Morfologia Urbana do Plano Piloto de Brasília e a sua **Imagem para o Turista**

FABIANA DE LAMARE LEITE * [fabianadelamare@yahoo.com.br]
ALINE PATRÍCIA HENZ ** [alinepatricia@hotmail.com]
KARINE LISE SCHÄFER *** [karine_lise@yahoo.com.br]
FRANCISCO ANTONIO DOS ANJOS **** [fsanjos@terra.com.br]
SARA GADOTTI DOS ANJOS ***** [sara.anjos@terra.com.br]

Resumo | A relação entre sociedade e espaço, assim como a dinâmica imposta por tal relacionamento, tem sido alvo de profundas transformações e da mesma forma, os estudos vem acompanhando tal mudança. O presente artigo tem como objetivo analisar como a relação entre a sociedade e território constrói a imagem da cidade, entendida como um fator de influência na configuração de um destino turístico. O foco de estudo centrou-se no Plano Piloto de Brasília, que para a sua realização foram adotados os seguintes procedimentos metodológicos: levantamento e organização dos dados secundários pesquisados em dissertações de mestrado, teses de doutorado e artigos científicos, de acordo com os três eixos temáticos do projeto: a contextualização social, os elementos morfológicos e a imagem da cidade; trabalhos de campo e entrevistas com visitantes com aplicação da metodologia de leitura dos elementos morfológicos de Lynch (1997) e Panerai (1983); confirmar os dados; mapeamentos e confecção de tabelas para ilustrar e confirmar os resultados obtidos. Como resultados, foi possível entender o papel de sua morfologia no discurso do visitante, através de características destacadas como: grandes distâncias, monumentalidade, cidade dispersa, espaços verdes, organização e setorização. Em síntese, a imagem do Plano Piloto de Brasília a partir dos turistas é de uma cidade conceitual com grandes riquezas a serem observadas, na qual a atratividade está na arquitetura e no urbanismo. Ainda percebeu-se que por mais que tenha sido reconhecida a forma da cidade como fator de atratividade, fica claro a necessidade de estender a discussão sobre a forma da cidade inserida às necessidades turísticas como a sociabilidade de seu ambiente.

Palavras-chave | Brasília, Morfologia urbana, Plano Piloto, Turista.

* **Mestre em Turismo e Hotelaria** pela Universidade do Vale do Itajaí e **Professora** no Instituto Federal de Santa Catarina (Brasil).
** **Mestre em Turismo e Hotelaria** pela Universidade do Vale do Itajaí (Brasil).
*** **Aluna de graduação em Arquitectura e Urbanismo** na Universidade do Vale do Itajaí (Brasil).
**** **Doutorado em Engenharia de Produção/Gestão Ambiental** pela Universidade Federal de Santa Catarina e **Professor** na Universidade do Vale do Itajaí (Brasil).
***** **Doutorado em Engenharia de Produção** pela Universidade Federal de Santa Catarina e **Professora** na Universidade do Vale do Itajaí (Brasil).

Abstract | The relationship between society and your space, as well as the dynamic imposed by such a relationship, has far-reaching and similarly, the follow-up studies such change. This research project, intended to examine the relationship between society and territory constructs the city's image representing a factor of influence in setting up a tourist destination. The focus of study focuses on Plano Piloto. To conduct the study procedures were adopted as the survey methodology and organization of secondary data surveyed in dissertations, doctoral theses and scientific articles, according to the three thematic areas of the project: the social background, the morphological and image elements of the city. To complement and validate the data were also conducted fieldwork, followed by mappings and making tables to illustrate and confirm the results obtained. As a result, it was possible to understand the role of morphology in the speech of the visitor, through the outstanding characteristics such as long distance, grandeur, dispersed city, green space, organization and compartmentalization, among others, and understand more appropriately the relationship between civil and their sectors through the analysis performed by the application reading the formed elements of Lynch (1997) and Panerai (1983). The image of Brasilia`s Plano Piloto, from tourists, is a conceptual city with great riches to be observed, in which the attractiveness is in architecture and urbanism. Moreover, much as has been concluded that the way the city is a factor of attractiveness, it was necessary to extend the discussion on how the city placed the needs of tourism as the sociability of their environment.

Keywords | Brasilia, Urban morphology, Plano Piloto, Tourist.

1. Introdução

A Cidade de Brasília, atual capital do Brasil, foi construída em 1950, resultado de política de desenvolvimento, que pretendia favorecer a unidade territorial. O valor urbanístico do plano piloto de Brasília e de seus monumentos permite que seja considerado um marco mundial da arquitetura e do urbanismo, do intitulado movimento moderno. Assim, a Capital do Brasil foi o primeiro núcleo urbano construído no século XX, a ser incluído na lista de bens de valor universal, recebendo o título de Patrimônio Cultural da Humanidade, em 1987, pela UNESCO.

A morfologia da cidade, entendida como o arranjo de suas formas, reflete imagens carregadas de significados que podem ser interpretados como atrativos para o turismo. Por sua vez, as imagens e seus significados são apreendidos de distintas formas por representar valores e símbolos individuais de cada interpretante. A caracterização e construção da imagem da cidade passam pela interpretação de sua forma, na qual, sua apreensão, desempenho dos espaços, processos cognitivos envolvidos e técnicas de caracterização morfológicas, influenciam na percepção e têm papel fundamental na construção e repercussão do significado e imagem da cidade. (Kohlsdorf, 1999).

Neste sentido, a presente pesquisa tem como objetivo analisar como a relação entre a sociedade e território constrói a imagem da cidade, entendida como um fator de influência na configuração de um destino turístico. Desta maneira, a pesquisa justificou-se pela necessidade de melhor entendimento de Brasília como um destino turístico, procurando investigar e desvendar o papel da morfologia urbana e da imagem da cidade como influentes na configuração da atratividade de uma cidade como um destino.

Como procedimentos metodológicos para a realização da pesquisa foram realizados: levantamento e a organização de dados secundários pesquisados e obtidos em dissertações de mestrado e teses de doutorado dos cursos de Geografia, Arquitetura e Urbanismo e Turismo, além de artigos publicados em revistas científicas destas mesmas

áreas e que trabalharam nos temas: forma da cidade, morfologia urbana, organização do espaço urbano e imagem da cidade. Os textos foram selecionados de acordo com os três eixos temáticos da pesquisa: a contextualização social, os elementos morfológicos e a imagem da cidade.

Para realizar a leitura da cidade, a pesquisa organizou os dados e realizou a análise das informações obtidas de acordo com a teoria sobre os elementos morfológicos de Lynch (1997) e Phillipe Panerai (1983). Para complementar e confirmar os dados também foram realizados trabalhos de campo, entrevista com visitantes, seguidos de mapeamentos e confecção de tabelas para ilustrar e confirmar os resultados obtidos.

2. Referencial bibliográfico

2.1. Morfologia urbana

Por morfologia urbana entende-se como o estudo da forma da cidade, bem como suas influências. Para Kevin Lynch (1997) e Phillipe Panerai (1983) a leitura da cidade passa pela identificação de seus elementos de análise morfológica. Lynch (1997:51) reforça que: "...parece haver uma imagem pública de qualquer cidade que é a sobreposição de muitas imagens individuais."

2.2. Elementos morfológicos

Para Lamas (2000), os elementos morfológicos são relativamente constantes na arquitetura e, é através do modo como se estruturam e se organizam que se estabelece uma comunicação estética por sua arquitetura. Lamas (2000:46) diz que os elementos morfológicos são "aqueles que constituem as unidades ou partes físicas, que, associadas e estruturadas constituem a forma". Pereira (2007) diz que os elementos morfológicos são as variáveis do sistema urbano em arranjos e ordenamentos que seguem características próprias de seu sitio, forças produtivas e de sua sociedade, construída através de sua história. Na sequência são apresentados de forma resumida os elementos de análise morfológicos abordados por Lynch (1997), e também presentes no texto de Panerai (1983).

- *Vias / rotas*: Lynch (1997) define as *vias* como os canais de circulação pelos quais o observador se locomove. As vias podem ser representadas por ruas, alamedas, canais, linhas de trânsito, ferrovias, entre outras. Lynch (1997) aponta este elemento como um dos mais importantes para a imagem de uma cidade, pois é através das vias que os observadores registram os outros elementos ambientais, se organizam e se relacionam. Panerai (1983) utiliza a categoria *rota* e acrescenta afirmando que estes são elementos que permitem uma primeira aproximação do observador com a paisagem urbana. Em complemento, Assen de Oliveira (1999) destaca que a *via* é o lugar da acessibilidade e da permeabilidade, ou da continuidade.
- *Limites*: Este elemento é identificado pelo mesmo nome pelos dois autores. São vistos como fronteiras pelo observador, a divisão entre duas fases, podendo ser barreiras mais ou menos penetráveis, como as barreiras de crescimento do tecido urbano. Além disto, estes elementos têm importante característica organizacional, pois sua função confere unidade à áreas diferentes, como o contorno por água, paredes, faixa de areia, entre outros.
- *Bairros / setores*: uma característica comum apontada tanto por Lynch quanto por Panerai em relação a esta categoria, é que correspondem a áreas de fácil identificação. Esta identificação pode ocorrer tanto pela homogeneidade quanto pela heterogeneidade. São regiões grandes ou médias que, muitas vezes, representam a estrutura de uma cidade e são reconhecíveis por possuírem características comuns que os

identificam. (Lynch, 1997). Panerai (1983) destaca que nem sempre os setores correspondem aos limites dos bairros.

– *Pontos nodais / nós*: Conforme Lynch (1997:52), "são pontos estratégicos de uma cidade através dos quais o observador pode entrar, são os focos intensivos para os quais ou a partir dos quais ele se locomove". Pela descrição de Panerai (1983), são pontos estratégicos na paisagem urbana, sendo o foco de convergência ou reencontro de rotas ou pontos de rupturas, como locais de interrupção do transporte, um cruzamento, uma esquina, uma praça fechada. Estes pontos são, ainda, o foco e a síntese de um bairro, podendo se tornar símbolo, pois dele se irradia e se concentra fatos.
– *Marcos / pontos de referência*: Estes elementos também são referências, no entanto, o observador encontra-se externo a eles (Lynch, 1997). Panerai (1983) diz que, geralmente, são elementos construídos com alguma forma particular que facilita sua identificação como ponto de referência. Pode ser definido como um simples objeto físico: um edifício, loja, morros, torres, cúpulas de igrejas. Numa perspectiva mais próxima, um marco pode ser anúncios e sinais, fachadas, uma árvore. De acordo com Panerai o ponto de referência pode marcar um nó, caracterizar um setor ou então aparecer isolado. "... pueden jalonar un recorrido, marcar un nudo, caracterizar un sector, o, por el contrario aislados al margen de zonas identificadas." (Panerai, 1983:166)

Por fim, vale lembrar que estes elementos podem ter um caráter relativo evidenciado pelo ponto de referencia de que se é analisado. Por exemplo, uma via pode ser um canal de circulação para o motorista e um limite para o pedestre. (Lynch, 1997). No entanto, as categorias se apresentam com estabilidade e definição coerente para auxiliar a análise da imagem gerada pela forma física de uma cidade por seus observadores.

Lynch (1997:93) completa: "esses elementos são apenas a matéria-prima da imagem ambiental na escala da cidade. A criação da imagem ambiental é um processo bilateral entre o observador e o observado, assim, "o que ele vê é baseado na forma exterior, mas o modo como ele interpreta e organiza isso, e como dirige sua atenção, afeta por sua vez aquilo que ele vê." (Lynch, 1997:149).

2.3. Turismo, cidade e urbanismo

Podemos entender a cidade pela análise de Kolhsdorf (1985:162), quando destaca que a sua configuração como um tecido urbano descontínuo e heterogêneo, composto por núcleos morfologicamente distintos e fisicamente distantes – porém vinculados como partes de um mesmo todo, no qual assumem papéis específicos. O padrão de urbanização dispersa e as novas formas de tecido urbano são facilmente difundidas e identificadas em áreas turísticas, muitas vezes, produzindo espaços com características e elementos voltados, principalmente, para este tipo de uso.

Costa (2001) aborda o tema do planejamento do turismo em paralelo ao planejamento da cidade, entendendo que a atividade de planejar o espaço para o turismo está relacionada ao planejamento da cidade no que se refere às atuações e configurações urbanas, assim como, ao modo de vida e de pensar que se reflete nas novas formas de atuar sobre o espaço e seus agentes condicionantes. Dessa forma, trabalha interações entre o turismo e o urbanismo, afirmando um estreitamento cada vez mais acentuado entre as atividades relativas às duas áreas.

É possível entendermos tal idéia, pois Costa (2001) justifica suas afirmações apontando a proximidade entre o planejamento da cidade e o planejamento do turismo. Tal situação decorre do planejamento do turismo ter emergindo como uma especialização do planejamento da cidade em função de necessidades e desejos dos residentes,

forças do mercado e a posição do local no mercado mundial.

A aproximação do turismo ao urbanismo reforça a tendência cada vez maior de interação entre distintos locais, a troca de costumes, a relativização de distâncias e o sentimento de multipertencimento que a sociedade tende a apresentar. Isso porque, as viagens despertam curiosidades, nos levam a viver experiências novas, a conhecer e nos submeter a hábitos que não teríamos em nosso local de morada.

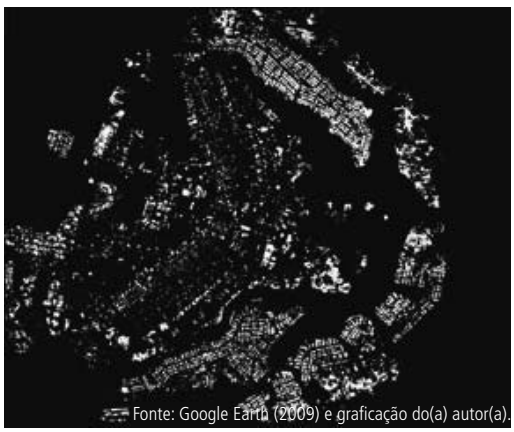

Figura 1 | Cheios e vazios.

3. Plano piloto de Brasília

Conforme Machado (1985:193) descreve, Brasília é resultado direto do urbanismo moderno que exigia não mais a reforma espacial das cidades, mas o projeto e a construção de uma cidade concebida como um todo. "Brasília é toda uma cidade nascida diretamente de uma prancheta e implantada no vazio do cerrado".

Sobre a característica da concepção urbanística presente no projeto de Brasília, Machado (1985) enfatiza mais uma vez, que está voltada a adotar o partido urbanístico de separar espacialmente as funções de habitar, trabalhar, cultivar o corpo e o espírito e circular. Palavras de Le Corbusier (1971:48).

A figura 1 elaborada a partir de foto de satélite expressa a ocupação da cidade de Brasília, na qual em branco tem-se a ocupação e em preto os espaços vazios. Relevante descrever que às margens do Lago Paranoá tem-se uma ocupação mais densa representada pelas edificações unifamiliares de alto poder aquisitivo e pelos clubes de esporte e lazer. Já no setor residencial compreendido pela Asa Norte e pela Asa Sul o que se percebe é uma maior dispersão da ocupação, em virtude da proposta da cidade pra as superquadras, com a ocupação de edificações soltas no lote e uma parcela significativa de áreas verdes e vias de circulação.

No eixo monumental, observam-se grandes espaços vazios representados pelas esplanadas com algumas edificações pontuais, monumentais e de grande representatividade. Márquez (2007) destaca que no Eixo Monumental se observam como recursos compositivos a determinação precisa da implantação dos edifícios; os arranjos dos terrenos em uma série de esplanadas de amplidão e níveis diferenciados; a marcação de pontos focais com edifícios imponentes e obras de arte; tudo organizado segundo uma relação entre cheios e vazios que se diferencia do tecido tradicional da cidade.

Sobre o sítio físico presente na cidade de Brasília, destaca-se a representatividade do Lago artificial Paranoá, elemento de apropriação tanto dos moradores quanto dos turistas. Este fato explica-se porque em suas margens concentram-se os setores de clubes, restaurantes, alguns shoppings e centros comerciais que promovem o encontro para a contemplação e o uso do lago como área para a prática do lazer. Outro elemento representativo no sítio da cidade é o Parque Nacional de Brasília que possui uma grande área de preservação com restrições à sua apropriação e usos. O Parque da Cidade, localizado na Asa Sul, também possui áreas de preservação, no entanto, seu objetivo maior é garantir as atividades de lazer e o entretenimento para adultos e crianças (figura 2).

Figura 2 | Sítio físico de Brasília.

A proposta do Plano Piloto de Brasília sintetiza o ideário da Carta de Atenas e o bucolismo da cidade-jardim inglesa, presente no cinturão verde que protege as superquadras em Brasília. (Castello Branco, 2006:46). Brasília se apresenta dividida e estruturada em dois eixos que se cruzam em um ângulo reto. Na definição do sistema viário, Lucio Costa escolheu o eixo principal, o Eixo Monumental, como o eixo de simetria do projeto, e a partir desta escolha desenvolveu o partido adotado, onde identificou a situação topográfica e as condições paisagísticas mais adequadas (Marquez, 2007) (figura 3).

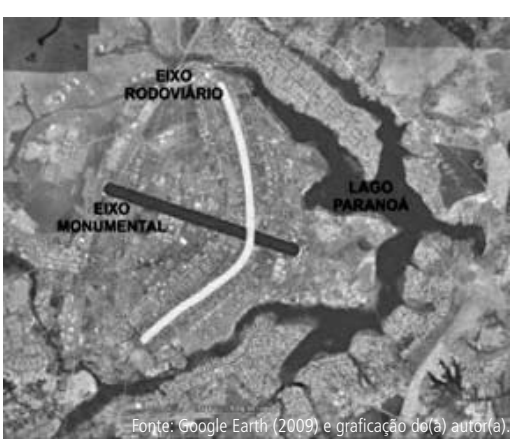

Figura 3 | Eixo monumental e eixo rodoviário do plano piloto de Brasília.

O Eixo Monumental se estende na direção Leste-Oeste por quase 10 mil metros de extensão, é perpendicular às curvas de nível e cai suavemente na direção do Lago Paranoá. Este Eixo é ocupado pelos edifícios governamentais e "estabeleceu uma linha de suporte que organizou as relações entre as partes da composição, e definiu uma espécie de esqueleto para o arranjo destas partes." (Marquez, 2007:44). No eixo rodoviário se encontram as superquadras residenciais e os equipamentos complementares.

Com base no discurso de Lucio Costa sobre o Plano Piloto, Holanda (2002) destaca que o espaço da Esplanada dos Ministérios e da Praça dos Três Poderes deveria ser separado de seu entorno pelo posicionamento de seus edifícios em dois níveis de planos diferentes. Ainda nas palavras de Holanda (2002), tal fato é uma estratégia natural para obter-se a monumentalidade desejada. Ainda em conformidade com tal caráter, Márquez (2007) destaca que Lucio Costa definiu um sistemática elaboração formal e simbólica para o Eixo Monumental, principalmente onde se encontram os centros cívico e administrativo.

Outro atributo que caracteriza o Plano Piloto é o zoneamento de uso nas asas residenciais, "o espaço aberto é dominante em todos os lugares e os edifícios sempre constituem objetos isolados; pedestres e veículos são radicalmente separados." (Holanda, 2002: 36).

Holanda (2003:32) argumenta que o tipo mórfico de Brasília, embora tenha sido pensado como um espaço de acesso homogêneo, adequada circulação de pedestres e veículos não oferece os resultados pensados como hipótese no projeto de Lucio Costa (Holanda:2002). No Plano Piloto não há diferenciações de acessibilidade para o pedestre, "o que pareceu louvor à liberdade de ir e vir – permeabilidade até por debaixo dos prédios – resultou em muitos e fracos fluxos de pedestres mesmo em áreas mais densas e mais centrais de Brasília." (Holanda, 2003: 32).

Ao considerar como vida urbana, os locais de encontro, movimento, circulação de pessoas e a

interação cotidiana, o plano urbano de Brasília, apresenta uma quantidade reduzida dos lugares de convivência coletiva. Estes encontros sobrevivem, ainda, em locais como os *shoppings centers* e os clubes privados.

Em complemento, como particularidades do plano piloto, Holanda (2003) diz, mesmo diante deste cenário de vastos espaços públicos abertos que não favorecem os "encontros", ainda surgem e consolidam-se *points* que vão de encontro à descrição da circulação e do vazio.

4. Resultados

A aplicação dos elementos de análise urbana resultou em mapeamentos que procuram exprimir como o turista se relaciona com a configuração espacial da cidade e a possível caracterização que conduz para tal relacionamento. Por meio da aplicação dos conceitos de Kevin Lynch e Phillipe Panerai, a respeito dos elementos morfológicos, busca-se no estudo o entendimento da imagem do turista ao plano piloto de Brasília.

4.1. Limites

Os limites representam barreiras ao observador que, em alguns casos, podem ser penetráveis. Em Brasília, são identificadas pelos elementos fixos físicos que acabaram condicionando e sendo condicionados na época de criação da cidade. Outra característica para os limites também podem ser determinadas por áreas identificadas como barreiras de crescimento do tecido urbano.

Desta perspectiva analítica, os limites do Plano Piloto representados pelos elementos fixos são constituídos pelos Parques Nacional e da cidade e pelo Lago Paranoá. Percebem-se que tais limites são condição e reflexo da morfologia da cidade, na medida em que a área antes de ser instalada a cidade era ocupada por vegetação nativa, da qual só foram preservadas as áreas do os parques. Atualmente, o Parque da cidade é um espaço de lazer da cidade com quadras poliesportivas, pistas para a prática de exercícios, churrasqueiras e quiosques de alimentação. Além disto, o referido Parque é travessia regular de parte da população devido ao surgimento de setores habitacionais em suas proximidades e a necessidade conseqüente de deslocamento à região mais central do Plano (Figura 4).

Assim, marcado pelo traço em amarelo na figura 4 têm-se os "limites" de crescimento que os elementos naturais instauram para o Plano Piloto. No caso, o limite acaba sendo visto, também, como uma condição de fronteira, na qual se observa a relação com o que acontece "do outro lado" do lago Paranoá, onde está localizado o setor de residências unifamiliares de alto padrão da cidade de Brasília.

Os limites também são importante característica organizacional e, no caso do Plano Piloto de Brasília, são identificados pela conseqüente ocupação social que os limites físicos condicionaram. Tais limites são mais ou menos penetráveis e conferem unidade à determinadas áreas. Assim, representam limites, a unidade conferida ao modelo organizacional e social conferido às superquadras residenciais, assim como, ao modelo conferido às unidades residenciais unifamiliares da orla do Lago Paranoá. Tais unidades organizacionais representam limites tanto por suas

Figura 4 | Os limites do plano piloto.

características organizacionais físicas que conferem unidade a estas localidades como por características de convívio social que, também, conferem unidade a cada uma delas internamente se diferenciando da outra por distinção social, não necessariamente de classe, mas de comportamento.

4.2. Setores / bairros

De acordo com Lynch (1997) e Panerai (1983), os setores se referem a uma área percebida que possui características comuns em relação ao tecido que permite se diferenciar do restante da cidade. É um critério visual e não necessariamente coincide com as divisões administrativas de bairros (figura 5).

No caso de Brasília os bairros acabam coincidindo com os setores obtidos de forma perceptiva pois se têm os preceitos do modernismo através de uma rigorosa setorização, na qual os bairros apresentam características muito particulares que acabam indo ao encontro dos limites dos setores. Essas características estão no gabarito das edificações, na tipologia arquitetônica, na ambientação da vias, e no local de residência das diferentes classes sociais.

Como o alvo deste trabalho limitou-se a investigar os turistas que visitam a cidade, é realizada a limitação na análise dos setores restringindo esta aplicação a três setores: a orla do Lago Paranoá, as superquadras residenciais e o Eixo Monumental (figura 6). A delimitação de tais setores para foi realizada a partir da conceituação de setores de Lynch (1997) e Panerai (1983) os quais de diferenciam do tecido da cidade possuindo características comuns. Para uma análise mais aprofundada, destacam-se os setores com características distintas entre si e que representam a natureza morfológica da cidade, as relações de convivência da população e das áreas destinadas ao lazer, com ênfase para o eixo monumental.

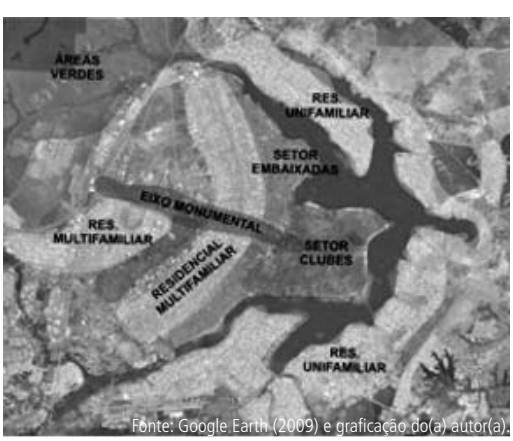

Figura 5 | Os setores do plano piloto.

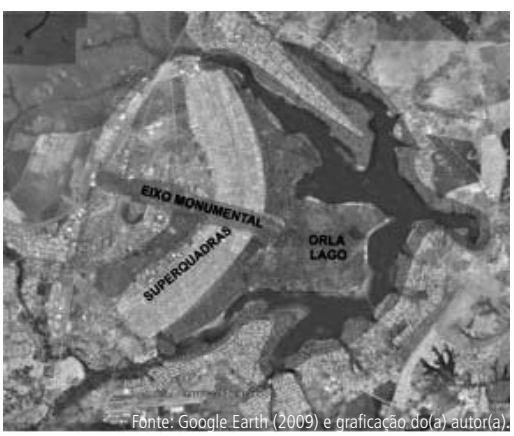

Figura 6 | Os setores de análise da pesquisa.

4.3. Rotas / vias

As Rotas/vias, de acordo com Lynch (1997) são os canais de circulação os quais as pessoas se locomovem, proporcionando a permeabilidade. O grau de importância destas pode estar relacionado ao uso que lhe é atribuído. Na leitura do Plano Piloto de Brasília, recebem destaque o Eixo Monumental, o Eixo Rodoviário ou Eixão, como também são conhecidas as vias L e W. Tal fato não permite afirmar que o sistema viário do Plano Piloto se restringe a estas vias, porém são as que mais repercutem seu uso e condicionam o modo de vida na cidade.

Figura 7 | Principais vias / rotas do plano piloto.

O Eixo Monumental destaca-se tanto pela circulação e acesso ao centro cívico por aqueles que o utilizam para fins profissionais como para àqueles que visitam os edifícios que ali se encontram. Neste caso, há a circulação e utilização desta via por dois momentos distintos: pelos que a utilizam com a atenção voltada à via independente do que a margeia, pois se o objetivo é a chegada ao seu trabalho a passagem por ela é "obrigatória". E por aqueles que têm nesta via uma passarela, na qual desfilam apreciando o que está em volta. Em relação à sua forma, o Eixo Monumental pode ser representado quase que por uma linha reta no sentido leste-oeste (figura 7), enquanto o Eixo Rodoviário caracteriza-se por ser arqueado e se estende no sentido norte-sul por todas as superquadras.

Sobre o Eixo Rodoviário ou Eixão, ele tem uma utilização mais presente no cotidiano do morador / trabalhador da região. O uso por turistas, para a finalidade de passeio é reduzido. Isso porque, como foi apresentado, este eixo é uma via expressa que cruza o Plano Piloto no sentido Norte-Sul, passando por todos os conjuntos de superquadras residenciais.

Às margens do Eixo Rodoviário, tanto a leste quanto a oeste estão eixos menores, os "eixinhos". Estes, também com o mesmo perfil de uso do "eixão", diferenciam-se dele por terem a função de alimentar e desafogar o eixo maior. Os eixos que correm paralelos ao eixo rodoviário, permitem menor velocidade dos automóveis pois possuem sinalização, passagem de pedestres, paradas de transportes coletivos, além dos acessos às vias comerciais que separam as superquadras residenciais e ao eixo maior através de cruzamentos circulares.

Um ponto de destaque, ainda, no Eixo Rodoviário que o caracteriza como uma via importante ao Plano Piloto por ser foco de dispersão e convergência da população registrando, assim, grande fluxo de pessoas, se apresentado como local de cruzamento pela proximidade com a rodoviária.

Outras vias principais/ rotas do Plano Piloto que merecem ser destacadas por seu uso são as vias L e W. Assim, como o Eixo Rodoviário, estas vias têm um caráter de ligação pelo uso intenso por transportes coletivos e carro de passeio, acesso ao comércio, shoppings e aos setores específicos como o setor de Embaixadas, tanto norte como sul. As vias L e W também não são vias de visitação do turista, mas são vias pelas quais eles circulam em algum momento por serem de acesso a diversos locais do Plano Piloto.

4.4. Nós

Os nós são considerados os pontos estratégicos da cidade, os quais, de acordo com Panerai (1983) são caracterizados por serem locais com grande potencial de atração de pessoas. Lynch (1997) destaca que os nós são caracterizados pela possibilidade do observador entrar neles, por serem locais a partir de onde o observador se locomove.

No caso do Plano Piloto de Brasília, os nós estão muito ligados ao transporte particular, em virtude dos grandes eixos a serem percorridos e do atendimento não satisfatório dos transportes coletivos à cidade como um todo.

Observando a figura 8, o ponto "A" identifica-se um grande eixo focal, marcando um dos principais acessos à cidade. Este nó é representado pela

Rodoviária intermunicipal e possibilita o acesso direto ao Eixo Monumental. No entanto, sua relevância e circulação de pessoas são reduzidas se comparada aos outros dois nós que são representados pelo cruzamento entre o Eixo Monumental e o Eixo Rodoviário (nó B) e pela Praça dos Três Poderes (nó C). Essa comparação não objetiva diminuir esta localidade (nó A), mas sim no destaque recebido pelos outros, tanto pelo caráter funcional por ser ponto central do Plano Piloto, como no caso do nó B ou pelo caráter simbólico que se concentra no nó.

O ponto "B" marca o encontro entre o Eixo Monumental e o Eixo Rodoviário, local onde se localiza a plataforma rodoviária. Este ponto compreende um grande fluxo de veículos e uma intensa circulação de pessoas. Este nó é enfatizado pela necessidade que as pessoas têm de passar por ali para chegarem aos mais variados pontos da cidade.

No ponto "C", visto também como eixo focal, instalou-se a Praça dos Três Poderes com suas edificações monumentais marcando o território e instaurando pontos de referência. Este ponto, além do caráter monumental de suas edificações carregado de representações para quem os observa é o "final ou começo" do Eixo Monumental. Tal situação pode representar a síntese final de um observador após percorrer todo o eixo ou ser o ponto de partida para a observação.

4.5. Pontos de referência / marcos

Os pontos de referência ou marcos são elementos que de alguma forma acabam pontuando o território, chamando a atenção do observador. Para ser selecionado como marco tanto o objeto pode ser visto de vários locais como também pode estabelecer um contraste com os elementos mais próximos. De acordo com Panerai (1983), o ponto de referência pode marcar um nó, caracterizar um setor ou então aparecer isolado.

No caso do Plano Piloto de Brasília, os pontos de referência acabam por se localizar no Eixo Monumental, que por si só já se enquadra em um ponto de referência, caso a análise tivesse como escala a cidade como um todo. Para efeito desta pesquisa, são identificados como marcos ou ponto de referência no Eixo Monumental: a Plataforma Rodoviária, a Esplanada dos Ministérios, a Torre de TV, a Catedral Metropolitana, o Congresso Nacional e a Praça dos Três Poderes (figura 9).

Os pontos de referência se concretizam no encontro entre a divisão dos setores de análise, e não na sua sobreposição, pois Brasília é uma cidade que tem como conceito central a setorização.

Aplicando tal conceito na identificação e análise dos marcos/pontos de referência a outros casos é possível apontar a Torre *Eifel* e o Arco do Triunfo em Paris, a Estátua da Liberdade e as extintas "torres

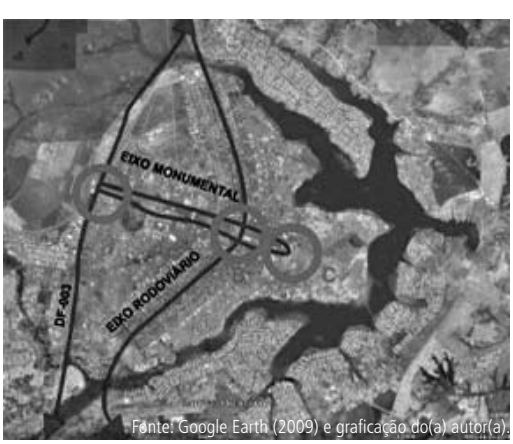

Figura 8 | Os nós do plano piloto.

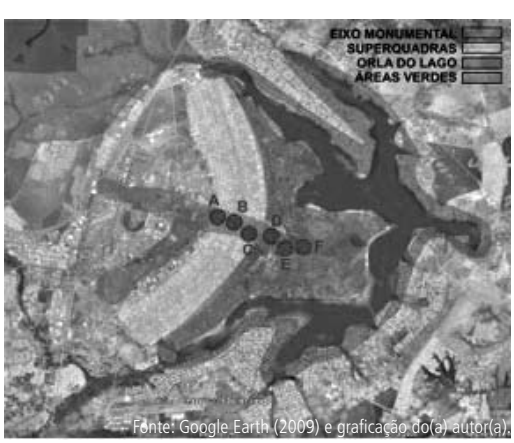

Figura 9 | Os pontos de referência da pesquisa.

gêmeas" do *World Trade Center* em Nova Iorque, a Torre de Belém em Lisboa. É possível apontar os palácios, castelos e catedrais, que mesmo não tendo a altura de suas construções como um atributo marcante é um marco / ponto de referência por sua representatividade e contraste com outros elementos próximos. São exemplos: o Palácio de *Buckingham* em Londres, a Basílica de São Pedro no Vaticano e o Museu Hermitage em São Petersburgo.

5. Considerações finais

No caso do Plano Piloto de Brasília, além de entender o papel de sua morfologia no discurso do visitante, através de características destacadas como: grandes distâncias, monumentalidade, cidade dispersa, espaços verdes, organização e setorização, entre outras, foi possível entender com maior propriedade o funcionalismo e relacionamento entre seus setores por meio das análises realizadas pela aplicação da leitura dos elementos morfológicos de Lynch (1997) e Panerai (1983).

Por fim, em uma breve síntese, conclui-se que em alguns momentos é possível se perceber que o projeto de Brasília extrapola os limites do papel e as características funcionais que seu projeto descreve, apresentando movimento, fluidez conforme as intenções descritas nos documentos. E, em outros momentos, Brasília pode ser descrita como um quadro, para ser observado, sentido e interpretado, "um arquipélago de setores separados por terra de ninguém" (Holanda, 1985:159).

A imagem do Plano Piloto de Brasília, a partir visão dos turistas, é de uma cidade conceitual com grandes riquezas a serem observadas, e seu principal atrativo é a arquitetura (dos seus edifícios e da própria cidade). A vivência da vida urbana que a cidade pode proporcionar é pouco percebida. Tal fato acontece principalmente pela aplicação dos preceitos do modernismo na construção do plano.

Brasília e sua morfologia possuem um grande repertório de situações de análise, na qual os preceitos do modernismo são colocados em discussão sobre sua real aplicabilidade. Discute-se a questão da qualidade de vida e a da vitalidade urbana, que seriam proporcionadas pela existência harmônica das atividades em uma cidade, o que não se observa no plano piloto de Brasília, pela rigorosa setorização dos usos.

No entanto, por mais estudos sobre o Plano Piloto que puderam ser observados em referências diversas, poucas referências são encontradas de estudos sobre o turismo em Brasília, situação ainda mais restrita quando da perspectiva da aplicabilidade dos elementos morfológicos propostos por Philippe Panerai e Kevin Lynch.

Referências

Assen de Oliveira, L., 1999, *Formas de Vir-a ser Cidade: loteamentos e condomínios na Ilha de Santa Catarina*, Tese de Doutorado, Universidade de São Paulo, São Paulo, Brasil.

Castello Branco, M., 2006, *Narrativas Urbanas*, Dissertação de Mestrado, Universidade de Brasília, Brasília, Brasil.

Costa, C., 2001, An Emerging Tourism Planning Paradigm? A comparative analysis between town and tourism planning, *Internacional journal of tourism research*, Vol. 3, pp. 425-441.

Holanda, F., 1985, A morfologia interna da capital, *in* Paviani, A. (Org.) *Brasília, ideologia e realidade: espaço urbano em questão*, Projeto, São Paulo, pp. 135-160.

Kolhsdorf, M.E., 1985, As imagens de Brasília, in Paviani, A. (Org) *Brasília, Ideologia e Realidade: espaço urbano em questão*, Projeto, São Paulo, pp. 161-190.

Lamas, J., 2000, *Morfologia Urbana e desenho da cidade*, Fundação Calouste Gulbekian, Lisboa.

Le Corbusier, P., 1971, *Planejamento Urbano*, Perspectiva, São Paulo.

Lynch, K., Camargo, J., 1997, *A imagem da cidade*, Martins Fontes, São Paulo.

Machado, L., 1985, Imagens do espaço; imagens de vida, *in* Paviani, A. (Org.) *Brasília, ideologia e realidade: espaço urbano em questão*, Projeto, São Paulo, pp. 191-214.

Marquez, M., 2007, *A escala monumental do plano piloto de Brasília*, Dissertação de Mestrado, Universidade de Brasília, Brasília, Brasil.

Panerai, P., 1983, Paisaje urbano y analisis pictórico, *in* Panerai, P., *Elementos de analisis urbano*, Instituto de Estúdios de Administracion Local, Madrid, pp. 159-178.

Pereira, L., 2007, *Morfologia urbana e atratividade de destinações turísticas: a importância da imagem na compreensão do sistema turístico da Vila de Alter do Chão (Santarém-PA)*, Dissertação de Mestrado, Universidade do Vale do Itajaí, Balneário Camboriú, Brasil.