vez que se torna, as características e as particularidades adquiridas são inconfundíveis. Quando as pessoas reconhecem que determinado local é onde encontram amigos e fazem novas amizades, onde se sentem à vontade e seguras para interagir com estranhos, elas tendem a sentir um forte apego e senso de pertencimento àquela comunidade e ao lugar que promove esse tipo de sociabilização.

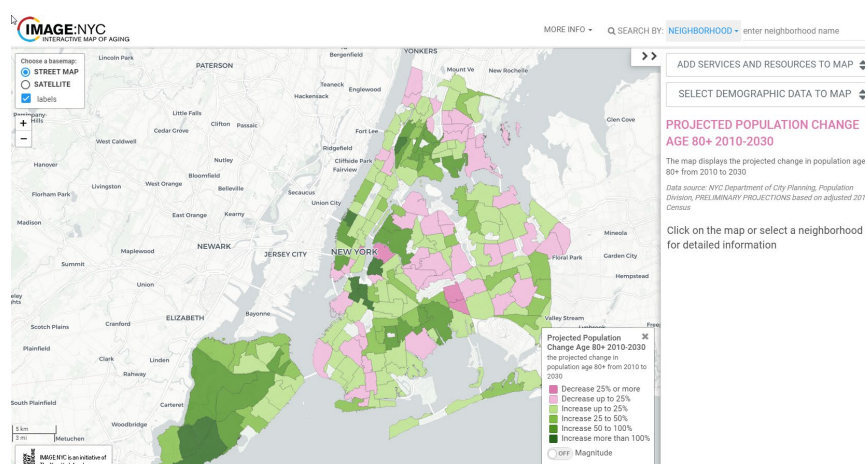
Iniciativas como as da prefeitura do município de Toyama, no Japão,²² promovem a recuperação do espaço urbano através de ações positivas que afetam diretamente os idosos e beneficiam toda a comunidade. Programas como o Jardineiros Intergeracionais – que combina iniciativas da prefeitura municipal e corporações, criando programas extensivos para a terceira idade com o apoio de jovens voluntários, para cuidar da jardinagem de áreas públicas e pequenos jardins externos mantidos pela iniciativa privada especificamente para essa iniciativa; Passes Especiais nos transportes públicos da cidade – que promovem 30% de desconto nas passagens comuns e passes culturais gratuitos para avôs e avós que acompanhem seus netos em visitas a museus, zoológicos e sítios turísticos; Mobilidade da Terceira Idade – voluntários levam grupos de idosos para caminhadas pela cidade ou em zonas próximas rurais; Cuidados com a Saúde – hospital público tem programas para visitas domiciliares de geriatras, clínicos

²² Disponível em: http://www.100resilientcities.org/wp-content/uploads/2017/07/Toyama_Resilience_Strategy_-_PDF.pdf. Acesso em: 10 jul. 2019.

gerais e enfermeiras a lares de idosos, e a prefeitura criou o primeiro centro preventivo de cuidados médicos através da hidroterapia termal, voltado a problemas de mobilidade em indivíduos com mais de 60 anos; Segurança Virtual – uma companhia privada está desenvolvendo um sistema integrado para monitorar idosos que vivem sozinhos em suas casas, e no caso de acidentes domésticos, a cidade tem uma rede de 400 associações comunitárias para coordenar respostas às chamadas de emergência de pessoas idosas em situação de vulnerabilidade.

A cidade de Nova York aplica dados estatísticos ao planejamento urbano e ao gerenciamento do espaço público. Evidências indicam que as características da vizinhança afetam mais as pessoas idosas do que outras faixas etárias, principalmente devido à mobilidade reduzida, e as consequências das condições negativas da vizinhança são sentidas pelos mais velhos mais em longo prazo, o que resulta em instabilidade de saúde. Através de dados obtidos pela parceria firmada entre a prefeitura local e centros comunitários, o Centro de Pesquisa Urbana e a Academia de Medicina, ambos da Universidade de Nova York (NYU)²³ desenvolveu um mapa interativo de código aberto de todo estado de Nova York com sobreposições que informam sobre cultura, segurança, prestação de serviços, saúde e serviços sociais, entre outras coisas, de maneira a construir conexões entre setores, instituições e organizações, levando a uma unidade social e esforço conjunto no sentido de apoiar o envelhecimento ativo.

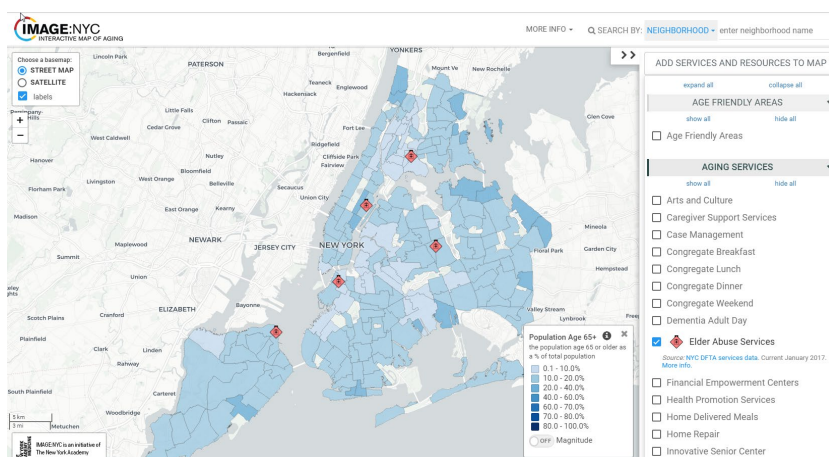
Figura 17 – NYC Interactive Map of Aging – Projeção das mudanças populacionais – 2010-2030



Fonte: Prefeitura Nova Iorque, 2019.

²³ Disponível em: <http://www.imagenycmap.org/>.

Figura 18 – NYC Interactive Map of Aging – População com 65 ou mais – Informação sobre postos de socorro e atendimento a idosos em situação de abuso doméstico



Fonte: Prefeitura Nova Iorque, 2019.

Os serviços que podem ser consultados no mapa, além de dados demográficos, incluem indicação de áreas públicas amigáveis para idosos, eventos culturais adequados para a terceira idade, centro de cuidadores voluntários, áreas de refeições comunitárias gratuitas e de atividades comunitárias desenvolvidas durante fins de semana, áreas de atendimento primário a adultos com demência, postos de atendimento a idosos em situação de abuso, centros de apoio financeiro, centro de atendimento de emergência e apoio primário à saúde, restaurantes e bares para entrega de refeições em domicílio, profissionais para pequenos reparos em domicílio, centros de apoio para orientações nutricionais, centros de cuidados físicos diversos, educacionais e de serviço social, rede de advogados especializados em terceira idade, centros de tecnologia e centros de mobilidade, informações sobre facilidades médicas (localização de hospitais e recomendações de cuidadores, centros de saúde com especialização em geriatria), serviços segurança pública (delegacias, bombeiros, ruas seguras para idosos, zonas de evacuação em caso de ocorrência de furacões), serviços recreacionais (áreas de descanso, jardins botânicos, mercados e feiras, praças e áreas pedestrianizadas, piscinas públicas, centros de recreação), áreas com instituições culturais (livrarias públicas, centros de artes visuais, teatros, museus, galerias, universidades e zoológicos), programas de moradia para idosos, opções de transporte (metrô, rotas de ônibus, pontos de ônibus, terminais de barcos e trens locais) e informações sobre distritos administrativos e órgãos legislativos.

No Chile, a cidade de Santiago apresenta dados demográficos semelhantes aos europeus em relação ao número de indivíduos com mais de 65 anos, ou seja, o País enfrenta os desafios de um futuro em que a população envelhecerá rápida e gradativamente. Para a Agência

de Pessoas Idosas do Governo de Santiago,²⁴ o primeiro passo é entender os desejos de pessoas mais velhas: para isso, foram criados espaços públicos para inclusão cívica e participação dos idosos, não apenas para atender a essa comunidade, mas também para que interajam com pessoas de diferentes idades. Paralelamente a isso, uma campanha de sensibilização da comunidade foi desenvolvida, no sentido de alertar para as necessidades dos idosos no espaço urbano, promover a gentileza entre cidadãos e incluí-los nas decisões dos processos de planejamento urbano.

Outros casos importantes de cidades com políticas de planejamento urbano amigáveis aos idosos são:

- Donostia/San Sebastián, Espanha – a política de reorganização institucional do município prevê consultas permanentes aos residentes mais antigos da cidade, para planejar melhorias futuras no ambiente urbano, com especial ênfase em impactos a longo prazo. A criação e a operação conjunta e o estudo de diferentes cenários são ferramentas para identificar novos desafios e propor novas soluções.²⁵
- York, Inglaterra – Através da Aliança de Ações para Pacientes Portadores de Demência, estabelecida em 2013, a cidade de York vem planejando intervenções nos espaços públicos para se tornarem amigáveis aos portadores de limitações físicas e mentais. O objetivo é manter certo grau de independência e qualidade de vida, conscientizar a população e combater o preconceito, melhorando a vida de pacientes e cuidadores.²⁶

Como exercício para fundamentar este estudo, algumas dessas ações se mostraram muito ilustrativas quando se pensa em planejamento para espaços adequados para a terceira idade. Redesenhar o espaço urbano para uma sociedade em processo de envelhecimento é uma ação que envolve interdisciplinaridade. Ao se analisar o caso de Nova Iorque, por exemplo, percebemos que oferecer oportunidades para que o idoso tenha autonomia passa pela informação e pela tecnologia, em seus mais diversos aspectos, embasados por dados estatísticos que norteiam estudos atuais e projeções futuras. Da mesma maneira, promover o envelhecimento ativo através de um planejamento urbano voltado a este público envolve a participação de conselhos comunitários e da população em geral, que são os agentes que

²⁴ Disponível em: <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/23288604.2017.1353844>. Acesso em: 11 jul. 2019.

²⁵ Disponível em: <https://extranet.who.int/agefriendlyworld/network/donostia-san-sebastian/>.

²⁶ Disponível em: https://www.dementiaaction.org.uk/local_alliances/2934_york_dementia_action_alliance.

realmente definem lugares e objetivos; passa pelos cientistas sociais, que estudam comportamentos sociais, passa pelo poder público, que fornece segurança e infraestrutura social, e é mais eficiente quando alcança uma parte significativa dos moradores de um grande centro urbano, utilizando uma ferramenta tão útil quanto a internet.

Já o caso de Toyama, no Japão, exemplifica como é importante a atuação conjunta de governo e sociedade, no sentido de promover ações que contam com o apoio financeiro de instituições privadas, mas com a iniciativa e o incentivo do governo, como é o caso dos jardineiros intergeracionais. Construir um contexto social no qual se reconhece e se estimula o valor potencial e recursos representados pelos idosos em termos de competência, sabedoria e vivência é a principal lição que a sociedade japonesa pode nos ensinar em relação à promoção da velhice saudável e inclusiva.

Em termos de prevenção de doenças, especialmente as mentais e de tratamento de males cognitivos e outros, o espaço público também é essencial como parte do recurso terapêutico. O contato com a natureza e o cuidado com os espaços de permanência e observação ao ar livre, essencialmente, tem efeitos muito benéficos para os indivíduos com doenças mentais. Estar em um jardim, ver árvores, ouvir pássaros cantando, ver o céu e ter contato com o mundo exterior são fatores associados ao bem estar mental momentâneo.

Outras ações em termos de inclusão cívica e atendimento a uma parcela específica e mais vulnerável entre os próprios idosos podem ser identificadas através dos exemplos aqui demonstrados: a análise da sociedade em processo de envelhecimento passa por sustentabilidade, por uma interdisciplinaridade de abordagem sobre o sistema de gerenciamento do espaço público e pela importância que se dá ao espaço urbano em uma cidade viva, segura, integrada e espontânea.

Em termos gerais, o estudo destes casos aqui demonstrados indica que ao se olhar o espaço público também como elemento de saúde pública, podemos entender o quanto é fundamental que o gestor entenda que a ação política passa pela coletividade, e que deve ser compartilhada de maneira a vencer diferenças e dificuldades. No caso específico dos idosos, fornecer possibilidades de convívio, atratividade para a vivência no espaço exterior comum deriva para o fortalecimento de um espaço de construção de cidadania. Evitar espaços públicos invisíveis, mal cuidados e pouco frequentados, como por exemplo, alguns dos chamados “fundos” dos comércios locais da Asa Sul, é promover a qualificação de espaços abertos a todos, contribuindo para a conscientização do cidadão e para a multiplicação das relações sociais. Portanto, temos que pinçar, em ações que estão em curso no mundo todo, maneiras de proporcionar inclusão social através de propostas de planejamento urbano a médio e longo

prazo, e *a posteriori*, maneiras de gerir a cidade utilizando também a tecnologia e ferramentas digitais, que podem e devem aumentar a participação de usuários na produção e na manutenção dos espaços públicos.

O que se conclui é que as ferramentas tecnológicas, aliadas a metodologia de planejamento mais tradicionais e a características comportamentais e culturais de cada população são elementos complementares na criação de espaços mais atrativos, interativos e criativos, contribuindo para agregar valor aos espaços reais das superquadras. O que se observa, infelizmente, é que ainda que existam áreas públicas excelentes no Plano Piloto, no que diz respeito a grandes áreas ajardinadas e valorização da natureza, as potenciais funções e qualidades dos espaços públicos não são exploradas e em alguns casos ainda tem conceitos presos à ideia de valorização do tráfego motorizado que permeou o planejamento inicial da cidade. Na verdade, a promoção do espaço público de qualidade, assim como se vê nos casos aqui demonstrados, e ainda mais quando se vê pela ótica do envelhecimento ativo, deveria ser uma prioridade de política urbana.

5 A SUPERQUADRA: ESTUDO DE CASO

5.1 Brasília: Desenho Urbano, Planejamento Urbano e Gestão Urbana

Ao analisar assuntos referentes à qualidade de vida na superquadra atualmente, deparei-me com o seguinte dilema: seriam as avaliações, positivas e/ou negativas, feitas pelos habitantes mais idosos consequências diretas de um desenho urbano modernista, ou seriam elas fruto de anos de falta de planejamento urbano e de interesse dos gestores urbanos?

A partir desse questionamento, decidi iniciar pela definição do que seriam os princípios que identificam a qualidade do desenho urbano, que devem sempre englobar a visão da comunidade sobre o espaço público, as relações entre desenho urbano, planejamento e zoneamento e os princípios substantivos de desenho urbano sustentável.

O sentido do termo *desenho urbano* pode ser vinculado tanto a um produto quanto a um processo (CARMONA, TIESDELL, 2007, p. 1). Ao interpretarmos como produto, a expressão “desenho urbano” refere-se mais a uma forma urbana concretizada ou idealizada, de maneira a qualificá-la. O desenho urbano “produto” é um elemento cuja concepção e finalização envolvem diversos agentes – arquitetos, urbanistas, moradores, interventores –, que, consciente ou inconscientemente, visam a defender seus próprios pontos de vista ou suas teorias sobre a concepção do espaço urbano.

O espaço urbano como “processo” envolve uma sobreposição de sucessivas decisões e intervenções, em escala micro ou macro, sobre a forma urbana, sem preocupação formal com qualquer técnica ou teoria de desenho urbano. Esse é o processo pelo qual a maioria das cidades brasileiras é formada, desde o princípio da conformação dos nossos assentamentos urbanos (CARMONA, 2003, p. 55).

No Plano Piloto, entretanto, o desenho urbano é fruto de um processo consciente, pois a forma urbana é um objeto derivado de um processo de concepção anterior à sua concretização como espaço. A intenção específica dos planejadores urbanos orienta a configuração da forma urbana idealizada, eternizada pelos condicionantes indicados posteriormente, no processo de tombamento de Brasília como Patrimônio Cultural da Humanidade, em 7 de dezembro de 1987.

Kevin Lynch (2006, p. 129), em 1960, já apontava o processo consciente do desenho urbano como um instrumento necessário diante da intensificação do processo de urbanização. Em contrapartida, ainda segundo esse autor, o processo inconsciente do desenho urbano favorece características positivas, como, por exemplo, a vitalidade urbana, características estas que muitas vezes tentam ser mimetizadas em outros processos conscientes, mas que frequentemente não alcançam os mesmos resultados.

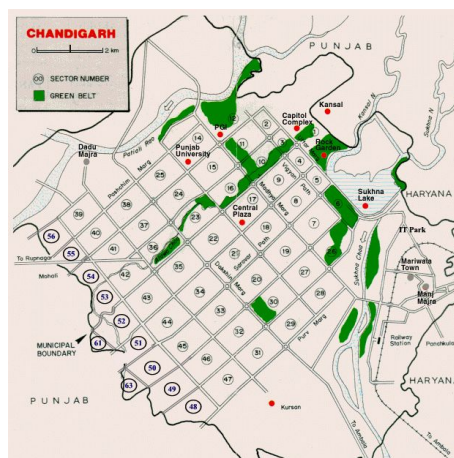
Já o planejamento urbano tem como objeto e objetivo o desenvolvimento urbano. Sendo entendido como um processo, e não um produto, o planejamento é sempre uma atividade de ordenamento de atos e de elementos para o cumprimento de metas e o alcance de um objetivo predeterminado. O que se leva em conta são os elementos que contribuem com o futuro, a antevisão de fenômenos e a previsão de comportamentos.

Segundo Teixeira (2013), o verdadeiro produto do planejamento urbano é intangível e incomensurável em diversos aspectos, pois remete às complexas relações envolvidas no processo de desenvolvimento urbano. Tais definições (do desenho urbano como um produto, um processo consciente e um processo inconsciente, e do planejamento urbano como um processo consciente) são adotadas como elementos constantes, ou pressupostos da análise, com o objetivo de estabelecer parâmetro à análise das abordagens contemporâneas sobre conceituação de planejamento urbano e desenho urbano.

No caso do Plano Piloto de Brasília, projeto de autoria de Lucio Costa, assim como no projeto de ocupação para Chandigarh, capital de Punjab e Haryana, na Índia, elaborado por Le Corbusier, o processo consciente de desenho urbano foi a ferramenta utilizada na elaboração de toda uma cidade, em grande escala, para domínio público e para a arquitetura. Neste caso, a equipe de urbanistas detém o controle sobre o processo. O desenho urbano, à época, não levava em conta as práticas e teorias de outras ciências, como a psicologia e as ciências sociais, e nem

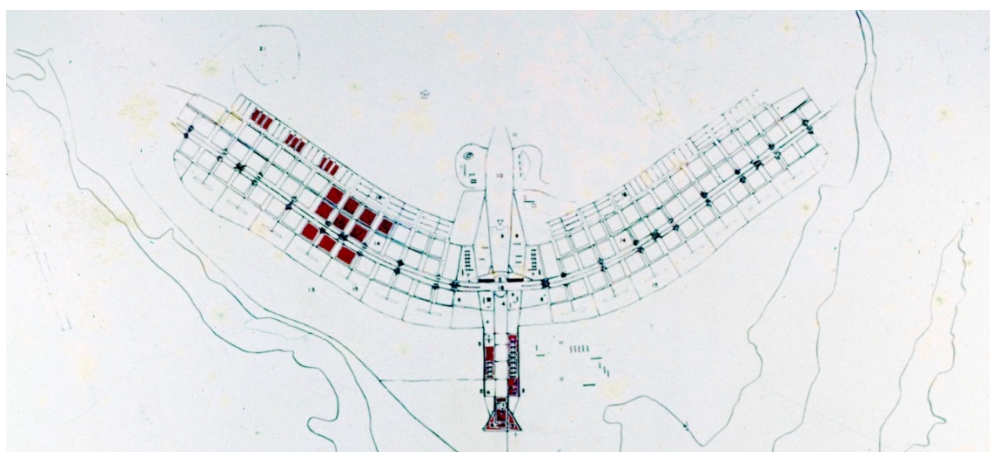
era voltado às questões específicas da sociedade moderna, de cunho político, econômico e cultural, elementos felizmente incorporados mais recentemente às formas de tratar as questões urbanas.

Figura 19 – Chandigarh – Plano geral de Le Corbusier



Fonte: <http://chandigarh-unicamp.blogspot.com/p/projeto.html>.

Figura 20 – Plano Piloto – Plano geral de Lucio Costa



Fonte: <http://especiais.g1.globo.com/distrito-federal/2018/desenho-de-brasilia-inspirado-em-aviao-mito-ou-verdade/>.

Ao se falar em relações entre o desenho urbano e o planejamento urbano na atualidade é importante citar Souza (2010), que apresenta análises sobre os diferentes aspectos temporais envolvidos no planejamento urbano, mas com foco na gestão urbana. O autor não apresenta uma definição imutável de planejamento urbano, mas foca sua análise no conceito dos distintos referenciais temporais envolvidos no planejamento e na gestão: planejamento como a antevisão de fenômenos futuros, caracterizando uma preparação para a futura gestão, pois essa é a administração de situações presentes, com recursos disponíveis, contemplando demandas imediatas (SOUZA, 2010, p. 46). Assim, com referenciais temporais e tipos de atividades

distintos, esses campos não estabelecem uma relação de hierarquia, ao contrário, dependem um do outro (SOUZA, 2006, p. 150-151).

A teoria defendida por Souza (2010) é baseada na radicalização do planejamento urbano, que ocorre da “separação institucionalizada entre dirigentes e dirigidos [...] dando-se a oportunidade de surgimento de uma esfera pública dotada de vitalidade e animada por cidadãos conscientes, responsáveis e participantes” (SOUZA, 2010, p. 175).

O mesmo autor (SOUZA, 2010, p. 55-59) opta por não discutir a diferença entre urbanismo e desenho urbano, tratando-os como campos equivalentes, mas distintos do planejamento urbano:

Planejamento urbano (o qual deve, aliás, ser sempre pensado junto com a gestão, seu complemento indissociável) sugere, por conseguinte, um contexto mais amplo que aquele representado pelas expressões Urbanismo e Desenho Urbano. **O planejamento urbano inclui o Urbanismo** (ou o Desenho Urbano, como preferirem); o último é um subconjunto do primeiro. (SOUZA, 2010, p. 58-59, grifo do autor.)

O fato de haver um plano urbanístico *a priori*, uma destinação de espaços segundo uma setorização bem clara, uma definição de usos e ocupações do território antes mesmo de a cidade ser implantada e um centro delimitado com uma função preestabelecida não impediu a seletividade espacial e a valorização dos espaços do Plano Piloto, características presentes de um modo geral no processo de metropolização no Brasil.

Nas superquadras de Brasília, a preocupação com as soluções de desenho urbano e com as normas edilícias deveriam qualificar a consolidação dos espaços de transição e de permanência entre os edifícios, com usos públicos e semipúblicos, áreas de contemplação, e ambientes citadinos e administrativos.

Com a vivência cotidiana, verificamos que o descaso com os espaços públicos no Plano Piloto é gritante. Soluções de intervenção de desenho urbano, com especial carinho voltado à acessibilidade do cidadão, como passeios apropriados, bancos, boa iluminação, bicicletários, ciclovias bem implantadas e mantidas, opções diversas de mobiliário urbano estimulariam o pleno uso do espaço público.

E, para incentivar o uso do espaço público, é preciso pensar nos cidadãos que moram, circulam, estudam, trabalham, consomem, usam e prestam serviços, expõem opiniões coletivamente como sociedade democrática e se divertem em espaços que devem se apresentar adequados ao lazer, com jardins, quadras de esporte, espaços destinados à contemplação, às trocas, à preservação, à conservação... Ou seja, concretizar o que nos vem em mente quando Lucio Costa descreve, em seu relatório do Plano Piloto de Brasília (2014), um espaço vibrante

e pulsante, onde uma dinâmica urbana favorece a vitalidade das áreas da cidade, regeneradas por pequenas ações e intervenções pontuais listadas nos parâmetros de desenho urbano contemporâneo, respeitando os valores históricos de uma cidade modernista.

Podemos citar diversos exemplos: a renovação urbana em Dublin, impulsionada pela revitalização dos espaços culturais de Temple Bar; o projeto de recuperação do Chiado, em Lisboa; e as políticas de recuperação urbana baseadas em projetos habitacionais, na Holanda e na Inglaterra.

A gestão urbana, amparada nos valores referentes às questões demográficas em mutação no perfil populacional do Plano Piloto, bem como nas mudanças das estruturas familiares e dos arranjos sociais, é certamente um dos instrumentos para melhoria e incentivo da qualidade de vida na nossa cidade. Assegurar a convivência e a diversidade de grupos sociais dentro da superquadra através de ações que recobririam a importância histórica de Brasília é um instrumento importante como parte de um entendimento de que se deve favorecer e desenhar novas possibilidades sobre os significados da vida cotidiana na cidade.

Podemos então situar essa discussão entre duas dimensões aparentemente contraditórias: a dimensão da concepção ideal, que é amparada pelo Estado no sentido de ser o agente responsável pela implementação do Plano original da cidade e pela elaboração e implantação de normas de controle do uso e ocupação do solo; e a dimensão da realidade, em que vários agentes exigem a flexibilização e a atualização das normas, de acordo com o que é vivido, pensado, sofrido e usufruído no dia a dia.

Brasília é, de maneira muito representativa, o reflexo de um pensamento otimista sobre o futuro e uma expressão de segregação socioespacial sem precedentes, típica da realidade brasileira. O modelo escolhido por Lucio Costa, de certa maneira, opunha-se à urbanização tradicional. Marcado por normas rígidas, esse modelo adotava o controle estatal sobre a posse e o uso da terra e um plano urbanístico a ser implantado. A meta para a capital era atingir o tamanho pré-definido de 500 mil habitantes no ano 2000, e o Estado não só era proprietário da terra urbana como também detinha o poder sobre a oferta de área para futuras ocupações, consolidando assim uma possibilidade de gerir e decidir sobre o território de maneira bastante absoluta.

O modelo de gestão fundiária do território, no caso de Brasília, tem, portanto, sua origem fundamentada na instituição do monopólio da terra. Os instrumentos jurídicos implantados em seguida, como a instituição da Novacap e a criação das cidades-satélites, contribuíram para consolidar essa ferramenta e para a segregação e exclusão socioespacial. Além disso, a desapropriação de todas as terras pertencentes a particulares, em 1967, e a

instituição de planos visando a resguardar o espaço da capital, como o Programa Especial da Região Geoeconômica de Brasília (Pergeb), em 1975, contribuíram para a criação de um “bolsão” que visava a proteger a cidade como capital, mas que não reforçava seu papel como elemento de integração nacional. O Pergeb tinha como uma de suas premissas “a criação de subcentros polarizadores, como forma de ofertar serviços e moradia para população regional, evitando-se pressão direta sobre o equipamento urbano instalado em Brasília.”²⁷

Assim, Brasília surgiu como um grande empreendimento governamental, com o Estado atuando ao mesmo tempo como agente planejador, agente financiador e único proprietário de terras.

A partir do detalhamento e complementação do Plano Piloto de Lucio Costa, descrito no Decreto nº 10.829/87 – Brasília Revisitada, definindo novas áreas residenciais no Plano Piloto e nos principais eixos viários e do reconhecimento de Brasília como Patrimônio Cultural da Humanidade pela Unesco, em 1987, procurou-se assegurar o cumprimento dos princípios arquitetônicos e urbanísticos no Plano Piloto, sob forte pressão de demanda por unidades habitacionais.

Dessa maneira, o Estado adota um modelo de gestão que não mais impede a atuação dos agentes imobiliários no espaço urbano, mas que tenta coibir a expansão desenfreada promovida pela informalidade e pela ocupação irregular de terras e aparecimento de loteamentos clandestinos. Ironicamente, a manutenção do padrão de ocupação e uso do solo, pensado inicialmente para a cidade, só foi possível dentro dos limites do próprio Plano Piloto; para além dos seus limites, o aglomerado urbano segue sem qualquer planejamento.

Brasília sempre teve seu processo de gestão urbana caracterizado pelo controle do Estado, burocratizado e centralizado, detendo todo o poder de decisão e de veto. Um modelo que procurou trabalhar com uma cidade idealizada e irreal, ignorando o papel dos diversos atores sociais, em particular dos cidadãos mais fragilizados, como portadores de deficiência física e idosos. A legislação jurídica respalda todo esse processo, uma vez que restringe o quadro de ocupação fundiária de uma maneira que não contribui para a diminuição das irregularidades na ocupação urbana e nem para a fiscalização e punição, mas acontece muitas vezes atuando já em instâncias finais, utilizando instrumentos de regularização para ocupações há muito consolidadas. A esse quadro somam-se a dificuldade de investimento do Estado e sua

²⁷ CODEPLAN. Programa Especial da Região Geoeconômica de Brasília – PERGEB. Exposição de Motivos nº 115, junho 1977. Disponível em: <http://www.codeplan.df.gov.br/wp-content/uploads/2018/03/NT-Regi%C3%A3o-Metropolitana-do-Distrito-Federal-Subs%C3%ADdios-para-sua-cria%C3%A7%C3%A3o.pdf>. Acesso em: 5 jan. 2020.

própria incapacidade de gerenciamento, agravada por fatores políticos e sucateamento da máquina administrativa.

O processo democrático de gestão urbana atualmente é baseado em uma lógica social muito diferente. O Poder Público local, muito fragmentado, tem dificuldade em realizar uma ação integrada na gestão do território. O planejamento urbano, ainda visto como especialidade técnica, tem dificuldade de absorver o pensamento do cidadão comum e interagir em suas decisões com diversas camadas da sociedade. E, por fim, uma nova dinâmica operacional, adotando-se um modelo participativo, teria forte importância no equilíbrio do processo de discussão da cidade.

O planejamento eletrônico (*e-planning*) evoluiu como ferramenta urbanística na última década, quando novos dispositivos (mapas *on line*, realidade virtual, mídias sociais) foram disponibilizadas para a população em geral. Nas palavras de Almeida (2007, p. 25),

O termo e-planning tornou-se usual neste âmbito, e identificam-se diversas aplicações (...), que permitem fortalecer o entendimento e a comunicação de ações e políticas à população, por meio da divulgação e consultas à legislação, planos e projetos, pesquisas de opinião, câmaras de discussão, além da votação de propostas online. Estas propostas podem incluir recursos de comunicação multimídia (imagens e realidade virtual) como uma forma mais eficiente de representação da informação de planejamento urbano à sociedade.

O planejamento eletrônico requer uma série de ações preliminares, como mudanças nos métodos de coleta, armazenamento e análise de dados, uma revisão das metodologias de participação pública, novas técnicas de monitoramento e de avaliação dos processos de evolução urbana e novas considerações éticas.

Neste caso, além da internet em si, a população se beneficia de uma série de tecnologias, como redes de sensores, interfaces interativas em espaços públicos e em celulares.

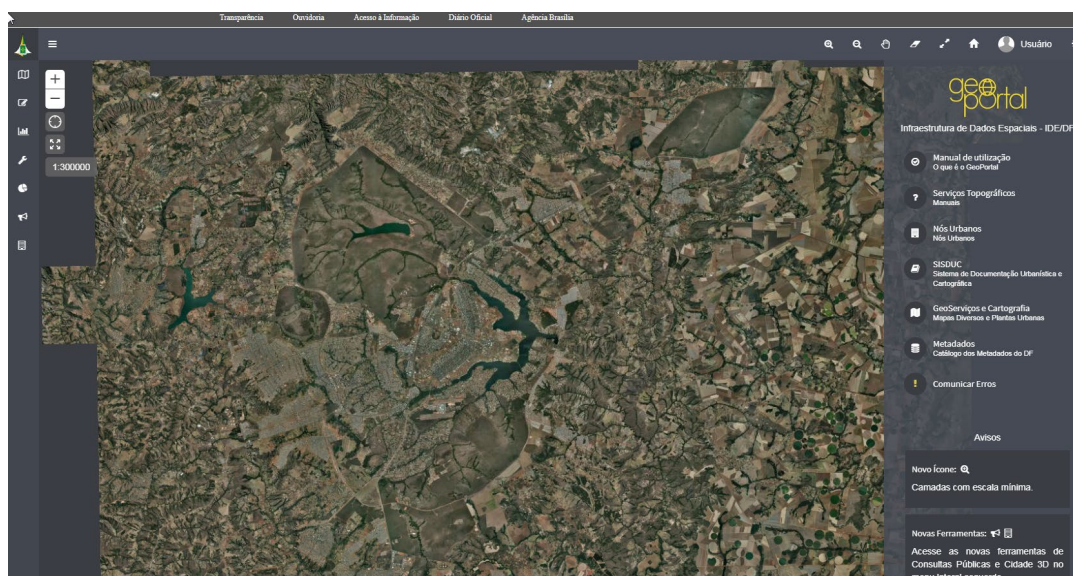
Como demonstrado anteriormente neste estudo, Nova Iorque já adotou a participação eletrônica como prática recorrente. Os mapas interativos, além de serem importantes ferramentas de informação para camadas específicas da população, como mães, pais e idosos, também contribuem para pensar a cidade de forma criativa e construtiva, de maneira inclusiva e participativa.

O conceito de *cidades inteligentes*, em que as tecnologias digitais são mescladas com as infraestruturas tradicionais, permite acompanhar, analisar e planejar a cidade, para melhorar sua eficiência, segurança e qualidade de vida para todos os cidadãos. Nas cidades inteligentes, de maneira geral, os *smartphones* são utilizados para coletar dados dos cidadãos e analisar o comportamento humano. Para analisar estes dados, é preciso utilizar e explorar técnicas específicas de mineração de dados (*data mining*).

Os chamados SIG – Sistemas de Informações Geográficas –, ou GIS, em inglês, são sistemas implementados em computador que têm como função adquirir, armazenar, manipular, avaliar e visualizar dados da cidade real sob três aspectos principais: dados geográficos (mapas,) seus atributos (tabelas) e as relações espaciais entre os elementos (relações topológicas). Em outras palavras, o SIG vincula elementos com representação espacial (lotes, ruas, edificações, setores censitários) às suas características não espaciais (proprietário, tipo de pavimentação, tipo de uso, renda média).

A tecnologia de dados georreferenciados – SIG – está disponível no Distrito Federal através da página da web denominada GeoPortal,²⁸ que reúne informações de vários órgãos do Governo do Distrito Federal sob o mesmo padrão, organizados através do sistema de Infraestrutura de Dados Espaciais do Distrito Federal (IDE/DF). Através do catálogo de ferramentas oferecido, o usuário pode medir objetos, ativar legendas, acessar fotos aéreas históricas, obter informações sobre lotes e legislações, instalações de equipamentos públicos, como escolas e hospitais, obter informações sobre habitação e regularização fundiária, acessar documentação urbanística e cartográfica, entre outros.

Figura 21 – Página inicial – GeoPortal



Fonte: Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Habitação do Governo do Distrito Federal, 7/12/2019.

²⁸ GEOPORTAL. Disponível em: <https://www.geoportal.seduh.df.gov.br/mapa/>.

Infelizmente, os SIGs, como o GeoPortal, não são aptos a trabalhar com dados relativos a prognósticos, o que seria imprescindível na prática do planejamento urbano. Assim, podemos analisar impactos imediatos, mas as consequências desses impactos nas outras variáveis do sistema não podem ser avaliadas. Só é possível integrar funcionalidades mais refinadas ao SIG através de modelos urbanos. Apesar de ser uma ferramenta de muito valor, o sistema ainda sofre com males como desatualização, incompletude e instabilidade.

O tombamento torna a cidade um patrimônio arquitetônico único, mas é preciso equilibrar a tensão entre o que se deve manter e o que pode se transformar, sem fazer com o que supostamente se pode perder seja um prejuízo coletivo. Isso tudo dentro de uma esfera crítica consciente e realista, vigorosa como as intenções descritas por Lucio Costa, que capitanearam sua criação.

Citando Lucio Costa (1995, p. 395),

cabe à inteligência retomar o comando e dar o tom para o esforço conjunto da orquestra do planejamento urbano. O planejamento urbano assemelha-se a uma grande orquestra em permanente execução: ainda que a música não tenha sido escrita por um só compositor, não prescinde da integração de todos para levar o projeto, ou a obra, a cabo. O esforço conjunto, porém, resulta de uma única cabeça e de um só coração.

Ainda que possamos considerar um contexto maior, aonde a Unidade de Vizinhança poderia minimizar as carências identificadas nas superquadras, considerando um recorte mais amplo do que o inicialmente estudado, entendeu-se que a própria distância entre os equipamentos públicos e os prédios residenciais serve como inibidor para parte da população idosa, especialmente a que tem alguma deficiência motora. A grande área a qual nos referimos dificulta a apropriação deste espaço pelos mais velhos, restringindo a possibilidade de uso deste espaço por parte dos habitantes e limitando a extensão das conexões sociais, devido a sua própria escala. Quando se planeja uma área urbana de grande extensão, determinando atividades que os usuários ali podem desenvolver, se torna menos provável que se desenvolvam ali atividades espontâneas que difundem novas relações sociais. O que hoje se considera importante é a contribuição da sociedade para a vitalidade urbana de determinado local, o que só pode florescer quando a diversidade e a complexidade cultural acontecem espontaneamente.

Se olharmos pela ótica dos elementos chave do desenho urbano baseado no uso do automóvel, entendemos que os modais ativos não foram protagonistas no planejamento do Plano Piloto de Brasília. A Unidade de Vizinhança, que deveria ser uma unidade residencial autônoma, que abrigaria as necessidades diárias dos moradores, não se concretizou de maneira total e absoluta – nem mesmo amadureceu como conceito. Se pensarmos no embasamento

teórico original do termo, a partir dos estudos de Clarence Perry nos anos 1920 , aqui descritos anteriormente, entendemos que todas as deslocamentos necessários neste espaço seriam realizados em 5 minutos de caminhada.

Os estudos de Perry, entretanto, foram elaborados antes da popularização do automóvel, e o que podemos verificar atualmente é que o conceito de quadras auto suficientes é, na realidade, um plano que há muito ficou para trás. A ideia em si, baseada na segurança e no bem estar nas cidades, pode ser percebida no núcleo das superquadras: no tamanho do quarteirão, na escala das áreas comuns, na conectividade viária favorecendo com clareza todos os acessos às unidades residenciais, na largura das vias, apropriadas para uma área urbana deste tipo, na baixa densidade habitacional.

A superquadra, portanto, é a escala do usuário objeto deste estudo, levando em conta fatores como habitabilidade, mobilidade e promoção da participação dos cidadãos. Para se trabalhar em elementos urbanos que impactam na qualidade de vida do dia a dia dos idosos, a intenção é que os espaços públicos venham a ser voltados para pessoas, com ênfase na interação, saúde e recreação em uma escala “micro”. O uso da cidade vai além do deslocamento feito por modais passivos. Os pedestres com mobilidade reduzida teriam prioridade real.

O conceito de cidades vivas, seguras, confortáveis, sustentáveis, saudáveis passa pela escala humana – em termos de dimensões. Os locais devem ser acolhedores, e não dispersores; promover encontros, e não dispersar a população; ter distâncias apropriadas para se caminhar e pedalar.

Em resumo, reverter um quadro que combina uma herança dos princípios de configuração do movimento moderno, o protagonismo de um Estado burocrático e autoritário, uma legislação urbanística ineficiente com uma sociedade de classe média cujos valores ignoram, ampliam e favorecem a segregação socioespacial é tarefa complexa. Os instrumentos iniciais para rompimento desse quadro passam pela participação social, pelo reconhecimento da diversidade social e urbanística, pela valorização do espaço público e pelo debate democrático.

O exercício da cidadania e o reconhecimento da importância da lógica social permitem uma reversão do cenário urbano excludente e da falta de urbanidade – um processo de desenvolvimento urbano mais justo e espacialmente mais rico.

5.2 Principais Atores

5.2.1 A visão de habitantes do Plano Piloto

Em relação aos habitantes mais idosos da superquadra, os dados a seguir demonstrados indicam a situação sociodemográfica e características clínico-funcionais, bem como alguns aspectos sobre a percepção pessoal do espaço físico.

Além de dados coletados através de questionários, totalizando 21 respostas, foram feitas duas entrevistas presenciais, indicando alguns pontos mais sensíveis, mas de maneira geral, com as mesmas conclusões obtidas nos questionários.

Em relação a equipamentos comerciais, a grande maioria gostaria de ter agências bancárias próximo às suas casas. Agências bancárias, assim como loterias e pequenas quitandas, parecem ser locais de socialização, além de significarem identidade com a vizinhança, já que grande parte dos idosos conhece há muitos anos os funcionários que ali trabalham.

Em relação a equipamentos urbanos, a grande maioria utiliza assentos públicos e praças próximas. Infelizmente, a frequência é muito irregular, o que significa que esses espaços, jardins e gramados, tão presentes no urbanismo de Brasília, são pouco utilizados no dia a dia da população idosa. Quando, no caso dos entrevistados, se fala em uso dos parques e jardins, a resposta é positiva quando diz respeito a passeios eventuais rumo a algum destino, como comércio local ou banca de jornais. Descer do seu apartamento para uso do espaço público, com o objetivo de permanecer algumas horas ao ar livre usufruindo do espaço livre e aberto é uma atividade que não corresponde à rotina da terceira idade na superquadra. A maioria gostaria sim, que existissem atividades locais das quais pudessem participar, como hortas, oficinas de artesanato ou discussões cívico-políticas.

À noite, o uso dos equipamentos públicos é inexistente, porque se somam à precariedade e falta de manutenção fatores como iluminação insuficiente e falta de pedestres e moradores nas vizinhanças.

Figura 22 – Calçada e banco, SQS 114



Fonte: Pesquisa da autora, 2019.

Nas entrevistas presenciais, grandes contribuições foram feitas por Dona Sensata, síndica há 15 anos do Bloco G da SQS 108, e de Zilú Dutra, moradora da Asa Sul desde que chegou a Brasília, na década de 1960.

Dona Sensata se queixa da falta de agentes públicos na conservação da quadra. As iniciativas para reparação e manutenção de áreas próximas ao edifício são sempre dos moradores, que, neste caso específico, representam um grupo coeso. Dona Sensata se queixa de problemas pontuais, como poda de árvore e mau estado das calçadas, bem como de uma casa de abelhas que o Corpo de Bombeiros se recusa a retirar da árvore em frente ao seu prédio e dos seis ônibus escolares e duas vans que acessam o estacionamento do prédio muito cedo e utilizam os estacionamentos próximos para aguardar a saída dos alunos – todos do entorno de Brasília, segundo ela. Só utiliza o espaço público eventualmente, quando recebe visitas dos netos, e tenta contribuir sempre que possível com opiniões sobre os equipamentos públicos da quadra. Seu perfil não difere do coletado na pesquisa: é aposentada, tem quatro filhos e mora com o marido, também aposentado. Deixou de contribuir, como síndica, com o fundo comum da prefeitura, por identificar falta de representatividade. Dona Sensata explica que os brinquedos do parque infantil da quadra foram comprados pelos moradores, mas reclama do fato de ele não ser suficientemente arborizado, e sonha com um jardim comunitário, a ser construído nos fundos do seu prédio.

Figura 23 – Área de lazer cercada, SQS 108



Fonte: Pesquisa da autora, 2020.

Além de Dona Sensata, Dona Zilú Dutra também expôs sua opinião. Cadeirante há muitos anos, viúva e mãe de três filhas, avó de muitos netos, Dona Zilú reclama da falta de atenção com o portador de necessidades especiais. O estado precário das calçadas e a falta de rampas de acesso, além da existência de vários desníveis entre um prédio e outro, a impossibilitam de andar despreocupadamente pela quadra. Além disso, perigos como mato alto, buracos, raízes embrenhadas nas calçadas e mangas maduras que se espalham pelo chão geram insegurança em todos os idosos. Dona Zilú tentou morar com a filha no Lago Sul, mas sentiu muita solidão e retornou à quadra, onde, segundo ela, os moradores do prédio se apoiam e convivem entre si, frequentemente, em rodas de conversa no pilotis do prédio.

Curiosamente, o que se pode observar nos edifícios residenciais, em todas as superquadras, é o esforço em se delimitarem áreas públicas como sendo de propriedade dos condomínios. É bastante comum o uso de cercas vivas baixas nos taludes verdes nas “franjas” dos prédios, quase como significando um “quintal” privativo, cuidado pelos porteiros e jardineiros contratados pelos moradores, representando não um obstáculo visual, mas sim um obstáculo físico, intransponível para o passante.

Figura 24 – Jardins e cerca viva próximos a edifícios residenciais, SQS 203



Fonte: Pesquisa da autora, 2019.

A segurança é um tema recorrente, e mesmo sem saber citar casos recentes de roubos, assaltos ou violência, existe um temor de se transitar pela quadra, especialmente nos espaços entre os prédios residenciais e o comércio. Quando se pergunta sobre a alternativa de se utilizar esse espaço como complemento aos edifícios comerciais de maneira a possibilitar seu uso contínuo, durante o dia e parte da noite, a resposta é que isso iria causar um grande incômodo aos moradores dos prédios próximos, devido a barulho e música alta.

Figura 25 – Área verde entre prédio residencial e comércio local



Fonte: Pesquisa da autora, 2020.

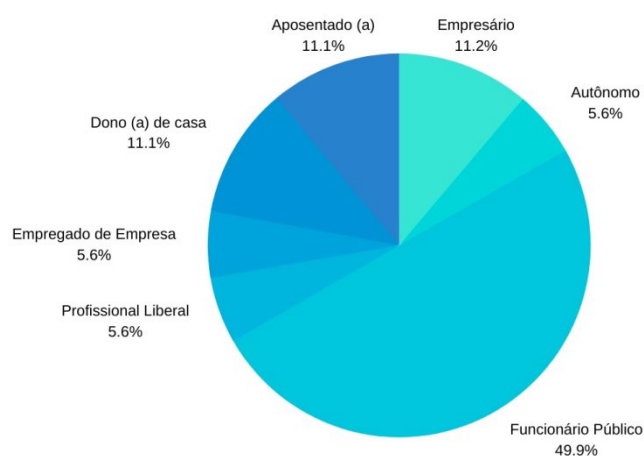
Apesar das observações levantadas, a percepção geral é que, assim como funciona o pensamento dominante dos moradores de alto poder aquisitivo do Plano Piloto, Lago Sul e

Norte, a população procura melhorar seu entorno imediato, sem, entretanto, se preocupar com o espaço público em geral – as áreas verdes e coletivas da superquadra, as entrequadras, o uso dos espaços comunitários para convivência. Quando se fala em uso do espaço público, a grande maioria não o vê como um objeto apropriado, como uma possibilidade de lazer ou de permanência. Os encontros se dão no pilotis, e o que se pode fazer em relação a melhorias no espaço público diz respeito, no máximo, ao jardim da frente, ou à área posterior, compartilhada com outro prédio ou com a escola. Os moradores são felizes em morar em um local lindamente arborizado, muito tranquilo, bucólico e até poético, mas esse espaço não foi apropriado de maneira abrangente, com fronteiras ampliadas, com senso inclusivo social e comunitário.

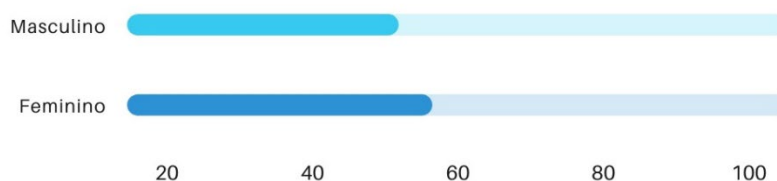
A seguir, a análise dos resultados dos questionários aplicados.

Características Sociodemográficas:

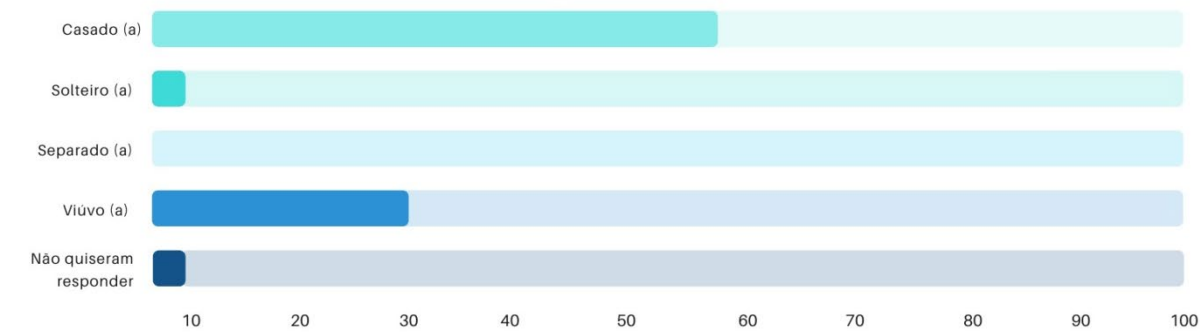
Profissão



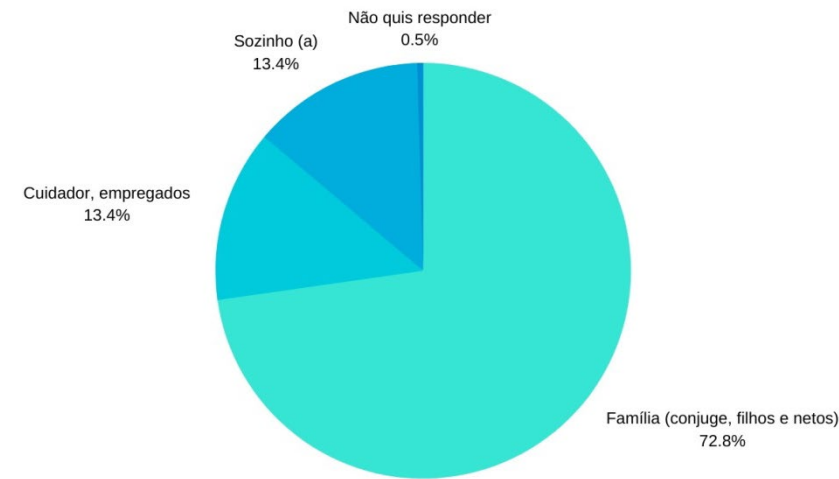
Sexo



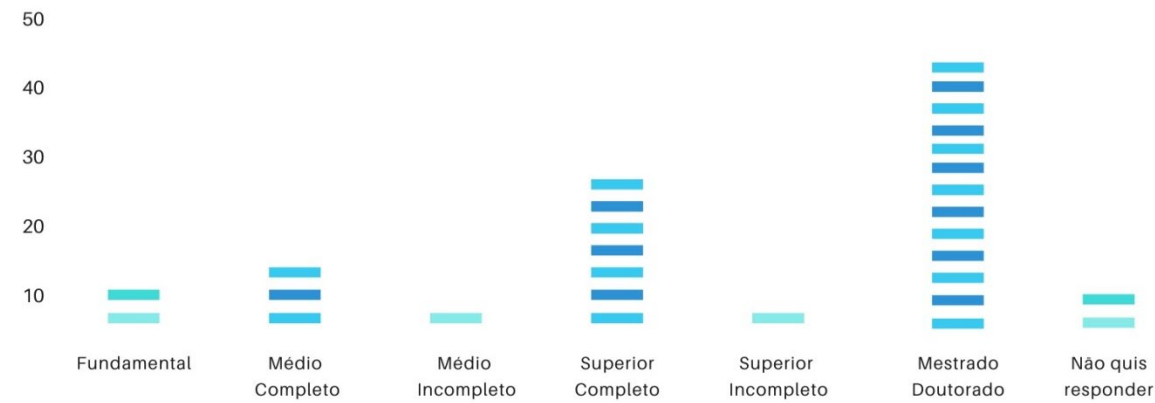
Estado Civil



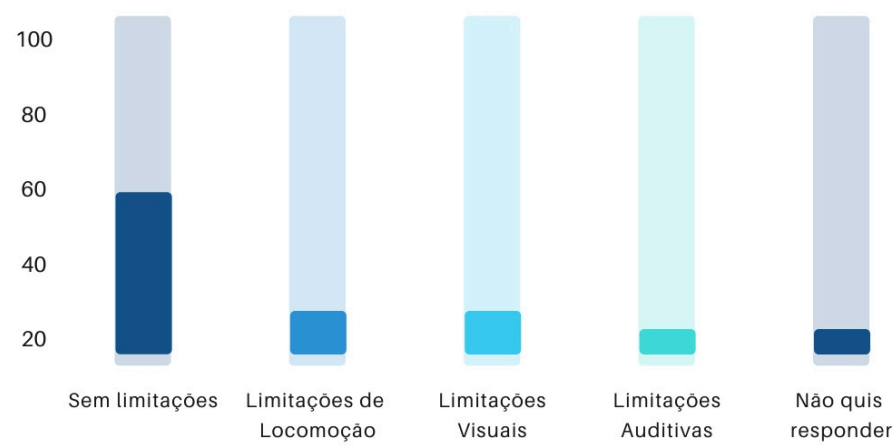
Reside com



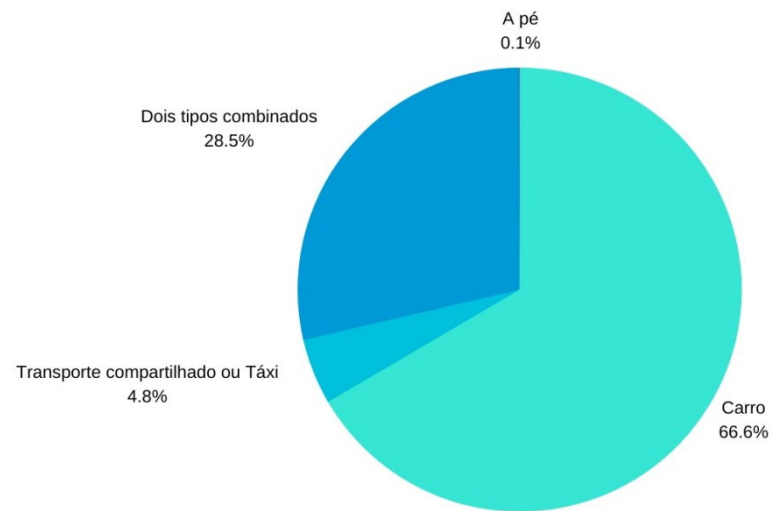
Escolaridade



Características Clínico-funcionais

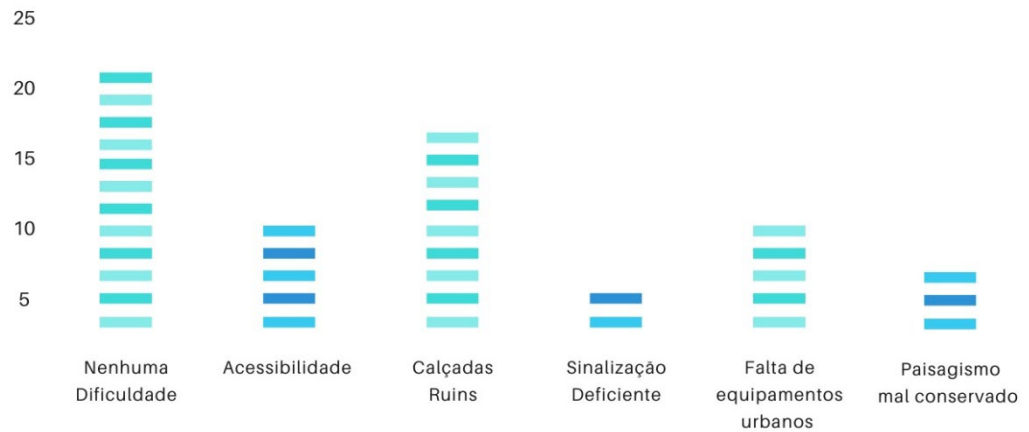


Meios de locomoção

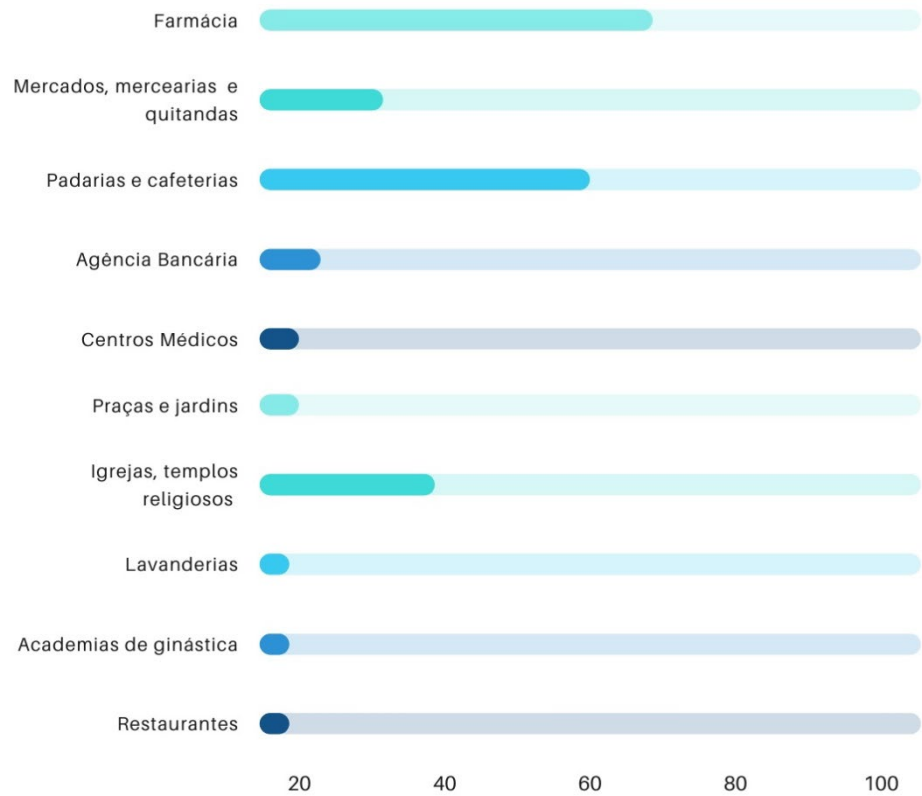


Percepção do Espaço Físico:

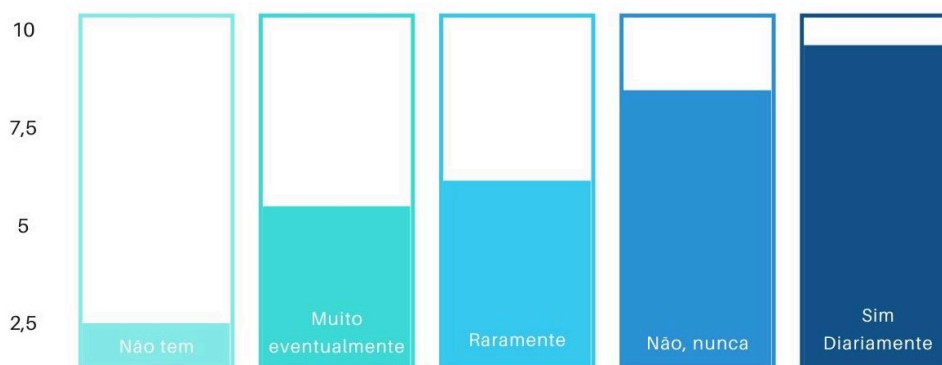
Obstáculos na superquadra



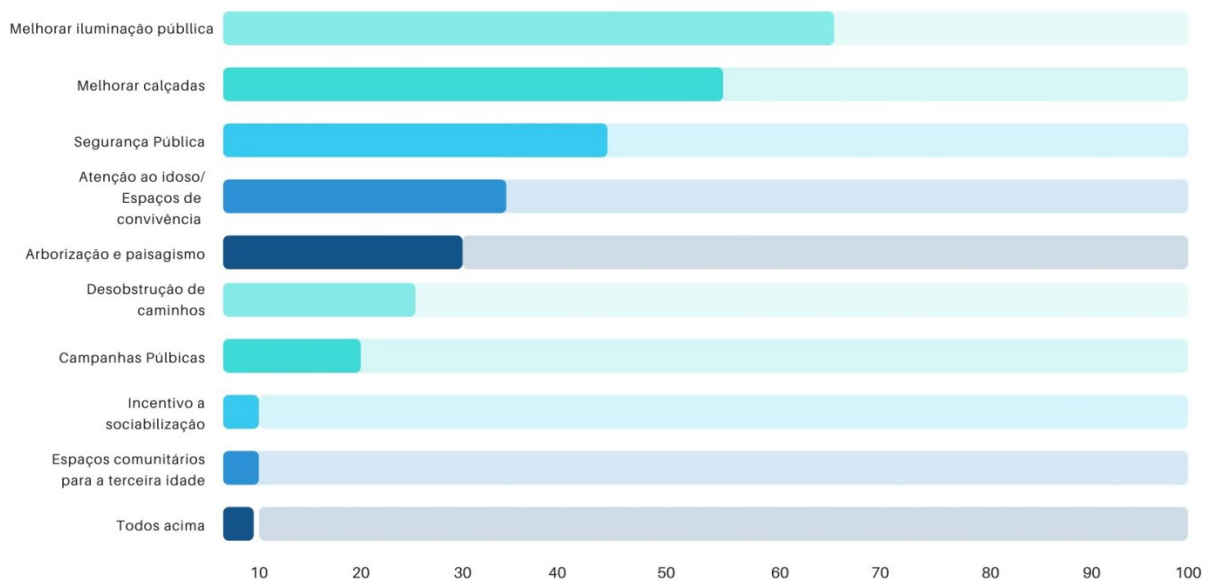
Serviços e comércios mais utilizados



Uso de parques, jardins, áreas verdes

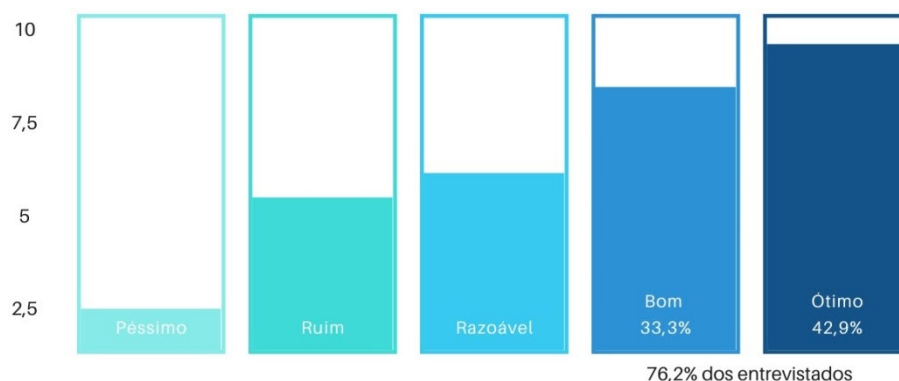


Itens importantes na melhoria do espaço público da superquadra



A maioria dos moradores não percebeu nenhuma mudança no espaço urbano público das superquadras nos últimos anos. À exceção de reclamações pontuais, que envolvem mais aspectos comportamentais e sociais, como poluição sonora e visual e aumento da violência, e aspectos de zeladoria pública, como má conservação e acúmulo de lixo em áreas residuais nos fundos do comércio, os moradores julgam que o tombamento atuou de maneira positiva nas escalas residenciais e bucólicas.

Classificação do espaço público da superquadra (notas de 0 a 10, sendo 10 ótimo)



Em relação à percepção do espaço físico da superquadra:

- 42,9% consideram arborização e sombreamento ótimos;
- 31,6% julgam como boa ou ótima a proporção entre ruas e edifícios, entendendo que essa percepção diz respeito à sensação ou não de amplitude;
- 21,1% julgam o grau de segurança da vizinhança satisfatório;
- 28,8% acham bom o conforto acústico (entendido como nível de silêncio e tranquilidade);
- 40% acham a qualidade do ar ótima;
- 28,6% julgam boas a sinalização viária, a distribuição de postes de iluminação, as faixas de travessia.

Como espaço aberto para comentar algum tópico relativo à pesquisa, obtivemos as seguintes opiniões:

- As pessoas não têm respeito pelos idosos;
- Os carros “invadiram” o espaço do pedestre. Muitos estacionam irregularmente e não são punidos ou controlados;
- A iluminação noturna é deficiente;
- Queixas relacionadas com segurança pública e risco de quedas em calçadas malconservadas são recorrentes;
- Não existe percepção em relação à desigualdade social ou possibilidades de inclusão social quando se mora na superquadra;
- Seria importante avaliar a necessidade de ajustes nos projetos das superquadras, com vistas à qualidade de vida na terceira idade.

Os idosos esperam ser ouvidos nos processos de planejamento da cidade, como parte de um processo participativo de maneira geral na sociedade civil e na administração pública.

5.2.2 A visão de gestores públicos

Para compreender os entendimentos, intenções e projetos em curso por parte do poder público local, o Governo do Distrito Federal, foram feitas duas entrevistas com gestores públicos: Giselle Moll Mascarenhas, atual Secretária Executiva da Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Habitação (SEDUH),²⁹ esclarece que, a despeito de existirem ações de apoio a grupos específicos econômica e socialmente mais vulneráveis, como mulheres vítimas de violência doméstica e grupos de apoio à igualdade de gênero, o Governo do Distrito Federal não conta com nenhum órgão ou atividade de apoio ao grupo de indivíduos da terceira idade. Não existe, igualmente, política de assistência ao idoso, como casas de abrigo ou centros comunitários de apoio à terceira idade.

Recentemente, em meados do ano de 2019, foi criada a Subsecretaria de Políticas para Idosos, que atua principalmente em conjunto com a Secretaria de Justiça e Cidadania do Distrito Federal (Sejus-DF), voltada essencialmente ao amparo legal e a questões de direitos humanos.

Especificamente falando em planejamento urbano, não existe a participação direta da população da terceira idade como contribuinte do processo de melhoria urbana. Giselle Moll esclarece que os pedidos da comunidade chegam até a SEDUH através dos prefeitos de quadra, e dizem respeito principalmente à instalação de Pontos de Encontro Comunitários (PEC) nas superquadras. A análise do pedido é sempre feita por funcionários internos, que recentemente negaram a instalação de um PEC em uma quadra mais tradicional alegando que fere o tombamento e a intenção urbanística descrita no plano de Lucio Costa. A alternativa encontrada seria instalar PECs a cada duas quadras, na área das entrequadras, e somente nas quadras acima do Eixo Rodoviário, as SQS 100 e SQS 300. Somado à falta de arborização, pois as áreas de entrequadras são campos abertos, o fato de o deslocamento a pé ser considerável para um indivíduo acima dos 65 anos tornou o processo inviável do ponto de vista prático. No caso específico da SQS 108, a comunidade conseguiu a instalação da PEC, que necessita de uma área aproximada de 18 metros quadrados. O calçamento, porém, foi proibido, pois alega-se que

²⁹ Giselle Moll é mestre em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade de Brasília (2013); especialista em Gestão da Conservação do Patrimônio Cultural pelo Centro de Estudos Avançados da Conservação Integrada, da Universidade Federal de Pernambuco (2004); e em Planejamento Urbano Integrado pela Agência de Cooperação Internacional do Japão (2001); graduada em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade de Brasília (1982). Possui experiência em Urbanismo com ênfase em desenho urbano, gestão, planejamento urbano e preservação do patrimônio cultural com enfoque no conjunto urbano tombado de Brasília. Membro voluntário da Câmara de Desenvolvimento Urbano do Conselho de Desenvolvimento Econômico e Sustentável do Distrito Federal (Codese-DF); conselheira titular do Conselho de Arquitetura e Urbanismo Regional Distrito Federal (CAU-DF), eleita para o triênio 2018-2021.

a taxa de permeabilidade da superquadra seria afetada, no caso de utilização de piso que não o tipo permeável drenante em placas de concregrama. Esse tipo específico de piso causa grande insegurança na população que tem limitações motoras.

Figura 26 – Ponto de encontro comunitário (PEC), 115 Sul



Fonte: Pesquisa da autora, 2019.

A Secretária gentilmente divide sua experiência de vida: sua família veio para Brasília em 1964, vinda de São Paulo. Assim como tantas famílias migrantes, sua história e cultura pertenciam a sua terra de origem, e houve dificuldades de adaptação. A infância foi, porém, rica no sentido do uso do espaço livre disponível na superquadra, SQS 406. A cidade ainda se consolidava, e alguns aspectos socioeconômicos eram menos evidentes à época. Na opinião da Secretária, nem a sua geração, nem a de seus pais conseguiu se apropriar do espaço público e saber usá-lo em toda a potencialidade apresentada. Porém, uma nova geração de interventores urbanos, de quem trataremos a seguir, consegue tomar posse dos espaços da cidade, através de diversas ações que ficaram evidentes nos últimos anos.

Em relação à gestão pública, ela aponta a necessidade não só de ações de zeladoria pública, mas também de ações políticas mais efetivas. Não existe, por exemplo, em novos parcelamentos urbanos, a previsão de imóveis destinados à terceira idade. Não existem rotas acessíveis claramente delimitadas entre escolas e outros equipamentos urbanos, inclusive hospitais públicos e estações de metrô.

Giselle Moll cita como ações efetivas as iniciativas particulares, especialmente as ligadas a igrejas e instituições religiosas, que abrigam organizações não governamentais

(ONGs) ligadas a ações para a terceira idade. Um caso interessante é a ONG Providência, que atua na Paróquia Nossa Senhora da Divina Providência, na quadra 601 Sul, e tem programas como terapia psicoterapêutica coletiva, dança e biodança, xadrez, aulas de português e informática.

A Secretária cita, por fim, o caso da prefeita de San Juan, Porto Rico, Carmem Yulin Cruz, que comandou as ações de socorro à população após a tragédia do Furacão Maria, em 2017, que devastou a cidade e provocou um corte de energia que durou várias semanas. Após verificar o alto índice de mortes dos idosos nos dias e semanas após o furacão, a prefeita descobriu que essa população mais vulnerável, que residia em edifícios acima de quatro andares, não conseguia acessar as ruas, não podia cozinhar, não havia água, não existia acesso a ajuda humanitária, médica e de alimentos. Não havia possibilidade de qualquer comunicação. Assim, a prefeita decidiu organizar um grupo de voluntários que, com o apoio de estudantes de Medicina e Enfermagem da Universidade local, acessou prédio a prédio da cidade, em busca de pessoas isoladas, especialmente idosas. Acharam o que ela chama “prisões de idosos”: locais onde esses indivíduos não podiam se movimentar, em prédios de 14, 15 andares. Os voluntários começaram a ir com médicos, retirando os idosos e os acomodando em centros de apoio sêniores, providenciando atendimento especial e evitando a morte por abandono. A experiência está narrada no vídeo disponível no YouTube, *Caminando Hacia Nosotros*.³⁰

Com esse exemplo, Giselle Moll exemplifica a importância das ações governamentais, em conjunto com iniciativas pessoais, no sentido de assistir e repensar a cidade e o senso de comunidade em conjunto, o que representa não só a melhoria da vida dos idosos, mas também uma sociedade mais justa, participativa e voltada ao próximo.

A administradora Regional do Plano Piloto, Dra. Ilka Teodoro,³¹ esclarece que não existem políticas locais em relação à inserção de idosos na sociedade, tanto do ponto de vista cívico quanto do urbanístico.

Dra. Ilka cita ações que tenta desenvolver, como o Seminário de Apresentação da PDAD e Roda de Conversas sobre Políticas para Idosos(as), que será agendado para maio de 2020 no auditório da Administração Regional, e alguns estudos nos quais se baseia para análise de dados relativos à terceira idade no Distrito Federal, como, por exemplo a pesquisa

³⁰ Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=VFqONQbiOYg>. Acesso em: 12 jan. 2020.

³¹ Ilka Teodoro, advogada, formada pelo UniCEUB, foi orientadora por dez anos do Núcleo de Prática Jurídica do UniCEUB. Integrou a primeira comissão do advogado iniciante da OAB/DF em 2000 e, em 2013-2014, presidiu a comissão de seleção e a comissão da mulher advogada da Seccional. Integrou por dois mandatos uma das prefeituras comunitárias da Asa Sul, onde exerceu o cargo de síndica e presidente de comitê de obras. É administradora Regional do Plano Piloto RA I desde janeiro de 2019.

desenvolvida por Isolda de Araújo Günther,³² do Programa de Pós-Graduação em Psicologia Escolar e do Desenvolvimento da Universidade de Brasília. Nesse trabalho, Günther investiga a relação entre ambiente de moradia e duas modalidades de controle percebidas referentes a esforços empreendidos para adaptar o ambiente às próprias necessidades e realizar metas. Foram pesquisados idosos selecionados por cotas de gênero, residentes em Brasília e com idade entre 60 e 92 anos.

Dra. Ilka, em uma opinião pessoal, indica que diversas quadras do Plano Piloto têm configurações urbanas semelhantes, mas a relação dos moradores com o poder público difere. Algumas quadras, como as localizadas no quadrilátero 307/107 até 308/108 Sul, têm interlocução difícil e posições bastante difíceis de serem negociadas. Outras, como a 315 Sul, se organizaram em associações de moradores bastante ativas, frequentemente dirigidas por aposentados idosos. Na quadra 105 Norte, por exemplo, a união dos moradores conseguiu viabilizar a futura construção do parque de cachorros e do galpão de práticas interativas, junto à praça onde se pratica Tai Chi Chuan já há muitos anos. A administradora esclarece que consegue identificar uma postura mais participativa e colaborativa nas lideranças comunitárias das quadras da Asa Sul e da ponta da Asa Norte (entre quadras 13 e 16). Ações de melhoria do espaço público muitas vezes partem da própria comunidade e de associações de comerciantes locais. Como a configuração das quadras residenciais conversa muito com o espaço dos comércios locais, é natural que se voltem para a melhoria dos espaços de transição como objeto de melhoria do próprio negócio. Comerciantes donos de restaurantes da 404/405 Sul (a chamada “rua dos restaurantes”) se uniram para um projeto conjunto que envolve gastronomia, sustentabilidade e humanização do espaço público. Criaram uma lista de intenções com o objetivo de possibilitar a gestão de resíduos e identificaram a necessidade de criar pequenas praças e jardins para a comunidade – através de observações e pesquisas, inclusive, verificaram a grande frequência de clientes idosos e resolveram recuperar calçadas e criar áreas mais sombreadas, com bancos e passeios junto aos blocos de comércio.

A quadra 113 Sul é a primeira em Brasília a obter o certificado “Lixo Zero”. Somente 5,8% do lixo produzido pelos moradores vai para o aterro sanitário. O restante é reciclado e reaproveitado, com o auxílio de cooperativas. Essa iniciativa envolveu síndicos, prefeitura da superquadra e a administração do Plano Piloto.

³² GÜNTHER, Isolda; KHOURY, Hilma T. T. *Ambiente de moradia e controle primário para idosos em Brasília*. Disponível em: https://repositorio.unb.br/bitstream/10482/12486/1/ARTIGO_AmbienteMoradiaControle.pdf. Acesso em: 15 jan. 2020.

A administração procura viabilizar ações nos espaços urbanos voltadas a terceira idade, como o programa Yoga nas Quadras, com professores voluntários e um programa de recuperação das calçadas das superquadras, em parceria com a Novacap. Na opinião da administradora, não faltam opções para se repensar o uso compartilhado dos espaços construídos nas superquadras. Ela tenta, por exemplo, sensibilizar as escolas locais para que seus pátios internos e salas de aulas possam ser usados pela comunidade durante a noite e nos fins de semana, abrigando reuniões para discutir assuntos relacionados à própria quadra, oficinas de artesanato ou aulas de idioma.

Quanto à segurança, a administradora esclarece que, apesar de Brasília constar como uma das cidades mais seguras do mundo, a percepção negativa em relação à segurança pública permanece.

Fica evidente o desejo de contribuir com a qualidade de vida das pessoas nas cidades através da boa gestão. Temos a oportunidade de transformar as cidades em uma comunidade mais adequada em termos de inclusão dos idosos, respeito às diferenças e ampliação dos canais democráticos, desde que se compartilhe a responsabilidade sobre o espaço público, se exerça uma gestão democrática e haja integração entre a legislação e as formas de implantação dos planejamentos federal, estadual e distrital.

5.2.3 A visão de interventores urbanos

Muitas ações vêm sendo realizadas, formal ou informalmente, principalmente por iniciativa da população mais jovem, em busca de uma identidade local, puramente “candanga”, através de movimentos nos espaços públicos da cidade, sempre sob o viés de inclusão social ou de promoção da cultura local.

Os chamados “interventores urbanos” geralmente são pessoas que procuram utilizar o espaço urbano da cidade como instrumento de divulgação comercial, de sociabilização ou de divulgação cultural. Através de convites para vivenciar a cidade, pelas mídias sociais, os grupos ou indivíduos conectam os espaços públicos, as pessoas e as ideias.

Para conhecer essas ações, foram realizadas entrevistas com dois agentes públicos, observação de manifestações artísticas e feiras de produtores rurais e uma visita ao Setor Comercial Sul durante o período da noite, com a intenção de entender e vivenciar as políticas e resultados desse tipo de intervenção.

Algumas ações são de iniciativa pessoal; outras já se organizam em grupos ou coletivos. Na SQS 208, por exemplo, um casal de aposentados conseguiu a concessão do espaço

antigamente destinado a banca de jornal e decidiu promover uma roda de choro aos sábados pela manhã. Com sete anos de existência, o programa hoje já agrega moradores locais e pessoas que vêm de outros bairros, com o objetivo de escutar a ótima música praticada ali e fazer novas amizades. Carlos Bastos Valença, 66 anos, é o proprietário da banca. Como fazia parte de uma escola de choro e não poderia mais frequentar as aulas aos sábados pela manhã, ele teve a ideia de convidar os músicos para ir até o local, estendendo o convite aos moradores da quadra. Qualquer pessoa pode tocar um instrumento ou se arriscar no canto. O local foi batizado como CopacaBanca. A grande maioria dos frequentadores é maior de 50 anos, e a iniciativa começa a render frutos, como rodas de leitura para crianças ou encontro de idosos e aposentados nos demais dias da semana, no mesmo local.

Figura 27 – Roda de choro na CopacaBanca, 208 Sul



Fonte: Pesquisa da autora, 2019.

Feiras de alimentos e produtores rurais acontecem com muita frequência na Asa Sul aos fins de semana. Geralmente locadas nos cinturões verdes das superquadras, as feiras reúnem expositores de frutas e verduras orgânicas, além de produtos diversos, como queijos, temperos e panificados. Essas feiras têm virado uma tradição entre os brasilienses, e algumas têm grande participação da população idosa, como a feira da 309 Sul e da 315 Sul.

Figura 28 – Feira de produtos orgânicos, 309 Sul



Fonte: Pesquisa da autora, 2019.

Movimentos como MOB – Ocupe seu Bairro têm promovido ações que se tornam, aos poucos, parte da rotina do Plano Piloto. Há alguns anos, os integrantes desse movimento e produtoras culturais locais começaram a investir no uso do espaço público para o lazer da população. Hoje, já conseguimos ver uma mudança cultural acontecendo, inclusive nas superquadras mais tradicionais do Plano Piloto. Os responsáveis pelo movimento acreditam que ocupar os espaços verdes da cidade é uma forma de se pensar a coletividade e estimular o cuidado e o apreço do cidadão com a rua, os jardins e os parques. O MOB promove ações destinadas a públicos diversos e à convivência intergeracional, como, por exemplo, piqueniques comunitários, Caminhadas da Joanelinha para atividades de lazer infantis, Bike nos Eixos para promover a mobilidade ativa no Distrito Federal, Rolê do Biquíni para inclusão feminina na cidade, cinema ao ar livre e oficinas de máscaras de carnaval.

Figura 29 – Coletivo MOB



Fonte: Correio Braziliense, 11/4/2017.

Algumas ações são informais e não precisam de autorização do poder público local. Outras demandam autorizações da Administração de Brasília, que esclarece que cada espaço difere em relação a certas particularidades dos eventos, não existindo regra geral em relação à ocupação não permanente de espaços públicos nas entrequadras e superquadras. São analisados pontos como quantidade de público, impacto sonoro e no trânsito, anuência da comunidade próxima e as possibilidades de uso do espaço em relação a mobilidade, por exemplo.

Caio Dutra, Raphael Sebba e Phillipe Daher fundaram, em 2016, o Coletivo Labirinto, com a ideia de repensar o Setor Comercial Sul. Viraram referência na cidade, quando o assunto é intervenção urbana voltada para a modificação do espaço público a partir de e voltado à promoção cultural e à integração e mudança social. A ideia é que o Setor Comercial Sul deve ser ocupado durante o dia e a noite, transformando a visão negativa que o local gera em um primeiro momento, com ampla participação das minorias sociais que transitam por lá. Assim, os três começaram a promover festas em locais degradados, como o Buraco do Rato, rua de serviço do Setor Comercial que passa por baixo dos prédios e até poucos anos atrás era um local perigoso, sujo e mal frequentado. Parte do dinheiro arrecadado com os eventos é revertido em benefício da comunidade – ou seja, eles utilizam os espaços e retribuem com melhorias sociais. Essas melhorias são visíveis hoje em dia – muitos grupos se sentiram estimulados a contribuir e distribuem alimentos, o chão da praça central foi recuperado e pintado, existem aulas coletivas de yoga para pessoas em situação de rua, um grupo providencia corte de cabelo e distribui itens de higiene pessoal para viciados, existem palestras de orientação de princípios de saúde e cuidados pessoais para travestis, uma horta comunitária foi criada e é mantida em parceria com a ONG Aroeira. As ações sempre incluem os moradores de rua. Foram criados *tours* a pé e de bicicleta, com moradores de rua como guias, treinados pelo movimento; alguns ex-moradores de rua prestam serviços de *office-boy* e atuam na limpeza e organização pós-eventos. A remuneração é simbólica, mas a sensação de inclusão social é imensa e importantíssima para a autoestima desses cidadãos.

Como era necessário interagir com os moradores de rua e outras minorias, como prostitutas e travestis, os integrantes do coletivo sentiram a necessidade de se fazerem representar por um integrante desse mundo, conhecedor das dificuldades e problemas existentes no dia a dia da população mais vulnerável. Rogerio Soares, o Barba, foi criado em orfanatos e morou na rua, convivendo com o vício em crack na maior parte da sua vida adulta. Morava no Buraco do Rato até ser resgatado por uma ONG, que o ajudou a largar as drogas e a se reposicionar como representante social e cultural da população local do Setor Comercial Sul.

Hoje, Barba trabalha em conjunto com o Coletivo Labirinto, rebatizado de Instituto do Setor Comercial Sul. Segundo Caio Dutra, eles são procurados por diversas entidades, grupos culturais e até representantes comunitários, interessados em inclusão social como ferramenta para modificação da comunidade – em especial, para a transformação do espaço urbano.

A transformação do espaço público é evidente e estimulante. Andando por lá à noite, com uma inesperada sensação de segurança, podemos ver bares em funcionamento até mais tarde e público diverso, rodas de samba, abertura de novos espaços culturais, boates e painéis de grafite configurando um novo e contemporâneo espaço urbano.

Figura 30 – Coletivo Instituto do Setor, Caio Dutra e Barba



Fonte: Pesquisa da autora, 2020.

Áreas culturalmente marginalizadas ou carentes de equipamentos públicos e culturais tradicionais podem e devem abrigar essa forma de intervenção, resultando em uma apropriação espacial para locais anteriormente projetados para outras funções, como as áreas verdes centrais das superquadras. A importância de espaços vazios no contexto urbano da cidade é enorme, tendo em vista que é nesses lugares que atividades espontâneas e não planejadas se formam e se organizam, uma vez que nesses espaços não existe uso fixo ou pré-determinado. Os chamados “espaços soltos”, ou espaços residuais urbanos, são muitos na nossa cidade; inegavelmente, ressignificar esses lugares traz vida ao espaço público, e geralmente, surge como iniciativa dos habitantes locais em resposta às suas reais necessidades.

Em uma cidade como Brasília, marcada pela diversidade cultural dos habitantes e pela desigualdade social, incentivar a apropriação dos espaços pela população é tarefa essencial no campo do urbanismo. Evitando tanto o desequilíbrio em termos de mobilidade urbana e na distribuição dos equipamentos e serviços públicos, notamos que é possível sim, muitas vezes por iniciativa de ações culturais, utilizar recursos criativos para a criação de espaços vivos, ricos em trocas sociais, e inclusivos.

5.3 Ensaio Projetual

A partir de tudo o que foi estudado e pesquisado, chega-se à conclusão de que a apropriação sociocultural do espaço urbano da superquadra é a chave para a melhoria na relação entre o idoso e a cidade que habita. As soluções, em primeiro plano, passam por oferecer oportunidades para o desenvolvimento de atividades diversas, em espaços projetados talvez para outras funções, mas que hoje oferecem uma oportunidade de fortalecimento social para inclusão e incentivo cívico desse grupo em franco crescimento no Plano Piloto – os idosos.

A maior parte das atividades ligadas ao desenvolvimento pessoal, ao combate ao isolamento e à apropriação do espaço público passa por formas de lazer, cultura, entretenimento, de expressão de cidadania e de interação social, que hoje se encontram fora da rotina diária e estável das pessoas idosas. Por meio da diversidade e multiplicidade dos atores urbanos, os espaços devem e podem convidar, dentro da autenticidade que podem promover, práticas locais de sociabilidade e a expressão de identidades culturais.

Para tanto, utilizando como exemplo uma superquadra qualquer da Asa Sul, já que, de acordo com o embasamento teórico aqui apresentado, não se pode identificar uma população idosa maior ou menor em determinada quadra, partiu-se para a sugestão de sete cenários diferentes, apresentados aqui como diagramas e não como projeto, que podem ser aplicados indistintamente, em partes ou em sua totalidade, no sentido de atender às demandas identificadas na população da terceira idade. Todas as atividades aqui descritas só seriam possíveis com a ajuda de voluntários, jovens, adultos e crianças, promovendo grande interação intergeracional, e com apoio do poder público local.

São elas:

Figura 31 – Intervenções – Cenários sugeridos



Fonte: A autora, 2020.

Cenário 1: Ponto de Encontro e Inclusão Social

Localizado na entrada da quadra, é um ponto de encontro e organização de atividades culturais externas ao espaço da superquadra. Serviria, por exemplo, para o encontro e chegada/partida de grupos que se organizarem para assistir a uma peça de teatro ou uma sessão de cinema. Além disso, seria um espaço dotado de alguns quiosques que poderiam servir como apoio para grupos de voluntários interessados em interagir com a população da quadra como um todo e promover ações internas ou externas relacionadas a aspectos de sociabilização e culturais.

Figura 32 – Cenário 1 – Ponto de Encontro e Inclusão Social



Fonte: A autora, 2020.

Cenário 2: Praça de Participação Cívica

Seria um espaço de interação, com o intuito de, especialmente, fomentar a participação cidadã e o engajamento cívico do segmento populacional dos idosos, sem necessariamente significar a exclusão de nenhum outro grupo – é um espaço democrático, a ágora.

A participação pode se dar através de redes sociais, grupos de discussão ou reuniões presenciais com grupos comunitários, coletivos, prefeituras e representantes do governo. Este grupo teria a oportunidade de se fazer presente diretamente nos conselhos de política pública da cidade, na medida em que teriam um espaço destinado à relação entre o cidadão e as instituições, representados por uma estrutura consultiva com representantes seniores.

Figura 33 – Cenário 2 – Praça da Participação Cívica



Fonte: A autora, 2020.

Cenário 3: Praça de Feiras e Oficinas

Representa um espaço para as manifestações espontâneas da comunidade. Feiras de artesanato, de alimentos, de troca, de livros, de flores e outras representam um importante espaço de convivência. A rede de sociabilidade tecida entre expositores e compradores significa troca de saberes, fazeres, estratégias e experiências de vida. Assim como as feiras, as oficinas que podem ser realizadas ao ar livre e são um convite a alguns momentos ao ar livre, evitando o confinamento e promovendo a troca de conhecimentos e de ideias.

Figura 34 – Cenário 3 – Praça de Feiras e Oficinas



Fonte: A autora, 2020.

Cenário 4: Praça de Artesanato e Trabalhos Manuais

Trabalhos manuais, como descritos anteriormente neste trabalho, são ferramentas úteis para evitar e tratar doenças degenerativas. A arte estimula a criatividade e faz com que o idoso exponha ideias e aptidões, ajudando a exercitar a mente. Corte, costura, tricô, trabalhos em madeira, colagem são atividades propícias a evitar fatores agravantes da demência, por exemplo; são importantes recursos terapêuticos, além de estimular a interação social, evitando a solidão.

Figura 35 – Cenário 4 – Praça de Artesanato e Trabalhos Manuais



Fonte: A autora, 2020.

Cenário 5: Praça de Leitura e Histórias

Como visto nas entrevistas, o espaço do pilotis é importantíssimo para a interação social e possibilita novos contatos e amizades. A criação de um espaço mais resguardado, arborizado, seguro e destinado a conversas, leitura, troca de memórias e resgate de histórias é essencial para a melhoria da qualidade de vida na terceira idade. Muitos idosos precisam ser ouvidos e gostariam de um espaço que estimulasse a possibilidade de se desenvolverem como ator principal da cultura oral, e também como agente detentor da memória da cidade.

As lembranças e recordações também contribuem para a capacidade de raciocínio, atenção e percepção.

Recordar histórias, no caso da população idosa, é essencial e gratificante.

Figura 36 – Cenário 5 – Praça de Leitura e Histórias



Fonte: A autora, 2020.

Cenário 6: Horta Comunitária – Centro de Voluntários e Inclusão Social

Este espaço seria criado especialmente para proporcionar uma atividade interdisciplinar, com o objetivo de trabalhar uma horta comunitária como espaço de cultivo, uma interface do incentivo ao consumo de hortaliças convencionais e não convencionais e estimular a convivência por meio das relações sociais entre especialistas e idosos. A ideia é contar com a contribuição direta da sociedade, seja através do voluntariado, seja através de contribuições de insumos, ou do consumo direto. Além disso, seriam sugeridas ações de inclusão social, contando com moradores de rua que frequentam as proximidades daquela determinada superquadra, trabalhando em conjunto em atividades de preparo, cultivo e colheita. A localização próxima a escolas também proporcionaria a participação de estudantes, professores e auxiliares.

A troca de conhecimento entre especialistas, contatados através de ONGs (como a Aroeira, que desenvolve este trabalho no Setor Comercial Sul) aumentaria a autoestima, na medida em que valoriza os idosos e estimula a troca de informações e de experiências pessoais. A própria atividade melhoraria a disposição física dos idosos, a exemplo do que foi feito no Japão, com o programa Jardineiros Intergeracionais, citado aqui anteriormente.

Figura 37 – Cenário 6 – Horta Comunitária



Fonte: A autora, 2020.

Cenário 7: Praças de Jogos e Diversão

O espaço visa à inclusão social do idoso por meio da relação intergeracional e propõe a proximidade entre equipamentos de lazer destinados a crianças e a adultos.

Seria um ponto de encontro entre diferentes gerações, interligados por temas que dizem respeito a diversão e jogos.

Em determinado local, um playground interativo com um amplo banco, para crianças, pais e avós, amplamente arborizado, poderia contar inclusive com um PEC voltado para a terceira idade. Pergolados permitiriam sombra adequada para mesas fixas de jogos, como damas e xadrez. Outro pergolado, mais afastado, poderia ser local para atividades que demandam mais concentração, como jogos de tabuleiro e de cartas.

Por fim, uma fonte seca seria um local de diversão para as crianças da superquadra e também das escolas locais.

Figura 38 – Cenário 7 – Praças de Jogos e Diversão



Fonte: A autora, 2020.

O espaço público pode e deve combater o isolamento e o esvaziamento de relações sociais. O isolamento está na esfera do social e destrói a capacidade política, a faculdade de agir, promovendo o desenraizamento, que destrói ramificações sociais.

Nesse caso, promover o espaço público compartilhado entre diferentes gerações, especialmente as crianças, significa possibilitar um mundo compartilhado de significações, a partir do qual cada ação e cada palavra podem ser reconhecidas como algo cheio de sentido e de eficácia na construção de uma história comum.

Figura 39 – Intervenções – Mapa geral sugerido



Fonte: A autora, 2020.

Podemos identificar neste ensaio projetual, alguns pontos chave que tentamos atingir: promover a segurança, através da criação de espaços de uso flexível, que podem ser utilizados em diferentes horários do dia, como ponto de encontro e como locais de promoção de atividades culturais, como saraus, apresentações diversas, encontros literários e outros; promover a saúde e o bem estar, através da criação de áreas que promovem a convivência intergeracional (como o espaço de lazer) e atividades ao ar livre, como a horta comunitária; promover a autonomia, através de ações mais específicas de zeladoria, como o cuidado com calçadas, manutenção e complementação de faixas de pedestres, incentivo de atividades externas para gerar vitalidade urbana – como as feiras e oficinas de artesanato. Por fim, promover a conectividade social, evitar o isolamento, criar espaços atrativos que promovam várias atividades de diferentes tipos, lazer, de troca, comerciais, físicas, culturais, atividades cívicas. Promover a vitalidade urbana.

Um importante fator para promover a velhice ativa passa por traçar estratégias de ativação de espaços públicos. Criar passeios e espaços abertos que estimulam interações entre pessoas, conectando-as e convidando-as a um percurso mais vivo e interessante, quando se descolam pela área pública das superquadras.

O desenho urbano deve ser pensando em uma escala humana, em detalhes perceptíveis ao usuário que cruza a cidade a pé. A cidade deve ter um significado: o senso de “pertencimento”, fortalecendo uma conexão das pessoas com o ambiente urbano. Quanto maior a sensação de “pertencimento”, maior a vontade e a preocupação das pessoas em cuidar desses espaços compartilhados. A escala residencial vai se tornando melhor, mais acessível e caminhável, e esta ação parte da vontade coletiva da sociedade, da comunidade – o espaço comum é *nosso*.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Para embasar essas considerações finais, vale lembrar que a presente dissertação lançou a seguinte pergunta: será que o espaço público do Plano Piloto está preparado para acompanhar as necessidades de uma população local que envelhece rapidamente? Se não, quanto dessa inadequação se deve ao desenho urbano modernista? Se sim, quanto disso se deve à própria apropriação do espaço, e quanto à gestão pública? E quanto disto contribui efetivamente para a democratização do direito à cidade e ao equilíbrio social?

Antes mesmo do questionamento central, o trabalho se inicia com a constatação de que a população mundial está envelhecendo a um ritmo sem precedentes – e em 2050, 17% dos habitantes do planeta terão mais de 65 anos. Hoje essa proporção é de 8,5%. Em resumo, a maioria das pessoas hoje pode esperar viver além dos 60 anos. As consequências, principalmente para os sistemas de saúde e também para o planejamento urbano, serão profundas.

Os países lançam estratégias para alcançar meios de embasar conceitos de envelhecimento ativo, saudável, cidadão e sustentável. Hoje, não existe um idoso “típico”. A diversidade das capacidades e necessidades do indivíduo da terceira idade é decorrente de eventos que ocorrem ao longo de todo o curso de vida, incorporando fatores sociais específicos e aumentando o enfoque necessário nos ciclos de vida para se entender o processo de envelhecimento. Nesse cenário, políticas para desenvolver estratégias do chamado “envelhecimento ativo” criam processos de otimização das oportunidades de saúde, participação cívica e segurança, com o objetivo de melhorar a qualidade de vida à medida que as pessoas ficam mais velhas. A palavra *ativo* refere-se à participação contínua nas questões sociais, econômicas, culturais, espirituais e civis, e não somente à capacidade de estar fisicamente ativo ou de fazer parte da força de trabalho (World Health Organization, 2005).

O discurso do envelhecimento ativo (DEBERT, 1999, p. 230) “transforma o direito de escolha num dever” de todo cidadão. No entanto, essa escolha deveria ser distribuída igualmente entre a população, ao contrário dos recursos, sejam públicos, sejam privados, exigidos para o seu exercício.

Na verdade, o conceito de envelhecimento ativo no Brasil foi estabelecido através de uma pretensão econômica bastante ilusória, que nunca encontrou reflexo em políticas públicas municipais ou federais, com exceção de algumas tentativas tímidas de inserção dos idosos no mercado de trabalho, sem que isso significasse a construção de uma imagem inclusiva e participativa na sociedade.

O que significa, portanto, envelhecer na cidade? Hoje, esta questão envolve diversas especialidades – área médica, área psicossocial, área política, área econômica, fatores comportamentais e pessoais, entre outros. E passa muito intimamente sobre as relações dos indivíduos com o espaço físico. O problema principal aqui apresentado, portanto, é uma reflexão sobre como as ferramentas de desenho e de planejamento que podem favorecer uma velhice saudável e ativa, autônoma e independente, através de um meio urbano dotado de estruturas e interações entre modais passivos e ativos, evitando o isolamento através de espaços públicos ativados, promovendo a longevidade saudável através de conexões sociais.

Uma questão complexa, porém, uma cidade é um organismo vivo que enfrenta vários desafios ao mesmo tempo. O rápido crescimento urbano, que provoca a gentrificação; o desafio demográfico e a questão da melhoria da qualidade de vida estão ligados de maneira definitiva.

A segunda parte do questionamento procura entender e contextualizar a análise do período moderno sob o viés do planejamento urbano derivado de reflexões, teorias e práticas comuns naquele momento histórico, qual seja, a década de 1950-1960. De um lado, o urbanismo moderno, calcado no conceito de zoneamento das quatro funções urbanas – *habitar, trabalhar, recrear e circular* –, no funcionalismo, no modelo de ocupação de território tipo polinuclear, fundamentado por uma ocupação edilícia intercalada com grandes vazios entre os núcleos urbanos, no poder público como único responsável pelo uso, ocupação e oferta de solo, nos grandes e pretensiosos projetos urbanos, e tendo como ponto de partida uma *tabula rasa*, propício para desenvolver um desenho urbano que possibilite controlar o crescimento e a expansão urbana de maneira centralizadora, por meio de ferramentas rígidas de organização e de planejamento.

Por outro lado, a gestão urbana e o planejamento estratégico comumente levam em conta o chamado “urbanismo de mercado”, a competitividade entre cidades, o interesse privado associado ao público, em projetos urbanos pontuais identificados no tecido urbano fragmentado, na revitalização e requalificação urbana, na regularização fundiária pós-ocupações irregulares, na falta de fiscalização efetiva, em descentralizar o crescimento urbano incentivado e na promoção de adensamento urbano – cidades mais compactas. No cenário da nossa cidade, soma-se a isso a obtenção do título de Patrimônio Cultural da Humanidade, concedido pela Unesco em 1987. Como fazer, dentro de tantas e confusas premissas, com que a cidade efetivamente não rompa com nenhuma das qualificações que a transformaram em Patrimônio Cultural da Humanidade, sob os conceitos do urbanismo moderno, e que ao mesmo tempo não se torne uma cidade congelada, engessada em um tempo remoto, impossibilitada de

se modernizar e atender às demandas de uma nova sociedade, mais tecnológica e menos sociável?

No recorte relativo ao tema desta pesquisa, outro questionamento, mais específico, se apresenta: estaria o Plano Piloto preparado para o desafio de acolher de forma autônoma e sustentável os cidadãos de terceira idade? Pelo que foi visto em termos de pesquisa e entrevistas, não. Existe, sim, o início de uma conscientização do poder público e uma organização melhor de parte da sociedade em busca de uma qualidade de vida voltada aos cidadãos: muitas ideias, ações pontuais, iniciativas privadas. Como tudo no que diz respeito ao desenho urbanista da superquadra é muito polêmico, intervenções físicas no meio urbano parecem ser difíceis de serem implantadas.

O respeito ao desenho modernista formalizado no plano de Lucio Costa, neste sentido, parece imobilizar iniciativas que podem ser consideradas simples do ponto de vista do planejamento urbano – como, por exemplo, a inclusão de mobiliário urbano e possibilitar o uso mais diversificado de equipamentos públicos, como escolas e praças. Como qualquer cidade do mundo, a estrutura deve ser acolhedora, para que se evite o isolamento amedrontado, a inatividade e a exclusão social. Uma cidade “tradicional” (no sentido mais amplo do conceito) oferece, por si só, espaços de encontro mais convencionais – praças, esquinas, quarteirões, diversidade, vizinhanças ortogonais. No caso da superquadra, dois fatores importantes já estão presentes para promover a velhice ativa: grandes áreas verdes e grandes espaços públicos que podem ser compartilhados. O que poderia ser feito para melhorar uma cidade como Brasília, tendo em vista a terceira idade? O mesmo que pode ser feito em qualquer cidade do mundo: incentivar a permanência dos idosos no meio urbano no qual tem familiaridade, promover pequenas ações que facilitariam a melhoria das relações destes indivíduos com o espaço urbano: instalação de sinais táteis, pisos diferenciados e apropriados nas escadas e rampas; retirada de obstáculos do percurso dos pedestres, sejam eles quais forem; instalação de bancos e mobiliário urbano adaptados inclusive a quem tem algum tipo de deficiência motora; manutenção de calçadas, cuidados com os jardins, especialmente no cinturão verde que circunda a superquadra, manutenção de faixas de travessia de pedestres, redução da velocidade na parte interna da superquadra.

Uma linha de raciocínio foi encontrada após ouvir os principais atores desse processo: os moradores idosos, os gestores urbanos e, por fim, os interventores urbanos, estes últimos incorporados ao assunto após esta pesquisa ter identificado, tanto aqui como em tantas outras cidades do mundo, vivências e coletivos locais muito ativos na tentativa de transformação social

e urbana, e reconhecido a importância desse tipo de agente e de ação nas grandes cidades de um novo mundo globalizado.

Levando-se em conta a opinião direta dos interessados quanto ao espaço físico existente, no caso os moradores, especificamente a população acima de 65 anos, verificou-se que há ampla insatisfação com os elementos do espaço urbano de circulação, em termos de conforto, segurança, continuidade e segurança, em particular no que diz respeito a desníveis e obstáculos observados nas calçadas, assim como com a iluminação deficiente. Os idosos, com suas características e dentre tantos sujeitos urbanos, percebem as limitações de acessibilidade e de mobilidade urbana no espaço por onde circulam para exercer suas atividades cotidianas.

Assim, considerando o envelhecimento populacional no Plano Piloto de Brasília, mais especificamente na Asa Sul, verifica-se o aumento de barreiras arquitetônicas e urbanísticas que comprometem o deslocamento do idoso no espaço urbano de circulação e colocam em risco a sua integridade física. Premissa obrigatória é a eliminação de tais barreiras, a fim de possibilitar a construção de uma sociedade inclusiva, que permita ao idoso se deslocar com autonomia e segurança.

Outra questão importante se relaciona a respeito e inclusão social. Aparecem também como necessidades imperativas: participação cívica, possibilidades de comunicação e informação, apoio comunitário e serviços de saúde, atividades culturais e locais de lazer. A cultura do envelhecimento é a cultura da solidariedade, que deve ocorrer entre ricos e pobres, entre público e privado, entre regiões, entre culturas. E, acima de tudo, a solidariedade deve ocorrer entre jovens e idosos.

A cidade é um ser vivo, que se transforma a cada segundo e que possui funções variadas, construídas por diversos indivíduos e em uma velocidade imperceptível. A morfologia urbana, portanto, se transforma de maneira espontânea, não controlada. O plano da nossa cidade, porém, é controlado e rigidamente contido dentro de conceitos inovadores à época, os quais previam, em um futuro distante, um panorama social e operacional que nunca se tornou realidade.

A transformação desses espaços se dá pela ação dos indivíduos. Os usos temporários dos espaços soltos pelas superquadras possibilitam a produção de cultura, arte e lazer, e potencializam a vitalidade urbana que tanto foi desejada por Lucio Costa. As pessoas devem se apropriar do espaço urbano, de maneira a relaxar, observar, celebrar e trocar experiências em locais marcados pela falta de cuidado dos agentes públicos.

E foi o que se constatou nesta dissertação: a surpreendente mudança que ocorre, de maneira muitas vezes silenciosa, nos espaços públicos urbanos do Plano Piloto, promovidas por

uma nova geração, dinâmica, entusiasmada e, acima de tudo, apaixonada pela própria cidade, que se apodera de instrumentos de inclusão social e de elementos culturais para inspirar novas formas de se aplicarem políticas urbanas. Ao despertar, em pequenas ações e coletivos, as potencialidades de locais pouco explorados ou degradados e vazios, incentivam novas formas de pensar e de revitalizar regiões marginalizadas ou subutilizadas da cidade, contribuindo para o exercício do direito à participação, à apropriação e à transformação do espaço urbano, de maneira fundamentalmente igual ao que pregava Henri Lefèbvre (2004), para a conquista do direito a cidade.

Como essas ações, em sua maioria, são voltadas para a inclusão da população mais vulnerável, socialmente falando, e tratam dessa inclusão nas esferas e escalas mais diversas, como as escalas do indivíduo, do grupo, do cidadão, da sociedade, da escala do pedestre, do privado, do público, entendem-se os benefícios que isso traz especificamente para a população mais idosa. Conclui-se, daí, a importância dos movimentos sociais no sentido de preservar um dos bens mais preciosos da humanidade: a diversidade. O espaço urbano pode, e deve, ser cenário para esse tipo de iniciativa inclusiva socialmente e integrativa sob vários aspectos, inclusive ponto de vista intergeracional.

Também é importante debater o papel e a responsabilidade técnica dos agentes públicos na modificação e na apropriação do espaço público do Plano Piloto. A sensibilidade ao tema e a capacidade técnica desses agentes em lidar com iniciativas sociais espontâneas apresentaram uma melhora significativa nos últimos anos. Contudo, infelizmente, os agentes públicos ainda não conversam entre si e não possuem autonomia suficiente, e o desenvolvimento de planos e projetos ainda compete mais ao setor privado ou à participação coletiva da sociedade, que parece ter menor capacidade institucional. Cabe questionar qual seria a viabilidade de se reformularem os papéis desses agentes para orientar sua atuação, de forma a apoiar e incorporar o desenvolvimento de planos e projetos voltados à população idosa como elemento de transformação do espaço urbano, promovidos por órgãos públicos em conjunto com atores privados. Nesse sentido, a formalização da representatividade da população idosa e dos mais vulneráveis, como crianças e portadores de necessidades especiais, aparenta ser uma alternativa importante a ser explorada.

Posteriormente, a proposta de intervenções urbanas pontuais apresentada como um “ensaio projetual”, pois se trata de diagrama, e não de estudo preliminar, procura demonstrar a aplicação de pequenas ações, dentro dos conceitos defendidos através de diretrizes e estratégias de transformação urbana voltados à necessidade da terceira idade, com base na ideia de autonomia e independência, saúde e bem-estar, conectividade social e segurança, descritas nesta

dissertação como os quatro pontos-chave para que uma cidade seja amigável aos idosos. Nesse contexto, foi desenvolvido esse diagrama com sete cenários que podem ser aplicados, em sua totalidade ou não, em locais a serem determinados pela população da superquadra, como espaços importantes para a reconstrução da cidadania e o estabelecimento de novos laços culturais.

Ainda que o próprio conceito da velhice seja flexível, pois é marcado por várias definições sobre as diversas formas de envelhecimento, que dependem de gênero, classe social, educação, identidade cultural, parâmetros sociais e outros, o que deve existir é a valorização de espaços urbanos, coletivos e sociais, em detrimento dos espaços domésticos, a fim de possibilitar uma velhice rejuvenescida, que se beneficiaria de projetos e serviços de lazer, novos grupos sociais, programas culturais e várias outras formas de interação social.

A interação e a contribuição positiva de arquitetos e planejadores urbanos, obviamente sempre em conjunto com a população, governantes, líderes comunitários, interventores, agentes da cultura popular e os diversos atores que ocupam o espaço urbano é a chave para a mudança. A maneira como a cidade de Brasília, mais especificamente o Plano Piloto, é administrado, a infraestrutura existente, os serviços que estão disponíveis e os espaços construídos são os principais fatores para reflexão, na medida em que podemos pensar em possíveis contribuições para um sistema mais inclusivo e resiliente, com nossas comunidades integradas ao processo de envelhecimento.

Cabe a nós, habitantes da cidade, profissionais, estudantes e cidadãos, tratar os aspectos físicos e plausíveis da questão, entendendo como o espaço urbano pode se modificar por meio da aplicação de ações espontâneas e de um planejamento proativo, voltado a uma população idosa que, ao ser beneficiada, beneficia também a toda uma comunidade, amparada por uma política urbana justa e democrática.

Assim como a cidade contemporânea, o desenho urbano atual não pode ser linear e se apoiar em uma ou outra teoria. A complexidade das cidades faz com que o exercício do projeto seja baseado no reconhecimento das frequentes mutações ocorridas na sociedade; na esfera urbana contemporânea, o projeto não é mais um rígido ordenamento do território, um desenho final, e sim um veículo para viabilizar transformações.

REFERÊNCIAS

ACRÓPOLE. São Paulo, ano 22, n. 256, fev. 1960. Disponível em: <http://www.acropole.fau.usp.br>. Acesso em: 7 jul. 2018.

AJUNTAMENT de Barcelona. Apresentação: la participación ciudadana en la gestión de la movilidad. *El Pacto de la Movilidad Como Instrumento*. Angel Lopez – BCN. 2008. Disponível em: <http://w110.bcn.cat/portal/site/mobilitat>. 2012. Acesso em: 14 jan. 2020.

ALCÂNTARA, Alexandre; CAMARANO, Ana Amélia; GIACOMIN, Karla. *Política nacional dos idosos: velhas e novas questões*. Rio de Janeiro: Ipea, 2016.

ALMEIDA, C. M. O diálogo entre as dimensões real e virtual do urbano. In: ALMEIDA, C. M.; CAMARA, G.; MONTEIRO, A. M. V. (Org.). *Geoinformação em urbanismo: cidade real x cidade virtual*. São Paulo: Oficinas de Textos, 2007.

ASHER, Laura *et al.* Most older pedestrians are unable to cross the road on time: a cross-sectional study. *age and ageing*, no. 5, v. 41, p. 690-694, Sept. 2012. Disponível em: <https://academic.oup.com/ageing/article/41/5/690/47318>. Acesso em: 14 jan. 2020.

BICCA, Paulo; PAVIANI, Aldo. *Brasília, ideologia e realidade: espaço urbano em questão*. São Paulo, SP: Projeto Editores Associados; Brasília, DF: CNPq, 1985.

BOSI, Ecléa. *Memória e sociedade: lembrança de velhos*. 2. ed. São Paulo: EdUSP, 1987.

BOTELHO, Lúcia A. O princípio das escalas no plano urbanístico de Brasília, sentido e valor além de proporção. In: LEITÃO, Francisco (Org.). *Brasília 1960-2010; passado presente e futuro*. Brasília: Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente, 2009.

BRASIL. Presidência da República. *Lei n. 10.741*, de 1º de outubro de 2003. Dispõe sobre o Estatuto do Idoso e dá outras providências. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2003/110.741.htm. Acesso em: 2 nov. 2018.

CAMARANO, Ana Amélia; PASINATO Maria Teresa. In: *Novos idosos brasileiros: muito além dos 60?* Rio de Janeiro: Ipea, 2001. p. 253-292.

CAMINANDO hacia nosotros. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=VFqONQbiOYg>. Acesso em: 12 jan. 2020.

CARMONA, Matthew; TIESDELL, Steve (Ed.). *Urban Design Reader*. Burlington: Architectural Press, 2007.

CARPINTERO, Antônio Carlos Cabral. *Brasília: prática e teoria urbanística no Brasil, 1956-1998*. Tese (Doutorado) – FAU/USP, São Paulo, 1998.

CARTA, Gianni. *Planeta sessentão*. 2009. Disponível em: <http://geografianovest.blogspot.com/2009/07/planeta-sessentao.html>. Acesso em: 14 jan. 2020.

CHIPPENDALE, Tracy. The neighbourhood environment: perceived fall risk, resources, and strategies for fall prevention. *The Gerontologist*, 55, no. 4, p. 575-583, Aug. 2015.

CODEPLAN. PDAD – Pesquisa distrital por amostra de domicílios. *Perfil dos idosos no Distrito Federal segundo as Regiões Administrativas*. Brasília, 2013. Disponível em: <http://www.codeplan.df.gov.br/wp-content/uploads/2018/02/Perfil-do-Idoso-no-DF-segundo-as-Regi%C3%B5es-Administrativas.pdf>. Acesso em: 20 fev. 2019.

CODEPLAN. Programa Especial da Região Geoeconômica de Brasília – PERGEB. *Exposição de Motivos nº 115*, junho 1977. Disponível em: <http://www.codeplan.df.gov.br/wp-content/uploads/2018/03/NT-Regi%C3%A3o-Metropolitana-do-Distrito-Federal-Subs%C3%ADdios-para-sua-cria%C3%A7%C3%A3o.pdf>. Acesso em: 5 jan. 2020.

COSTA, Lucio. Adenda Transmontana. In: COSTA, Lucio. *Lucio Costa: registro de uma vivência*. 2. ed. São Paulo: Empresa das Artes, 1995.

COSTA, Lucio. *Brasília, cidade que inventei*: relatório do Plano Piloto de Brasília. 3. ed. Brasília: Iphan, 2014.

DAA. *York Dementia Action Alliance*. UK. Disponível em: https://www.dementiaaction.org.uk/local_alliances/2934_york_dementia_action_alliance. Acesso em: 14 jan. 2020.

DEBERT, G. G. *A reinvenção da velhice: socialização e processos de re-privatização do envelhecimento*. São Paulo: USP/Fapesp, 1999.

DISTRITO FEDERAL. *Decreto N n. 596*, de 8 de março de 1967 (Código de Obras, 1967). Aprova o Código de Edificações de Brasília, que com este baixa, e dá outras providências. Decreto revogado pela Lei 2105 de 08/10/1998, exceto no que se refere a uso e ocupação do solo, posturas e zoneamento. Disponível em: https://www.tc.df.gov.br/sinj/Norma/0513067258d14c489003a65d03a4998f/Decreto_596_08_03_1967.html. Acesso em: 14 jan. 2020.

DISTRITO FEDERAL. *Decreto n. 10.829*, de 14 de outubro de 1987. Baseado no documento Brasília Revisitada, elaborado por Lucio Costa em 1985-1987. Complementado pela Portaria n. 314, de 8 de outubro de 1992, do Instituto Brasileiro de Patrimônio Cultural. Regulamenta o art. 38 da Lei n. 3.751, de 13 de abril de 1960, no que se refere à preservação da concepção urbanística de Brasília. Disponível em: http://www.sinj.df.gov.br/sinj/Norma/15139/exec_dec_10829_1987_rep.html. Acesso em: 13 jan. 2020.

DORNELES, Vanessa Goulart *et al.* *A inserção do idoso no espaço público urbano*. 2006. Disponível em: <http://arq.usfc.br/petarq/wpcontent/uploads/2008/02/entac-21.pdf>. Acesso em: 22 ago. 2018.

ENVELHECER NA CIDADE. São Paulo, Sesc, 27 nov. 2017. Disponível em: https://www.sescsp.org.br/online/artigo/6473_envelhecer+na+cidade. Acesso em: 4 set. 2018.

ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA. Departamento Americano de Agricultura. *Urban nature for human health and well being*. Estados Unidos, 2018. Disponível em: <https://www.fs.usda.gov/inside-fs/delivering-mission/deliver/linking-urban-nature-human-health-and-well-being>. Acesso em: 26 out. 2018.

FERREIRA, Marcílio M.; GOROVITZ, Matheus. *A invenção da superquadra*. Brasília: IPHAN, 2008.

FICHER, Silvia; LEITÃO, Francisco; BATISTA, Geraldo N.; FRANÇA, Dionísio A. Os blocos residenciais das superquadras do Plano Piloto de Brasília. In: LEITÃO, Francisco (Org.). *Brasília 1960-2010; passado presente e futuro*. Brasília: Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente, 2009.

FRANÇA, Júnia Lessa; VASCONCELLOS, Ana Cristina. *Manual para normalização de publicações técnico-científicas*. 9. ed. Belo Horizonte: UFMG, 2013.

GLOBO REPÓRTER. *Os caminhos para viver até os cem anos com vitalidade e saúde*. Programa exibido em 12/07/2019. Disponível em: <https://g1.globo.com/globo-reporter/>. Acesso em: 4 set. 2019.

GUERRA, Elaine Linhares de Assis. *Manual da pesquisa qualitativa*. Belo Horizonte: Ânima Educação/EAD, 2014.

GÜNTHER, Hartmut. Pesquisa qualitativa *versus* pesquisa quantitativa: esta é a questão? *Psicologia: Teoria e Pesquisa*. Brasília, v. 22, n. 2, p. 201-210, maio-ago. 2006. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/ptp/v22n2/a10v22n2.pdf>. Acesso em: 5 jun. 2019.

HARVEY, D.; ALFREDO, A.; SCHOR, T.; BOECHAT, C. A liberdade da cidade. *GEOUSP Espaço e Tempo* (Online), n. 26, p. 9-18, 30 dez. 2009. Disponível em: <http://www.revistas.usp.br/geousp/article/view/74124>. Acesso em: 3 abr. 2019.

HOLANDA, Frederico. *Brasília: cidade moderna, cidade eterna*. Brasília: FAU UnB, FRBH Edições, 2010.

HOWARD, Ebenezer. *Tomorrow: a peaceful path to social reform*. UK: Cambridge University Press, 2010.

IBGE. *Censo demográfico 2006: características da população e dos domicílios*. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br/home/presidencia/noticias/02122002tabuadevida.shtm>. Acesso em: 8 mar. 2019.

IBGE. *Projeção da população*. 2018. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/sociais/populacao/9109-projecao-da-populacao.html?=&t=resultados>. Acesso em: 14 jan. 2020.

IPHAN. *Carta de Atenas*. Assembleia do Ciam, 1933. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/portal>. Acesso em: 14 jan. 2020.

JACOBS, Jane. *Morte e vida de grandes cidades*. 3. ed. São Paulo: Martins Fontes, 2011.

JOHNSON JR., James H.; STEPHEN, J. Appold. *U.S. Older adults: demographics, living arrangements and barriers to aging in place* (2017). Kean Institute White Paper, 2017.

Disponível em: https://www.kenaninstitute.unc.edu/wp-content/uploads/2017/06/AgingInPlace_06092017.pdf. Acesso em: 25 set. 2019.

KOHLSDORF, Maria Elaine; KOHLSDORF, Gunter. *Dimensão topoceptiva*.

Disponível em: www.ufscar.br/~cec/arquivos/referencias/Texto Maria Elaine.doc. Acesso em: 6 jul. 2019.

LE CORBUSIER. *Plan voisin*. Paris, France, 1925.

Disponível em:

<http://www.fondationlecorbusier.fr/corbuweb>. Acesso em: 2 ago. 2018.

LEFÈBVRE, Henri. *O direito à cidade*. São Paulo: Centauro, 2006.

LEITÃO, Francisco (Org.). *Brasília 1960-2010; passado presente e futuro*. Brasília: Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente, 2009.

LORES, Raul Justes. *São Paulo nas alturas: a revolução modernista da arquitetura e o mercado imobiliário nos anos 1950 e 1960*. São Paulo: Três Estrelas, 2017.

LYNCH, Kevin. *A imagem da cidade*. São Paulo: Martins Fontes, 2006.

MACHADO, Lia Zanotta; MAGALHÃES, Themis Quezado. Imagens do espaço: imagens de vida. In: BICCA, Paulo; PAVIANI, Aldo. *Brasília, ideologia e realidade: espaço urbano em questão*. São Paulo, SP: Projeto Editores Associados; Brasília, DF: CNPq, 1985.

MANCHESTER CITY URBAN DEPARTMENT. *Age friendly neighbourhoods*.

Disponível em: <https://mafn.org.uk/>. Acesso em: 9 jul. 2019.

MINAYO, Maria Cecília de Souza. *O desafio do conhecimento*. 11. ed. São Paulo: Hucitec, 2008.

MUMFORD, Lewis. *A cidade na história; o subúrbio e depois*. 5. ed. São Paulo: Martins, 2008.

NOVA YORK. Prefeitura. Programa Age-Friendly NYC. *Mapa interativo de envelhecimento*.

Disponível em: <http://www.imagenycmap.org/>. Acesso em: 7 jun. 2019.

OMS. *Guia global: cidade amiga do idoso*. Genebra, Suíça: Publicações OMS, 2008.

OMS. *Envelhecimento ativo: uma política de saúde*. Genebra: Organização Mundial da Saúde, 2002.

OMS. *Relatório mundial sobre envelhecimento e saúde*. 2015. p. 52-64. Disponível em:

https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/186466/9789240694873_spa.pdf;jsessionid=F10828BA4C3D80E63CEFE473198BC5CE?sequence=1. Acesso em: 14 jan. 2020.

OMS. *O mundo amigável aos idosos*.

Disponível em: <https://extranet.who.int/agefriendlyworld/network/donostia-san-sebastian/>. Acesso em: 14 jan. 2020.

ORNSTEIN, S. W. Acessibilidade e desenho universal. In: BICALHO, Marcos Pimentel; VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara (Coord.). *Acessibilidade nos Transportes*. São Paulo: ANTP; BNDES, 2006. Série Cadernos Técnicos. v. 4.

PEIXOTO, C. Entre o estigma e a compaixão e os termos classificatórios: velho, velhote, idoso, terceira idade... In: BARROS, M. M. Lins de (Org.). *Velhice ou terceira idade? Estudos antropológicos sobre identidade, memória e política*. 3. ed. Rio de Janeiro: FGV, 2003.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. História, memória e centralidade urbana. *Nuevo mundo, mundos nuevos* [Online], Debates, 2007. Disponível em: <http://journals.openedition.org/nuevomundo/3212>. Acesso em: 14 jan. 2020.

PPS – PROJECT FOR PUBLIC SPACES. *What makes a successful place?* Disponível em: <https://www.pps.org/article/grplacefeat>. Acesso em: 10 jul. 2019.

RUNZO-INADA, Joseph. Planejamento estratégico e programa de resiliência para a cidade de Toyama. *Toyama Vision 2050*. Japão. Disponível em: http://www.100resilientcities.org/wp-content/uploads/2017/07/Toyama_Resilience_Strategy_-_PDF.pdf. Acesso em: 10 jul. 2019.

SCHICHII, Maria C. A arquitetura e os idosos: considerações para elaboração de projetos. *A Terceira Idade*. São Paulo, Sesc, ano XI, n. 19, abril 2000.

SEDUH. *Geoportal*. Disponível em: <https://www.geoportal.seduh.df.gov.br/mapa/>. Acesso em: 7 dez. 2019.

SEDUH. *Planilhas de Parâmetros Urbanísticos de Preservação – PURP*. Proposta de Minuta PLC PPCUB 2017. Disponível em: <http://www.seduh.df.gov.br/wp-content/uploads/2017/11/Minuta-PLC-PPCUB.pdf>. Acesso em: 4 set. 2018.

SEGAUD, Marion. *Antropologia do espaço: habitar, fundar, distribuir, transformar*. São Paulo: Edições SESC, 2016.

SENNETT, R. *O declínio do homem público, as tiranias da intimidade*. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.

SOUZA, Marcelo Lopes de. *A prisão e a agora: reflexões em torno da democratização do planejamento e da gestão das cidades*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006.

TEIXEIRA, Maria Fernanda I. M. Conceitos contemporâneos sobre planejamento urbano, desenho urbano e sua relação. *Cadernos de arquitetura e urbanismo*, v. 20, n. 26, 2013. Disponível em: www.periodicos.pucminas.br/arquiteturaeurbanismo. Acesso em: 30 nov. 2019.

THUMALA, Daniela; KENNEDY, Brian; CLAVO, Esteban et al. *Envelhecimento e políticas de saúde no Chile: novas agendas para pesquisa, sistemas de saúde e reformas*. Disponível

em: <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/23288604.2017.1353844>. Acesso em: 11 jul. 2019.

UNITED NATIONS. Departamento de assuntos econômicos e sociais. *Population division – world population prospect: the 2019 revision*. New York: OMS, 2019. Disponível em: https://population.un.org/wpp/Publications/Files/WPP2019_DataBooklet.pdf. Acesso em: 14 jan. 2020.

UNITED NATIONS. Human Settlements Programme. *Living conditions of low-income older people in human settlements*. A global survey in connection with the international year of older people 1999. Nairóbi, 2006. Disponível em: <http://ww2.unhabitat.org/programmes/housingpolicy/pubvul.asp>. Acesso em: 16 nov 2018.

VASQUES, Claudia Marina *et al.* In: REIS, Carlos Madson; RIBEIRO, Sandra Bernardes; COSTA PINTO, Francisco Ricardo. *Superquadra de Brasília*: preservando um lugar de viver. Brasília-DF: IPHAN, 2015.

XAVIER, F. M. F; FERRAZ, M. P. T.; MARC, N. *et al.* A definição dos idosos de qualidade de vida. *Revista Brasileira de Psiquiatria*, n. 25, v. 1, p. 31-39, 2003.

WISNIK, Guilherme. A mais brasileira. *Folha de S.Paulo*, 21 de abril de 2010. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/fsp/especial/fj2104201011.htm>. Acesso em: 6 jun. 2019.

WORLD HEALTH ORGANIZATION. *Envelhecimento ativo: uma política de saúde*. Tradução Suzana Gontijo. Brasília: Organização Pan-Americana da Saúde, 2005.

ANEXOS**ANEXO A**

TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO
O DESENHO URBANO E O ENVELHECIMENTO POPULACIONAL:
REFLEXÕES SOBRE O PLANO PILOTO DE BRASÍLIA

Responsável: Maria Eduarda Vasconcelos de Almeida

Número do CAAE: 07073519,0,0000,0023

Você está sendo convidado a participar de uma pesquisa. Este documento, chamado Termo de Consentimento Livre e Esclarecido, visa assegurar seus direitos como participante da pesquisa e é elaborado em duas vias, assinadas e rubricadas pelo pesquisador e pelo participante/responsável legal, sendo que uma via deverá ficar com você e outra com o pesquisador.

Por favor, leia com atenção e calma, aproveitando para esclarecer suas dúvidas. Se houver perguntas antes ou mesmo depois de assiná-lo, você poderá esclarecê-las com o pesquisador. Se preferir, pode levar este Termo para casa e consultar seus familiares ou outras pessoas antes de decidir participar. Não haverá nenhum tipo de penalização ou prejuízo se você não aceitar participar ou retirar sua autorização em qualquer momento.

Justificativa e objetivos:

Esclarecer, em linguagem clara e acessível ao participante da pesquisa, a justificativa e os objetivos do estudo.

Procedimentos:

Preenchimento de questionário.

Observações:

Este questionário foi elaborado de maneira a tornar fácil e compreensível o objetivo da pesquisa. Ele será entregue impresso, de maneira a possibilitar seu preenchimento

no local e no tempo que o entrevistado determinar. Nesse sentido, estimamos que o tempo necessário para preenchimento das respostas não leve mais do que 10 minutos. No caso de entrevistas presenciais, as mesmas não serão gravadas ou armazenadas.

Desconfortos e riscos:

A pesquisa não apresenta riscos previsíveis.

Mas você não deve participar deste estudo se:

Se sentir desconfortável em responder quaisquer das perguntas aqui apresentadas;

Sentir discriminação ou possibilidade de estigmatização a partir do conteúdo apresentado;

Sentir que as questões abordam assuntos sensíveis relativos a intimidade do sujeito.

Benefícios:

Essa pesquisa tem como objetivo fundamentar um exercício acadêmico que visa identificar e aplicar no desenho urbano da Super Quadra do Plano Piloto de Brasília elementos que melhorem a vida, a mobilidade e a sociabilidade da população idosa. Essas ações visam uma melhora a longo termo do uso e da vivência dos espaços públicos, de maneira a beneficiar toda a comunidade.

Acompanhamento e assistência:

Você tem o direito à assistência integral e gratuita devido a possíveis danos diretos e indiretos, imediatos e tardios, provocados por esta pesquisa, pelo tempo que for necessário.

O participante terá direito ao acesso aos resultados da pesquisa, sempre que solicitado.

Sigilo e privacidade:

Você tem a garantia de que sua identidade será mantida em sigilo e nenhuma informação será dada a outras pessoas que não façam parte da equipe de pesquisadores. Na divulgação dos resultados desse estudo, seu nome não será citado.

Contato:

Em caso de dúvidas sobre a pesquisa, você poderá entrar em contato com o pesquisador responsável:

Maria Eduarda Vasconcelos de Almeida

E-mail: maria.eduarda@reis.arq.br

Celular/Whatsapp: (61) 98131-1530

Em caso de denúncias ou reclamações sobre sua participação e sobre questões éticas do estudo, você poderá entrar em contato com a secretaria do Comitê de Ética em Pesquisa (CEP) da UniCEUB pelo telefone (61) 3966-1511.

O Comitê de Ética em Pesquisa (CEP)

O papel do CEP é avaliar e acompanhar os aspectos éticos de todas as pesquisas envolvendo seres humanos. A Comissão Nacional de Ética em Pesquisa (CONEP) tem por objetivo desenvolver a regulamentação sobre proteção dos seres humanos envolvidos nas pesquisas. Desempenha um papel coordenador da rede de Comitês de Ética em Pesquisa (CEPs) das instituições, além de assumir a função de órgão consultor na área de ética em pesquisas

Consentimento livre e esclarecido:

Após ter recebido esclarecimentos sobre a natureza da pesquisa, seus objetivos, métodos, benefícios previstos, potenciais riscos e o incômodo que esta possa acarretar, aceito participar:

Nome do (a) participante da pesquisa:

Data: ____/____/____

(Assinatura do participante da pesquisa ou nome e assinatura do seu RESPONSÁVEL
LEGAL)

Responsabilidade do Pesquisador:

Asseguro ter cumprido as exigências da resolução 466/2012 CNS/MS e complementares na elaboração do protocolo e na obtenção deste Termo de Consentimento Livre e Esclarecido. Asseguro, também, ter explicado e fornecido uma via deste documento ao participante da pesquisa. Informo que o estudo foi aprovado pelo CEP perante o qual o projeto foi apresentado e pela CONEP, quando pertinente. Comprometo-me a utilizar os dados obtidos nesta pesquisa exclusivamente para as finalidades previstas neste documento ou conforme o consentimento dado pelo participante da pesquisa.

Data: ____ / ____ / ____

(Assinatura do pesquisador)

APÊNDICES**APÊNDICE A**
QUESTIONÁRIO

1) Características sócio demográficas:

Nome (iniciais): _____

Idade: _____

DN: ____/____/____

Sexo: () M () F

Estado Civil: _____

Filhos: _____

Netos: _____

Residem juntos? _____

Grau de escolaridade:

() Fundamental () Analfabeto

() Médio completo () Médio incompleto

() Superior completo () Superior incompleto

2) Características clínicas-funcionais:

Queda no último ano? () sim () não

Acuidade visual: () enxerga bem () enxerga mal () cegueira

Auxílio à locomoção: () andador () bengala () não utiliza

Apresenta perda auditiva? () sim () não

3) Como se desloca pela cidade?

() a pé () ônibus

() carro () van

() dois tipos acima combinados _____

4) Em relação à área (quadra, rua) onde a sra./sr. mora, encontra alguma dificuldade para andar nas ruas e calçadas da cidade?

☐ sim ☐ não

Especifique: _____

5) Durante um passeio pela área próxima onde a sra./sr. mora, encontra alguma dificuldade para se deslocar?

☐ sim ☐ não

Especifique quantas vezes por semana passeia pela área próxima: _____

6) Quais são os serviços que o sr./sra. mais precisa e usa?

☐ agência bancária ☐ farmácia ☐ posto de saúde

☐ praças ☐ supermercados/comércio local ☐ shoppings

Especifique quantas vezes por semana precisa dos serviços citados: _____

7) A sra./sr. costuma utilizar o espaço público na área próxima da sua residência (parques, jardins, bancos e/ou pilotis)?

☐ sim ☐ não

Com que frequência? _____

8) O espaço urbano de circulação para pedestres mudou nos últimos anos?

☐ sim ☐ não

Em que aspectos? _____

9) Em sua opinião, o que seria importante para melhorar uso do espaço público pelo idoso, em termos de segurança/mobilidade/deslocamento?

☐ melhorar as calçadas

☐ melhorar a sinalização

☐ melhorar a arborização/jardins

☐ melhorar e aumentar a quantidade de bancos e espaços de descanso

☐ adequar o sistema de transporte público

- ☐ melhorar iluminação, segurança pública e policiamento local
- ☐ muitos carros nas ruas e estacionamentos

10) Em sua opinião, o que seria importante para melhorar as condições de vida e o uso do espaço público pelo idoso, em termos gerais?

- ☐ melhorar as calçadas, tratando desníveis e inclinações e alargando-as
- ☐ melhorar a arborização, praças e parques, de maneira a criar espaços de permanência e descanso
- ☐ melhorar a iluminação pública
- ☐ sensibilizar a comunidade para as necessidades dos idosos
- ☐ desobstruir as calçadas, retirando postes, mobiliário urbano e veículos
- ☐ praticar as políticas públicas de atenção ao idoso
- ☐ criar espaços públicos de convivência intergeracionais nas quadras (praças com parques infantis, espaços para esportes, espaços de permanência, áreas de lazer)
- ☐ permitir que sejam planejados, dentro da superquadra, prédios modificados exclusivamente para abrigar idosos, com serviços gerais e atendimento médico
- ☐ melhorar a segurança pública e policiamento local
- ☐ criar espaços comunitários locais para desenvolvimento de atividades da terceira idade

PERCEPÇÃO DO ESPAÇO FÍSICO

Em grau de importância, 0 a 10, sendo 0 o pior e 10 o melhor

1. Condicionantes térmicos (arborização e sombreamento/habitabilidade térmica dos espaços urbanos – largura das ruas x correntes de ar)

2. Escala Urbana (altura e separação dos blocos/proporção das ruas)

3. Ocupação do Espaço Público (diversidade, pontos de encontro, intercâmbio e comunicação entre pessoas; atividades que provoquem a interação urbana)

4. Paisagem Urbana (estética, focos de atração e marcos)

5. Percepção de Segurança (visibilidade e transparência dos espaços urbanos, diversidade de usos)

6. Conforto Acústico (elementos vegetais como barreiras antirruído)

7. Qualidade do Ar (controle do número de automóveis e arborização)

8. Ergonomia aplicada ao desenho urbano (correta distribuição das luminárias, mobiliários, pavimentos, sistemas de faixas funcionais)

APÊNDICE C
METODOLOGIA DE ANÁLISE DE RESULTADOS

PERFIL DA POPULAÇÃO (IDADE, SEXO, ESCOLARIDADE E ESTADO CIVIL):

1. Faixa etária, considerar:

50 – 56

56 – 62

62 – 68

68 – 74

74 – 80

2. Sexo, contagem:

Feminino

Masculino

3. Escolaridade, contagem:

Fundamental

Analfabeto

Médio Completo

Médio Incompleto

Superior Completo

4. Caracterização do Estado Civil dos participantes, contagem:

Viúvo

Casado

Divorciado

ASPECTOS CLÍNICO-FUNCIONAIS:

1. Ocorrência de quedas no último ano, caso positivo

Faixa Etária

50 – 56

56 – 62

62 – 68

68 – 74

74 – 80

2. Acuidade visual, caso haja danos (por tipo de dano):

Faixa Etária

50 – 56

56 – 62

62 – 68

68 – 74

74 – 80

3. Auxílio a locomoção

Andador

Bengala

Não utiliza

4. Perda auditiva, caso haja:

Faixa Etária

50 – 56

56 – 62

62 – 68

68 – 74

74 – 80

DESLOCAMENTO NO ESPAÇO URBANO:

1. Associação entre faixa etária e meio de deslocamento:

Faixa Etária

50 – 56

56 – 62

62 – 68

68 – 74

74 – 80

A pé

Ônibus

A pé e de ônibus

Ônibus e carro

Van

2. Espaços mais utilizados pelos participantes

Agência bancária

Farmácia

Posto de saúde

Praças

Supermercados /comércio local

Shoppings

Todos acima

3. Frequência de utilização dos espaços públicos

1-2 x/semana

3 x/semana

4 x/semana

1-2 x/mês

4 x/mês

4. Utilização dos espaços públicos próximos:

Faixa Etária

50 – 56

56 – 62

62 – 68

68 – 74

74 – 80

Frequência:

1-2 x/semana

3 x/semana

4 x/semana

1-2 x/mês

4 x/mês

5. Tipo de dificuldade na utilização do espaço público

Estado precário das calçadas

Falta de sinalização

Falta de arborização

Falta de bancos/espços de descanso

Falta de policiamento e política de segurança pública

Melhorar sistema de transporte público

Muitos carros nas ruas e estacionamentos

6. Sugestões para melhorar o espaço urbano

Melhorar as calçadas, tratando desníveis e inclinações e alargando-as

Melhorar a arborização, praças e parques, de maneira a criar espaços de permanência e descanso

Melhorar a iluminação pública

Sensibilizar a comunidade para as necessidades dos idosos

Desobstruir as calçadas, retirando postes, mobiliário urbano e veículos

Praticar as políticas públicas de atenção ao idoso

Criar espaços públicos de convivência intergeracionais nas quadras (praças com parques infantis, espaços para esportes, espaços de permanência, áreas de lazer)

Permitir que sejam planejados, dentro da superquadra, prédios modificados exclusivamente para abrigar idosos, com serviços gerais e atendimento médico

Melhorar a segurança pública e policiamento local

Criar espaços comunitários locais para desenvolvimento de atividades da terceira idade

