



EIXÃO DO LAZER DE BRASÍLIA

VANESSA SCHNABEL FRAGOSO CHINI



EIXÃO DO LAZER DE BRASÍLIA

O Eixo Rodoviário Residencial e seu uso como espaço público

1 Fim de tarde, Eixão do Lazer



EIXÃO DO LAZER DE BRASÍLIA,

O Eixo Rodoviário Residencial e seu uso como espaço público

VANESSA SCHNABEL FRAGOSO CHINI

PPG-FAU, Universidade de Brasília (UnB),
Brasília, Brasil.
E-mail: xnabel@gmail.com

Dissertação para o Programa de Pós-Graduação
da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da
Universidade de Brasília – PPG-FAU/UnB,
na Linha de Pesquisa História e Teoria da Cidade
e do Urbanismo

BRASÍLIA 2019

TERMO DE APROVAÇÃO

EIXÃO DO LAZER DE BRASÍLIA, O Eixo Rodoviário Residencial e seu uso como espaço público

Dissertação de Mestrado submetida ao Programa de Pós-Graduação do Curso de Mestrado da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília, como parte integrante dos requisitos necessários para a obtenção do Título de Mestre em Arquitetura e Urbanismo, área de concentração em Teoria, História e Crítica.

Avaliada por:

Prof. Dr. Eduardo Pierrotti Rossetti

Orientador e Presidente da Banca (PPGFAU / UnB)

Profa. Dra. Luciana Saboia Fonseca Cruz

Membro Interno (PPGFAU / UnB)

Profa. Dra. Maria Cecília Filgueiras Lima Gabriele

Membro Externo (FAU / UnB)

Aos momentos de lazer que nos revigoram a alma

AGRADECIMENTOS

A Deus;

A minha família que sempre torce, compreende, auxilia e me amam! E eu os amo

A Clara e Anna, que me ensinaram que muito trabalho pode ser sinônimo de lazer

Ao meu grande Amor Gui, sem ele a pesquisa não teria começado e muito menos terminado

Aos deliciosos passeios de bicicleta ao lado dele que me fizeram perceber Brasília e o Eixão

A meu orientador Eduardo Rossetti, que é grande pesquisador, entusiasta das histórias de Brasília e cujos apontamentos, quase cirúrgicos, fizeram desse estudo realização acadêmica

A meus colegas e amigos do Centro de Planejamento Oscar Niemeyer - Ceplan, especialmente ao Quarteto que dividiu comigo pesquisas, ideias, anseios e desenhos

Aos piqueniques da infância que deixaram doces lembranças

À Universidade pública e gratuita, lugar em que trabalho e estudo

Aos professores e colegas da FAU que ajudaram o direcionamento do trabalho

Aos amigos queridos que entenderam minhas ausências

A todas as oportunidades que a vida me presenteou;

Ao Arquivo Público e à Biblioteca Nacional pelo trabalho de guarda de arquivos que dão frutos a inúmeras pesquisas.

Tudo tem a sua hora, cada empreendimento tem seu tempo debaixo do céu:

Há tempo de nascer,

Há tempo de morrer;

Há tempo de plantar,

Há tempo de arrancar o que se plantou;

Há tempo de matar,

Há tempo de curar;

Há tempo de destruir

Há tempo de edificar;

Há tempo de chorar,

Há tempo de rir;

Há tempo de lamentar,

Há tempo de dançar...

Eclesiastes 3:1-4

Oh! que saudades que eu tenho

Da aurora da minha vida,

Da minha infância querida

Que os anos não trazem mais!

Que amor, que sonhos, que flores,

Naquelas tardes fagueiras

À sombra das bananeiras,

Debaixo dos laranjais!

Meus oito anos, Casimiro de Abreu

ABSTRACT

This study addresses the leisure uses (recreational, sportive, civic and cultural) that occur in Eixão, a highway that crosses the city of Brasília and is formally known as Eixo Rodoviário-Residencial. It traces the North-South axis of the Pilot Plan and assembles the urban scales defined as historical heritage. The highway design has a function of structural road - articulating one point to the other. Designed for continuous traffic, devoided of traffic lights, it is 13.8 km long and has a course dissociated from the pedestrian. Since 1991, the road has been used as a place of leisure activities, raising a new meaning for it, previously known as death road at the 80's due to high accident index.

In fact, the appropriation of the street by the people takes place since the inauguration in 1960, but the program named Eixão do Lazer (Leisure Road) had its first edition in 1971. At the beginning it was place for automobile races, samba parades, protests, shows, funeral processions (JK, Tancredo and Niemeyer) and the receptions to accompany Pope John Paul II and Queen Elizabeth II. The leisure use, previously concentrated in the southern side, was becoming frequent and culminated in the district legislation that regulated its use along the entire length of the road. Two regulations are considered fundamental in this work, the first is Decree No. 13,250 of 1991, which established the public space, and the second is the Law No. 5,630 of 2016, which makes it a model for other cities in the Federal District. The dissertation has the cataloging of reports and documents which permitted to follow the birth of Eixão as a public space, understand the historical context and insert it globally, relating it to other leisure streets. The mapping covers the years 1960 to 2017 and details the leisure activities that are, in the first instance, an expression of current culture along the decades.

Keyword: Brasília, Eixo Rodoviário-Residencial, Eixão, Eixão do Lazer, Public Space

RESUMO

O estudo explora os usos recreativos, esportivos, de lazer e cultura que ocorrem no Eixão, nome popular da via central do Eixo Residencial-Rodoviário de Brasília. Trata-se do eixo Norte-Sul do Plano Piloto que agrega as escalas urbanísticas, inscritas como patrimônio histórico. A rodovia estrutura o desenho urbano, tem função de arcabouço viário – articulando-o de uma ponta a outra. Projetada para trânsito contínuo, desprovida de semáforos, possui 13,8Km de extensão e percurso dissociado do pedestre. A partir de 1991, o Eixão seria oficializado como lugar de recreação, com atividades semanais; assim, a imagem do lugar seria ressignificada, uma vez que inúmeras imprudências de trânsito o teriam associado à Morte, sobretudo na década de 80.

A apropriação da rua ocorre, no entanto, desde a inauguração de Brasília em 1960 e o “Eixão do Lazer” como momento recreativo teria primeira edição ainda em 1971. Nos primeiros anos, o Eixão era tomado de corridas automobilísticas, desfiles de samba, shows, sendo algumas de natureza peculiar, como os cortejos fúnebres – de JK, Tancredo e Niemeyer, procissões para acompanhar o Papa João Paulo II, a Rainha Elizabeth II ou mesmo protestos. O uso como lazer, antes concentrado na parte Sul da cidade, foi tornando-se frequente e culminou na legislação distrital que regulamentou esse uso em toda extensão da via. Duas normativas são consideradas fundamentais no trabalho, a primeira é o Decreto Nº 13.250 de 1991, que institui o espaço público, e a segunda é a Lei Nº 5.630 de 2016, que o torna modelo para as demais cidades do DF. A pesquisa traz a catalogação de reportagens e documentos que possibilitam acompanhar o nascimento do Eixão como espaço público, entender o contexto histórico e inseri-lo globalmente, relacionando-o a outras ruas de lazer. O mapeamento contempla os anos de 1960 até 2017 e detalha as atividades de lazer que são, em primeira instância, expressão de cultura.

Palavras-Chave: Brasília, Eixo Rodoviário-Residencial, Eixão, Eixão do Lazer, Espaço Público.

GLOSSÁRIO

ARPDF	Arquivo Público do Distrito Federal
CAUMA	Conselho de Arquitetura Urbanismo e Meio Ambiente
CB	Correio Braziliense
Defer	Departamento de Educação Física, Esporte e Recreação
Detran	Departamento de Trânsito do Distrito Federal
EPT	Esporte Para Todos
FCDF	Fundo de Cultura do Governo do Distrito federal
GABGOV	Gabinete do Governador do Distrito Federal
IAB	Instituto dos Arquitetos do Brasil
IPHAN	Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
SICAD	Sistema Cartográfico do Distrito Federal
SEGETH	Secretaria de Estado de Gestão do Território e Habitação
SQS	Superquadras Sul
SQN	Superquadras Norte
SRDF	Sistema Rodoviário do Distrito Federal

LISTA DE GRÁFICOS E TABELAS

Gráfico 1 Pessoas que foram a atividades culturais nos 12 meses anteriores à pesquisa	85
Gráfico 2 Distribuição de documentos por fonte de informação	94
Gráfico 3 Temas do Eixão do Lazer	94
Gráfico 4 Dispersão de reportagem Ano x Fonte	96
Gráfico 5 Temas dos Eventos	140
Gráfico 6 Distribuição dos eventos em 2017	140
Gráfico 7 Variantes climáticas	143
Tabela 1, construção de nomenclatura de rodovias , fonte: SRDF 2017, p. 12	49
Tabela 2 Acidentes fatais, fonte: DER, fevereiro de 2019	63
Tabela 3 Perfil Topográfico do Eixão	67
Tabela 4 Prospecção Demográfica, 2017	89
Tabela 5 Comparativo de áreas de Parques urbanos	92
Tabela 6 Ruas de Lazer e Parques lineares	127
Tabela 7 Dados de Clima	143

LISTA DE IMAGENS

1 Fim de tarde, Eixão do Lazer	1
2 Grafite sob viaduto	16
3 Chefs nos Eixos, SQN 209/210, 2014, Asa Norte, Eixão do Lazer	20
4 Partido arquitetônico para o Plano Piloto	20
5 Escala Residencial, foto Joana França	30
6 Plataforma Rodoviária, 1960	33
7 Eixo Rodoviário Residencial	39
8 Garden-City e a Grande Avenida de Howard	43
9 Cidade de Edifícios Altos	43
10 Rodovias Radiais, DER 2016, acesso em junho	50
11 Croqui esquemático da Tesourinha	52
12 Avenidas do Eixo Rodoviário e Limites do Eixão do Lazer	53
13 Placa de endereçamento, MOMA, NY. Danilo Barbosa	54
14 Logomarca, <i>Chefs nos Eixos</i>	55
15 Eixo Rodoviário, hierarquia na iluminação	57
16 Ciclista na faixa central	60
17 Cerca tenta impedir a travessia do Eixo Rodoviário	60
18 Vencedor, concurso IAB para Passagens subterrâneas	63
19 Passagem subterrânea com buracos e sem manutenção	63
20 Perfil de elevação Eixão, Geoportal (SEGETH, 2018)	65
21 1º Circuito Automobilístico de Brasília, fonte: Livro Arquivo Brasília, Lina Kim e Michael Wesely	74

22	Piquenique bucólico à sombra da Sapucaia	76
23	loga no Eixão	76
24	Dia de Circo, CNEC no Eixo	77
25	Festival do Ipê, SQN 112	77
26	Brincadeiras na rua, evento “Desce pro Eixão”, SQN 112/212, 2017	78
27	Brincadeiras de rua, 1976, acervo Estadão	80
28	Corrida de Saco, SP, 1976, acervo Estadão	80
29	Estacionamento no Eixão	92
30	Show da esquadrilha da fumaça, festa da inauguração, 1960	98
31	Cortejo Fúnebre de Tancredo em 1985 (Fundação Israel Pinheiro, 2002)	99
32	Cortejo fúnebre de Tancredo, 1985	99
33	Brasilienses recebem os jogadores campeões de 1970, Histórias de Brasília, Instagram	100
34	Poema no asfalto	102
35	Fora Temer	102
36	Passeio ciclístico no Eixão, EPT, 1977	103
37	jogo de volei, "Eixão do Lazer", 1983, rede social instagram @histórias_de_bsb	103
38	Croqui de locação, Eixão do Lazer, dia da Bandeira, 1978	106
39	convite para passeio noturno, Cidade do México, 2018	117
40	Jazz na Paulista, 2018	119
41	Ciclovía Bogotana, 2018	119
42	Linha ferroviária de Nova Iorque, onde se situa o atual High Line	123
43	Promenade Planteé, Paris	123
44	Projeto para o Minhocão, Prefeitura de São Paulo, 2018	124
45	self com ipês floridos	129
46	Projeto do DER para o Eixão 2008	131
47	Eixão do Lazer e EPIA	133

48	Corrida das Cadeiras de Escritório, 2014	134
49	Folder com programação para os 50 anos de Brasília.	134
50	Linha cronológica, Elxão do Lazer	136
51	Mosaico de fotos	138
52	Mosaico de fotos	139
53	Mosaico publicitário, Eventos no Elxão	145
54	18h	151
55	Mosaico de fotos	152
56	Vinte anos de Brasília e do Correio Braziliense. 1980	154
57	Capa do Livro Braxília Revisitada	154
58	Surfista a procura da piscina de ondas, 1979, fotografia Luís Turiba	155
59	Ilustração de Lane, Jornal de Brasília, 7 de outubro de 1979	156
60	Fotomontagens @brasiliaretrofuturista, perfil Instagram, acesso 2018	157
61	Banner, A praia de Brasília, 2018	158
62	Quiosque Mr. Matte	158
63	Projeto DER, 2007	159
64	Obra de arte no Eixo Rodoviário	160
65	faixas de pedestre no Eixo Rodoviário	160
66	Arborizaçã na faixa central	160
67	Concurso de passagens do Eixão, IAB 2012	162
68	Concurso de passagens do Eixão, IAB 2012	162
69	Crianças Brincam nas faixas de domínio do Eixão, ao fundo Cambuís florescem	164
70	Buraco do tatu, Eixão na Rodoviária	175
71	Área de descanso “Desce pro Eixão”	180

SUMÁRIO

APRESENTAÇÃO	15
INTRODUÇÃO	19
ENTRE O TRAÇADO E O EIXO RODOVIÁRIO	29
1.1 Projeto e implantação	30
1.2 Um caso Paradigmático	38
1.3 Eixo Rodoviário Residencial e Eixão	47
1.4 Uma questão de escala	68
O EIXÃO DO LAZER	79
2.1 O lazer na rua	80
2.2 A História do Eixão do Lazer (1960 a 1997)	94
2.3 Algumas ruas de lazer e parques lineares	116
OBSERVAÇÕES DE UM DOMINGO QUALQUER	128
3.1 Eixão e Eixão do Lazer nos anos 2000	129
3.2 O cotidiano no Eixão do Lazer, registros de 2017	137
3.3 Eixão do Lazer no imaginário	152
CONCLUSÃO	163
REFERÊNCIA BIBLIOGRÁFICA	174
ANEXOS	179



**PUNK
NASCE TORTO
NUNCA
SE ENDIREITA**



QUERIA SER
UMA TESOURINHA
SÓ PRA PODER TE
TIRAR DOS EIXOS

AMOTTER

LADINHA
SÓTA CASADA
AMARRADA
E FREGUEIRA



APRESENTAÇÃO

Sob o ponto de vista do pedestre que se apropria do Eixão de Brasília, a pesquisa procurou caracterizar a avenida central do Eixo Rodoviário residencial e suas respectivas faixas de domínio como lugar de cultura, investigar quais efeitos do urbanismo modernista seriam considerados “problemas”, quais soluções foram encontradas e qual o papel do Eixão enquanto espaço democrático, acessível, de lazer e o desenrolar de sua história.

O Eixão do Lazer inaugura o processo de transformação de valores do espaço urbano de uso, de estar e de convívio com a paisagem não-monumental do Plano Piloto, fatores que estruturam vida urbana própria desta cidade-capital. A singularidade de usar uma rodovia se dá pela sua natureza e localização, não é uma rua qualquer. O Eixão é cerne, estrutura; não está em Brasília, é Brasília. Para entender a dinâmica ímpar que é a subversão de uso desta via em cidade de lógica rodoviarista, foi fundamental entender o contexto histórico, paradigmático e patrimonial que insere a trama urbana.

Buscou-se, assim, a caracterização do Eixo Rodoviário Residencial, tendo como base os textos de Lucio Costa, da historiografia, mapas, normativas, documentação jornalística, fotografias, visitas de campo, entre outros. A base documental, referente aos eventos realizados nos primórdios, foi catalogada a fim de dar suporte a esta dissertação. A pesquisa teve como fontes primárias o Arquivo Público do Distrito Federal (APDF); a Biblioteca Nacional (BN); a legislação de âmbito nacional e distrital e o objeto em si. Dentre essas, destacam-se reportagens de jornal que vão elencar a natureza das atividades realizadas no espaço, os agentes promotores e as políticas de fomento que se utilizam da plataforma do Eixão e como espaço de natureza pública dedicada ao pedestre. A partir do material, estruturou-se o trabalho em três partes, a saber:

2 Grafite sob viaduto

É possível visualizar a arte urbana nos viadutos, passarelas e no próprio asfalto do Eixão, quando o lugar está livre de automóveis aos domingos e feriados das 6h às 18h

a primeira parte, capítulo 1, caracteriza o objeto, enquanto desenho de infraestrutura, inserindo-o no contexto modernista e de patrimônio cultural, baseando-se prioritariamente na historiografia crítica;

a segunda parte, capítulo 2, aborda a criação, naturalização do espaço público - impulsionada pelo próprio Estado, além de inseri-lo no contexto de “rua de lazer” com outros estudos de caso de natureza similar. Para isso, foi realizado levantamento de documentos do Fundo de Cultura do DF (FCDF), do Gabinete do Governador (GABGOV), da BN, normativas referentes ao uso do Eixo Rodoviário Residencial, etc.

a terceira parte, capítulo 3, trata de observações feitas a partir do mapeamento de eventos, *in loco* e via internet, pela pesquisa de campo e investigações artísticas e projetuais, cujo tema é o Eixão.

Diferentes termos-chave foram integrados à pesquisa. No âmbito do DF, no ARPDF, buscou-se por: *Eixo Rodoviário*, *Eixo Rodoviário-Residencial*, *Rua de Lazer*, *Eixão* e *Eixão do Lazer*. Deste acervo foram encontrados 163 documentos, correspondem ao período de 1976 a 1997. Em âmbito nacional, consultou-se a Hemeroteca digital, na BN, adicionando-se as palavras: *Eixão da morte*, *Ruas de Recreio* e *Esporte Para Todos*, de onde foram obtidas 144 reportagens de jornal, que auxiliaram a completar, ratificar dados, além de conter um período de abrangência maior, compreendendo os anos de 1970 a 2014 (excluído os anos entre 1990 a 1999, não disponíveis no acervo). A esta base documental, foram acrescentadas as resoluções do Conselho de Arquitetura Urbanismo e Meio Ambiente (CAUMA)¹, obtidas na Câmara Legislativa, juntamente com o Sistema Integrado de Normas Jurídicas do DF, são 17 normativas que definem uso, ocupação e providências sobre o lugar.

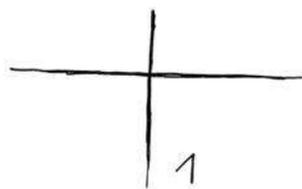
¹ Órgão pertencente à Administração de Brasília.

Especialmente em 2017, foi realizado levantamento da vida pública no Eixão, na tentativa de especular sobre organização, atividades e frequentadores, além de entender o sistema viário como lugar de inspiração para o imaginário sobre a cidade e retratado em projeto, poesia, fotos, entre outros suportes que o reforçam como espaço de lazer. Para esta parte da pesquisa, foi utilizada a ferramenta disponibilizada pelo *Google* chamada *google alerts*, em que são feitos repasses diários de notícias, incluindo redes sociais, contendo as palavras-chaves designadas, que foram *Eixão* e *Eixão do Lazer*. O conteúdo pesquisável é reportado a conta de correio eletrônico, configurando um *Feed*, o que permitiu mapear os eventos pré-programados e caracterizá-los. Dessa forma, os capítulos da dissertação se assentam sobre a análise de um total de 331 documentos, que abrangem os anos de 1970 a 2016, destacando-se que o ano 2017 é tratado especificamente pela pesquisa de campo, objeto do capítulo 3.

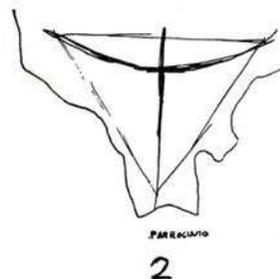
Estudar o Eixão como espaço público de lazer justifica-se por trazer abordagem diferenciada sobre o assunto. Brasília é tema recorrente desde sua construção, faz parte da história da arquitetura – exemplar singular de concepção e construção modernista, mas cujo aspecto do “caminhar” ou apropriação pelo pedestre - no Eixão - não havia sido objeto de livros, artigos acadêmicos ou pesquisas técnicas no campo do urbanismo nem como rodovia, nem como espaço de lazer. Resgatar a vivência do espaço pelo pedestre é particularmente especial, pois além de ser outra forma de realização espacial é instigante por se dar em escala distinta daquela projetada para o objeto, sem negá-lo.



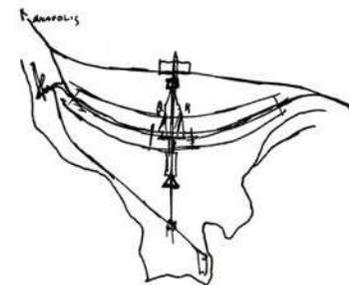
INTRODUÇÃO



3 Chefs nos Eixos, SQN 209/210, 2014, Asa Norte, Eixão do Lazer



4 Partido arquitetônico para o Plano Piloto



Em Brasília, num domingo de sol, é possível correr, pedalar, andar de skate, jogar peteca, armar rede, contemplar a paisagem num clube, num parque ou escolher fazer tudo isso e muito mais no Eixão do Lazer. Programas corriqueiros de uma rua de lazer que ocorrerem, todavia, no eixo-cerne, rodovia estruturante da cidade planejada para receber o trânsito contínuo de veículos e cujo fluxo peatonal se daria exclusivamente por passagens semienterradas.

O Eixão do Lazer é situação urbana em que o Eixão, via central do Eixo Rodoviário Residencial tem tráfego interrompido aos domingos e feriados das 6h às 18h, com periodicidade semanal desde 1991, para que ocorram atividades de recreio. Nesse ínterim, disponibilizam-se para o pedestre caixa viária e faixas de domínio da rodovia, que juntas possuem 120m de largura por 13,8km de extensão, compondo 165,6 hectares de área bruta equivalentes a parques urbano existentes em cidades como Londres, Paris, Rio de Janeiro ou São Paulo. A área de quase 179 campos tem natureza pública é peculiar devido à localização que ocupa na cidade e ao contexto histórico-patrimonial que lhe pertence.

Para melhor entendimento, volta-se ao desenho genuíno do Plano Piloto, contido no Relatório do concurso para a nova capital (Figura 4). O partido arquitetônico mostra a disposição de dois eixos

A feira gastronômica pretende levar pratos desenvolvidos por *Chefs* de cozinha a preços acessíveis. Com público considerável, o evento utiliza elementos da cidade para compor a identidade visual: o nome, as cores, a iconografia da arquitetura, a tipografia, entre outros.

cartesianos, orientados em sentido Leste-Oeste e Norte Sul, racionalmente articulados a fim de equacionar as funções principais da dinâmica urbana prescritas na Carta de Atenas: trabalhar, morar, circular e recrear-se. Sendo que à função circular seria “coluna vertebral” urbana, garantidora das comunicações ágeis e consequente “felicidade”. Assim, haveria “tranquilidade para o trabalho eficiente, desfiles oficiais, grandes cerimônias públicas, sem perturbar o cotidiano dos habitantes, nem deslocamento da população”. O traçado urbano, assim, corresponderia às duas vias arteriais definidoras de Brasília, sendo que uma seria responsável pela força simbólica-espacial da cidade-capital e outra desenvolveria o tráfego da cidade-comum, da lógica cotidiana. O cruzamento singelo, purista, racional, articulado, pragmático e imagético se contrapõe em símbolo e função, mas encerra Brasília em sua completude.

A via retilínea que se posiciona em sentido Leste-Oeste é o Eixo Monumental. É estruturadora da dimensão representativa, espacialmente grandiosa que abriga edificações governamentais de âmbito federal e distrital, local de arquitetura magnânima com qualidades plásticas incomparáveis. Enquanto a via Eixo Residencial-Rodoviário é primeiramente utilitária, designa as áreas residenciais e comerciais locais. Segue em sentido Norte-Sul, com desenho arqueado 113º que comprime a face voltada para Oeste, ajustando escoamento das águas, topografia, ventilação e iluminação natural. O cruzamento de eixos antagônicos e complementares referencia bairros, endereça e zoneia as principais funções que constituem a cidade.

Sobre o primeiro, a literatura específica já produziu ensaios, artigos, dissertações, teses e livros; sobre o segundo, são poucos os estudos, concentrando-se apenas em sua natureza rodoviária. Esta pesquisa de mestrado vem preencher esta lacuna. Extrapolando o enfoque funcionalista de projeto ao caracterizá-lo como lugar de subversão da lógica formal modernista, pensada apenas para uso exclusivo do carro que passa a ser espaço de vivência pertencente à esfera pública que serve ao pedestre.

Seja chamado de Eixo Rodoviário-Residencial, denominado por Lucio Costa; seja Eixo Rodoviário Lucio Costa, definido por legislação; seja DF-002, designação dada pelo Sistema Rodoviário do Distrito Federal; seja Eixão como popularmente é chamado; todos são nomes que designam a artéria urbana, que recebe fluxo de 120 mil carros diariamente. A rodovia é composta por três avenidas - não semaforizadas, entremeadas por generosos espaços verdes. O conjunto totaliza quatorze faixas de rolamento. A avenida central é via de trânsito rápido, tem velocidade máxima de 80km/h, sete faixas de rodagem - três mãos em um sentido, três no sentido contrário e faixa central. As outras são auxiliares na distribuição de fluxo, tem velocidade máxima de 60km/h, conectam a via rápida às áreas residenciais e são designadas por Eixo Rodoviário Leste, ou Eixo L e Eixo Rodoviário Oeste, ou Eixo W, ambas possuem quatro faixas de rodagem— duas para cada sentido, separadas por canteiro central. Cotidianamente, porém, os Eixos L e W, mais estreitos são tratados por “Eixinhos”; enquanto a via larga, “Eixão”. Para diferenciar as vias laterais a população passou a designá-las pelos predicados “de baixo” ou “de cima” conforme caimento topográfico em relação à via central. Compõem ainda o sistema viário as vias transversais em desnível sob viadutos e passagens de pedestre subterrâneas. E esta composição permite ao Eixo Rodoviário Residencial ter trânsito fluido e contínuo.

Com a inauguração da cidade, a via central ganhou destaque, sendo utilizada como sinônimo de “Eixo Rodoviário” em jornais, revistas e inclusive normativas -locais e nacionais; enquanto os “Eixo L” e “Eixo W”, passaram a ser considerados vias autônomas. Nesta dissertação, porém, tomou-se o cuidado de reportar o termo “Eixo Rodoviário-Residencial”, quando referido ao eixo projetual de Lucio Costa, detalhado e composto pelas três avenidas; ao mesmo tempo, a avenida central será tratada por “Eixão”. Ainda sobre o desenho da rodovia, é enfatizada a vista livre, composta pelas faixas de rolamento; o emolduramento da paisagem pela massa arbórea e amplitude do céu. A declividade do terreno em sentido leste, além de servir à implantação, proporcionaria diferentes perspectivas frontais laterais que situa quem passa. A combinação da rodovia de trevos, suprimindo o cruzamento em nível, configura a Unidade de Vizinhança, “(...) sequência

contínua de grandes quadras dispostas, em ordem dupla ou singela, de ambos os lados da faixa viária”. Estratégias que unem a técnica viária e a paisagística na cidade-parque.

A cidade é fruto do debate urbanístico do pós-guerra que reivindicavam ordem, condições de higiene, melhoria nos congestionamentos e a criação de subúrbios ou bairros jardins. Além de possuir as melhores técnicas rodoviárias para a fluidez de locomoção. Os chamados, por Sylvia Ficher, Paradigmas Modernistas eram artifícios de desenho recorrentes no urbanismo da década de 1950, em especial a ênfase no rodoviarismo, o zoneamento, a especialização de vias, a separação de fluxos entre pedestre e automóvel entre outros. Características que foram implementadas em diversas cidades do mundo, mas que se fizeram por inteiro na concepção da capital, fato que impulsionou sua inscrição como Patrimônio Mundial da Humanidade pela Unesco em 1987. São as dimensões relacionais entre obra construída e homem que fazem da escala, ou escalas (gregária, bucólica, residencial e monumental), considerar o objeto de estudo que demanda sensibilidade e apreço na vivência da *urbs*.

Brasília participa deste cenário e traz o carro como elemento ativo em sua infraestrutura. O automóvel era símbolo de agilidade e eficiência, cuja ênfase na construção da malha viária demonstrou, entretanto, ser portador de desvantagens, como a deterioração do tecido urbano, altos índices de acidentes de trânsito, além de questionamento sobre efetividade na solução do congestionamento. Dentre os efeitos colaterais são os acidentes de trânsito que causam maior comoção.

Sob este aspecto, embora o desenho do Eixo Rodoviário separe fisicamente os pedestres por meio das passagens subterrâneas, a estratégia se mostrou pouco efetiva. A rejeição do uso se deu devido à sujeira, à depredação, à má iluminação, ao risco de furtos entre outros. A isto, somam-se velocidades acima do permitido na via, ultrapassagens equivocadas e o uso de álcool como contribuintes das manchetes negativas entre 1970 e 1980. “Eixão, a pista sempre perigosa”, “Problema do Eixão” e “Basta de mortes no Eixão” são exemplos de temas recorrentes para o

período. O apelido “Eixão da Morte” integrou estatísticas de cunho nacional, cujo título se amenizou com o estabelecimento do Código de Trânsito Brasileiro que obriga o uso do cinto de segurança, regula o controle de velocidade e proíbe a combinação de bebidas alcólicas e direção. A despeito disso, recorrentemente aparecem soluções arquitetônicas que incidem como forma de amenizar a disputa de território entre carros e pedestres. Em 1989 seria apresentada possível solução apresentada pelo o GDF - por meio do Departamento de Educação Física, Esporte e Recreação – para fortalecer o adjetivo ligado à vitalidade naquele espaço de disputa. Para isso, projeto já conhecido da comunidade, de caráter ocasional ganharia destaque, o “Eixão do Lazer”. Interessante artifício não negaria o fluxo de pedestre; ao contrário, o reafirmaria, concentrando-o em um dia na semana na realização de atividades esportivas e culturais.

A prática de lazer na rodovia se iniciou, entretanto, bem antes, em 1960 na festa da inauguração. O desfile de cinco mil homens das Forças Armadas, as surpresas da esquadrilha da fumaça, a Parada dos Candangos, a queima de fogos e o primeiro circuito automobilístico de Brasília são acontecimentos da programação oficial que marcaria a subversão de uso no Eixão. Outras ocupações aconteceriam, em especial as de caráter espontâneo com aglomeração expressiva, como a “Massa humana jamais vista no DF” para ver os jogadores da copa de 1970, no cortejo do corpo de JK, na chegada da rainha Elisabeth II e esposo, em 1968, no desfile do papa João Paulo II entre tantos. Ao longo desses anos, o Eixão se configurou como caminho natural entre aeroporto e Eixo Monumental ou Setor Hoteleiro. Quando realizado de carro, o trajeto é interessante para visualizar a cidade; é, no entanto, sob a perspectiva do pedestre que as sutilezas podem revelar detalhes pouco explorados pela velocidade.

A transformação de caixas viárias para usos de recreação não é fenômeno único de Brasília. Vias de recreação estão presentes em outras cidades, é fenômeno global que ocorre por variados motivos, seja pela obsolescência aos finais de semana, seja facilidade da criação quase imediata de novas áreas de lazer, pela localização central, a infraestrutura existente, etc. O Eixão do Lazer, porém, continua com sua singularidade na força simbólica de transformação da rodovia na cidade

modernista e pelo fato de estar no eixo conformador do traçado dela, acarretando implicações diversas.

A apropriação do espaço público, reintegra o pedestre à trama do tecido urbano, proporcionando a ele dar novas interpretações; formas de pensar e agir no patrimônio modernista, que continua presente; amplia o olhar do caminhante sobre a cidade; expande necessidades e possibilidades da coletividade e, dicotomicamente, reafirma o traçado viário, visto que estrutura permanece tal qual é no dia a dia desde sua inauguração. Brasília, aos finais de semana e feriados, tem vivência diferente do planejado, mas que em alguma medida corresponde às práticas, valores e costumes de seus habitantes. O Eixão do Lazer é exemplo evidente de vitalidade urbana que desmonta os estereótipos de Brasília como uma cidade vazia, com ocupação humana rarefeita, constituída apenas por edifícios governamentais.

Sobre o projeto “Eixão do Lazer”, sua trajetória se inicia na década de 1970. Em 12 de outubro de 1977, o Jornal do Commercio do Rio de Janeiro noticiaria “Brasília cria Eixão do Lazer”, o evento continha atividades esportivas, orientadas em circuitos por professores do Departamento de Educação Física, Esporte e Recreação (Defer) e estava sob a égide do programa federal “Esporte Para Todos”, o EPT. A política pública, derivada da Campanha Ruas de Recreio tinha como enfoque a promoção de práticas “saudáveis”, “racionalmente” preparadas para preencherem “adequadamente” o tempo e também para divulgar o regime político vigente. O projeto “Eixão do lazer” teria início, entretanto, em 1971 com edições esparsas também organizadas pelo Defer. De lá até os anos 2000, a rodovia se constituiu lugar de cultura, lazer que se molda conforme as características sociais.

Sob esse espectro, a pesquisa buscou caracterizar o Eixão; situá-lo como elemento pertencente ao Eixo Rodoviário Residencial e patrimônio cultural; investigar os problemas oriundos dos efeitos do urbanismo modernista e as soluções apontadas para a via; o papel dela enquanto espaço democrático acessível de lazer; dar suporte a construção de uma cronologia com a história do

Eixão do Lazer, suas características atuais e as consequências que a apropriação deste espaço para lazer no imaginário urbano.

Para tanto, foram pesquisados texto de Lucio Costa, da historiografia da arquitetura urbana, mapas, normativas, documentação jornalística, fotografias, visitas de campo, entre outros. A base documental, referente aos eventos realizados nos primórdios, foi catalogada a fim de dar suporte a esta dissertação e estudos posteriores, visto que o Eixão ou o Eixo Rodoviário Residencial como elementos urbanos não estarem sistematizados em livros. Ainda se utilizou como fontes primárias o Arquivo Público do Distrito Federal (APDF); a Biblioteca Nacional (BN); legislação de âmbito nacional e distrital e o objeto em si. Dentre essas, destacam-se reportagens de jornal que vão elencar a natureza das atividades realizadas no espaço, os agentes promotores e as políticas de fomento que se utilizam da plataforma do Eixão e as visitas de campo que se desdobraram em registros fotográficos e mapeamento de atividades. Estratégias de aproximação de objeto com dimensões monumentais, de expressividade simbólica e natureza pública não mais dedicada ao veículo motorizado, mas ao pedestre. A partir do material, estruturou-se o trabalho em três partes, correspondentes aos capítulos da dissertação, a saber:

capítulo 1, caracteriza o objeto enquanto desenho de infraestrutura, inserindo-o no contexto modernista, de patrimônio cultural e logístico, está baseado prioritariamente na historiografia crítica e nas normativas que regulam e delimitam sistema viário e rodovia;

capítulo 2, aborda a criação, naturalização do espaço público - impulsionada pelo próprio Estado, além de inseri-lo no contexto de “rua de lazer” com outros estudos de caso de natureza similar. Para isso, foram levantados exemplos de ruas recreação e de parques lineares, além de documentos referentes ao Eixão e às políticas públicas relacionadas ao tema no Fundo de Cultura do DF (FCDF), no Gabinete do Governador (GABGOV), na Biblioteca Nacional, no Sistema Integrado de Normas Jurídicas do DF, etc.

capítulo 3, trata de observações feitas a partir do objeto em si. Foram mapeados eventos, equipamentos públicos e notícias sobre o local via internet, além de investigar manifestações artísticas e projetuais, cujo tema era o Eixão.

Para compor o acervo, diferentes termos-chave foram pesquisados. No âmbito do DF, no ARPDF, buscou-se por: *Eixo Rodoviário*, *Eixo Rodoviário-Residencial*, *Rua de Lazer*, *Eixão* e *Eixão do Lazer*. Deste local foram encontrados 163 documentos, correspondem ao período de 1976 a 1997. Em âmbito nacional, consultou-se a Hemeroteca digital, na BN, adicionando-se as palavras: *Eixão da morte*, *Ruas de Recreio* e *Esporte Para Todos*, analisando-se 144 reportagens de jornal, que auxiliaram a completar, ratificar dados, além de abranger outros anos, compreendendo período de 1970 a 2014 (excluído os anos entre 1990 a 1999, não disponíveis no acervo). A esta base documental, foram acrescentadas as resoluções do Conselho de Arquitetura Urbanismo e Meio Ambiente (CAUMA)², obtidas na Câmara Legislativa, 17 normativas esmiuçadas que definem uso, ocupação e providências.

Para as visitas de campo, decidiu-se fazê-las pelo menos duas vezes ao mês, foram 25 feitas em 2017, o que correspondeu a 40% das edições daquele ano, somando-se domingos e feriados. O levantamento da vida pública no Eixão especulou sobre organização, atividades, local e frequentadores. Foi realizada em diferentes horários, de carro, a pé e de bicicleta, alternando-se entre edições com eventos programados e com a agenda em aberto. A agenda de eventos foi montada utilizando-se de ferramenta disponibilizada pelo *Google* chamada *google alerts*, em que são feitos repasses diários de notícias, incluindo redes sociais, contendo as palavras-chaves designadas, ou seja *Eixão* e *Eixão do Lazer*. O conteúdo pesquisável foi reportado a conta de correio eletrônico, configurando um *Feed*.

Além da pesquisa documental e visita de campo, o próprio Eixão foi redesenhado. Os mapas da SEGETH, que podem ser obtidos por trechos, foram unidos sobrepondo camadas de interesse e

² Órgão pertencente à Administração de Brasília.

retirando-se informações desnecessárias a esta pesquisa. Com isso, produziu-se sete mapas, entre eles cortes longitudinal e transversal, mapeamento de transportes, atividades, vegetação, etc. Todo compêndio produzido pela pesquisa está em caderno extra, apensado ao trabalho. Assim, a dissertação se assenta sobre a análise e organização de 331 documentos, que abrangem os anos de 1970 a 2017. Ressalta-se que as fotos contidas aqui foram majoritariamente tiradas nesse período e o grande esforço desta pesquisa foi a tentativa de entender e mapear objeto cuja restrição de dia, horário e distância poderiam ser analisados uma única vez na semana, ou duas quando em feriados.

O Eixão do Lazer inaugura o processo de transformação de valores do espaço urbano de uso, de estar e de convívio com a paisagem não-monumental do Plano Piloto, fatores que estruturam vida urbana própria desta cidade-capital. O resgate da vivência pelo pedestre na via é especial, pois reforça o traçado rodoviário ao passo que reintegra o pedestre à trama urbana. O Eixão é cerne, estrutura; não está em Brasília, é Brasília.



ENTRE O TRAÇADO E O EIXO RODOVIÁRIO

Capítulo 1

1.1 Projeto e implantação

“1 – Nasceu do gesto primário de quem assinala um lugar ou dele toma posse: dois eixos cruzando-se em ângulo reto, ou seja, o próprio sinal da cruz.

2 – Procurou-se depois a adaptação à topografia local, ao escoamento natural das águas, à melhor orientação, arqueando-se um dos eixos a fim de contê-lo no triângulo equilátero que define a área urbanizada”. (COSTA L., Relatório do Plano Piloto de Brasília, 1957).

No governo do presidente Juscelino Kubistchek, em 1956, foi criada a Comissão de Planejamento da Construção e da mudança da Capital Federal para elaboração do Edital do Concurso³. Parte do Plano de Metas, os *50 anos em 5*, pretendia interiorizar a Capital Federal e formar uma rede rodoviária conectando Brasília, centro do território nacional, ao Norte, ao Sul e ao Sudeste. “Brasília tornou-se possível porque a dinâmica das forças sociais naquele momento colocou a questão das ligações inter-regionais (...) conectando o Sudeste às regiões isoladas”⁴, ao passo que se colocaria neutra a quase trezentos quilômetros de qualquer centro econômico de alguma importância. Caberia ao júri, composto por Israel Pinheiro, do arquiteto Paulo Antunes Ribeiro, do arquiteto Oscar Niemeyer, arquiteto Stamo Papadaki, André Sive e Sir William Holford, julgar os projetos para Brasília⁵, que em alguma medida deveria expressar tal representatividade e

5 Escala Residencial, foto Joana França

A fotografia apresenta o Eixo Rodoviário Residencial como delimitador da área residencial, mostra o percurso que se dissipa pelo horizonte, arqueando-se à Oeste e vegetação que se espraia por toda a cidade

³ A comissão era composta por Ernesto Silva, Israel Pinheiro, Oscar Niemeyer, Raul Pena Firme e Roberto Lacombe e o edital foi publicado em 20 de setembro do mesmo ano (1956).

⁴ (HOLANDA, 2002, p. 293)

⁵ (TAMINI, 1994, p. 138)

importância. As propostas, apresentadas por profissionais ou empresas domiciliadas no país, deveriam conter:

“traçado básico da cidade, indicando a disposição dos principais elementos da estrutura urbana, a localização e interligação dos diversos setores, centros, instalações e serviços, distribuição dos espaços livres e vias de comunicação (escala 1:25.000), acompanhado do relatório justificativo”. (COSTA L. , Relatório do Plano Piloto de Brasília, 1957)⁶

A proposta vencedora era projeto de um homem só, que se ateu ao traçado e ao relatório. A aparente simplicidade, no entanto, demonstrou ser “o mais representativo do pensamento sobre urbanismo daquele momento da história”⁷, “composto de diversidade de referências urbanísticas nacionais e internacionais”⁸, “o único plano para uma capital administrativa do Brasil”, além da facilidade de implementação. Dessa forma, o “espírito do século XX, seria considerado novo; livre e aberto; disciplinado sem ser rígido”⁹, explicando tudo que seria preciso saber nesta fase; e omitindo tudo o que não teria propósito¹⁰. Costa (1957) lança mão de soluções conhecidas e defendidas pelo júri, que seriam mapeadas como Paradigmas do Urbanismo Modernista, tornar-se-ia vanguarda e modelo para outras realizações urbanísticas ao longo da década de 1960¹¹.

Para explicitar o necessário, Lucio Costa se utiliza do dueto símbolo-função na descrição do arranjo da Cidade-Capital de vanguarda urbanística. O desenho minimalista dialoga com o sitio escolhido

⁶Além desses, poderiam ser apresentados outros detalhes que fundamentassem seus planos, como esquema cartográfico; cálculo do abastecimento de energia elétrica, de água e de transporte; esquema do programa de desenvolvimento da cidade; previsão do abastecimento de energia, entre outros.

⁷ (CARPINTERO, 1998)

⁸ (TAVARES, 2014, p. 362)

⁹ Parecer do júri.

¹⁰ (COSTA L. , Relatório do Plano Piloto de Brasília, 1957, p. 46).

¹¹ (FICHER & PALAZZO, 2005, p. 70).

critérios para nova sede do país. Muitas “Brasílias” do concurso poderiam se deslocar ou se mudar porque não consideram os elementos naturais do terreno -topografia, ventos dominantes, insolação- em suas propostas; a de Lucio estava imiscuída naquele sítio. Brasília era para ser ali, guardava afinidade com o quadrilátero demarcado por Varnhagen (Visconde de Porto Seguro)¹², pelo relatório Cruls¹³ e demais estudos¹⁴ de locação.

O traçado vencedor é constituído de duas vias que organizam o espaço (Figura 4), dividindo-a em faces Leste-Oeste e Norte-Sul, como em eixos cartesianos, articulados a fim de organizar espacialmente a cidade, fragmentando o território, hierarquizando vias, lugares e zoneando funções na cidade. Dessa forma, os eixos passam a ser ancoras para identificação de pontos específicos. E, não ao acaso, são as vias que fazem essa estruturação.

Lucio Costa é profissional experiente e explora soluções previamente testadas e de dimensão histórica como a representatividade do formato de cruz a representatividade do poder político; elementos do *mall* inglês; da perspectiva barroca, para expressar dimensão cívica; experiências tradicionais europeias como *Piccadilly Circus*, *Champs Élysées*, *Times Square*, ou mesmo a Rua do Ouvidor, no Rio de Janeiro; além de ser clara a relação entre o dimensionamento e distribuição

¹² (CRULS, 1894, p. 29)

¹³ Criada em 1984, a comissão escolheria lugar com “condições climatológicas, higiênicas, quantidade de água, riqueza florestal, etc.” ideais para abrigar a nova capital nacional.

¹⁴ Em 1946, relatório técnico a partir da Comissão de Estudos para Localização da Nova Capital, ampliou a área para 55 mil km², garantindo autossuficiência para 250 mil habitantes. Em 1954, publicou-se o Relatório Belcher, produzido por Donald J. Belcher & Associates, que fez fotointerpretação e seleção de cinco sítios, indicados por cores, mais adequados ao desenvolvimento da cidade. Em 1955 o documento Nova Metrópole do Brasil, detalha ações da Comissão de Planejamento da Construção e da Mudança da Capital Federal a fim de ditar os procedimentos para a escolha do sítio definitivo. (LEITÃO ORG., 2009).



6 Plataforma Rodoviária, 1960

Ponto de Interseção entre os Eixos Monumental e Rodoviário, a Plataforma Rodoviária se apresenta em três camadas todas designadas para trânsito. A primeira, linha das edificações – na foto- tem fluxo em sentido Norte-Sul; a segunda é estação rodoviária e se liga com o Eixo Monumental; a terceira é o Eixo Rodoviário com circulação fluida e desimpedida. A foto apresenta similaridade com o projeto Cidade de Edifícios Altos de 1930, vide foto apresentada no item 1.2 desta dissertação.

das unidades de vizinhança, como no Parque Guinle¹⁵. A cidade foi, nas palavras de Costa¹⁶, “intensamente pensada, resolvida e reduzida ao que importa: à concepção urbanística, que não será decorrência do planejamento regional, mas a causa dele”. O desenho purista é de fato simbólico e pragmático. Porém, o que importaria a uma cidade seria apenas “ir” e “vir”, verbos consolidados pelos eixos Monumental e Rodoviário, emoldurados pelo lago artificial, construído a 997m acima do mar e assentados sobre declividade média próxima a 2% e espigão, conformado pela topografia, que confere ao terreno uma paisagem de grande força e monumental, apenas pela localização¹⁷. Lucio Costa, ciente disso, acomodou o traçado adequado, recorrente, palpante, conhecido, propositalmente arqueado.

A resultante conformaria uma grande área de serviços, comércio, privilegiando a Plataforma Rodoviária, articulada em três níveis (figura 6). Uma praça pública com centros comerciais e vista para o congresso; outros dois abaixo, sendo, um com estação rodoviária em si e a outra que atravessa a cidade de um lado a outro, sem cruzar com o fluxo da Plataforma. O local de passagem é o equilíbrio da simetria, um dos pontos de domínio da paisagem e, como descreve Rossetti:

“A Plataforma é o ponto fulcral do tecido urbano de Brasília, determinando um lugar privilegiado, constituindo-se como a gênese do desenho urbano do projeto de Lucio Costa. Neste sentido, ela e se configura como uma infraestrutura urbana fundamental para a consolidação do tecido urbano do Plano Piloto, articulando diretamente os setores conexos e se inscrevendo como espaço estratégico para o funcionamento do Plano Piloto” (ROSSETTI, 2010).

Receoso de não ser construído como em projeto, o espaço estratégico da cidade foi executado com logo nos primeiros anos. Costa menciona que “sem a Plataforma, isso não funciona, ainda

¹⁵ (TAVARES, 2014, p. 214)

¹⁶ (COSTA L. , Relatório do Plano Piloto de Brasília, 1957, p. Preâmbulo),

¹⁷ (CARPINTERO, 1998, pp. 56-60)

que para o uso inicial da cidade não seja, de fato, necessária. É preciso fazer o supérfluo, porque o necessário será feito de qualquer maneira”¹⁸. Para ele, seria fundamental deixar a estrutura o esqueleto da cidade já montado, inclusive iluminado. Ademais, a Plataforma articula não apenas o fluxo de veículos, mas também o de pedestres que deveria “poder seguir por trajetos diversos do automóvel, como descreve a Carta de Atenas. Isso constituiria uma reforma fundamental da circulação nas cidades. Não haveria nada mais sensato nem que abrisse uma era de urbanismo mais nova e mais fértil”¹⁹, como ocorre com Brasília.

Sobre os dois eixos de desenho, tem-se o primeiro como via retilínea que segue no sentido Leste-Oeste, estruturando a escala monumental de Brasília, enquanto o segundo, segue no sentido Norte-Sul, com um desenho arqueado, que ajusta escoamento das águas, coleta de esgoto e acomoda a topografia das vias, implantadas ao longo das superquadras. O tratamento dado a cada um é distinto, ambos seriam triunfais, embora os processos e soluções variem por levarem em conta os respectivos papéis; um, a expressão da dimensão simbólica da *civitas*, em outro, a expressão da dimensão cotidiana da *urbs*.²⁰

O Eixo Monumental é formal, simétrico e simbólico. Nele, além de edificações representativas da Capital, tais como o Palácio do Planalto, Palácio Itamaraty, Catedral, Torre de Tv, etc. é lugar onde o sol se levanta e se põe, seguindo a orientação Leste-Oeste e não ao acaso surge por detrás das casas que representam o povo e os estados brasileiros, o Congresso Nacional. É delimitado pela rodoferroviária e a Praça dos Três Poderes. O Eixo Monumental é “representativo e magnífico”, tem concepção plástica, unitária, visível de qualquer lado²¹, cuja perspectiva é reforçada pela

¹⁸ (depoimento de Lucio Costa no Seminário, Brasília, 1974). (COSTA & LIMA, 1985, p. 50)

¹⁹ (CORBUSIER, 1933, it. 62)

²⁰ (LEITÃO ORG., 2009, p. 100)

²¹ (BRUAND, 1991, p. 366)

repetição dos ministérios em forma de paralelepípedos, tendo na cor branca elemento que dá unicidade ao conjunto²².

Em função utilitária, caberia ao Monumental estruturar a cidade em duas partes praticamente iguais, constituindo dois lados: a Norte e a Sul dele, com designação preferível - Asa Norte e Asa Sul²³, bem como demarcar os demais quadrantes, posicionados a Leste, a Oeste, a Sudoeste, a Noroeste, delimitados pelo cruzamento com o Eixo Rodoviário. Lucio Costa considera que a organização urbana poderia auxiliar na distribuição da correspondência, classificando endereços:

“a) todos os pontos da cidade com a mesma dezena estão igualmente afastados do eixo monumental;

b) todos os pontos da cidade com a mesma centena estão igualmente afastados do eixo rodoviário, sendo que os de centena PAR se localizam abaixo do referido eixo e os de centena ÍMPAR acima;

c) a numeração dá sempre a posição relativa” (SILVA, 1985, p. 301).

A partir desse raciocínio tem como exemplo de endereço “SQS 315, bloco A”, em que SQS significa Superquadra Sul, Quadra 315, localizada no quadrante superior (em relação ao Eixo Rodoviário), esquerdo (em relação ao Eixo Monumental) - porção Sul da cidade, quinze quadras afastadas do centro e o bloco, independente de nomes próprios, passa a ser o primeiro da quadra residencial, “A”.

O Eixo de sentido Norte-Sul, arqueado a 117º Oeste, foi denominado Eixo Rodoviário-Residencial por Lucio Costa, cujo desenho corresponderia à sua função, articulando Brasília, Distrito Federal e Brasil, consoante a política desenvolvimentista de interligar o Brasil por meio de rodovias. Dessa

²² (HOLANDA, 10 mandamentos da Arquitetura, 2015, p. 105)

²³ (SILVA, 1985, p. 300).

forma, Lucio Costa retoma a agenda estratégica, inserindo-o umbilicalmente no desenho urbano, ao passo que o torna discreto, amenizando-o em relação ao Monumental. Sua existência não impressionaria a princípio, seria imiscuído na vida cotidiana, com surpresas, inflexões de percurso, assimetrias e declives, criando desigualdades entre lado “oriental” e “ocidental”²⁴. Sua grandiosidade, no entanto, seria percebida no percorrido de carro ou em passeio pelas superquadras próximas. A curvatura da via proporcionaria limitação do alcance da visão e cada quilômetro descortinaria partes do horizonte, característica descrita por Yves Bruand:

“a continuidade absoluta das pistas era uma necessidade imperativa e não teria sido lógico prever uma compartimentação qualquer por meio de obras de arte que limitassem a visão. Mas o prolongamento por doze quilômetros dessa imensa artéria teria provocado uma monotonia intolerável se se tratasse de uma linha reta; a inflexão acompanhando a curva de nível do terreno evitou esse inconveniente, proporcionando um horizonte sempre aberto, acompanhado de sucessivos primeiros planos de perfeita unidade”. (BRUAND, 1991, p. 366).

O desenho da rodovia enfatiza a vista livre, composta pelas faixas de rolamento; o emolduramento da paisagem, realizada pela massa arbórea e amplitude do céu. A declividade do terreno em sentido leste, traria a funcionalidade de implantação e proporcionaria diferentes perspectivas frontais laterais, que comprimidas a Oeste, situa quem passar. O desenho combina a rodovia de trevos, com a supressão de cruzamento em nível e configura a Unidade de Vizinhança, com serviços necessários agrupados dentro de um contexto urbano. Segundo Lucio Costa “solução de criar-se uma sequência contínua de grandes quadras dispostas, em ordem dupla ou singela, de ambos os lados da faixa viária”.

O Eixo Rodoviário Residencial é, nesse sentido, gesto singelo, purista de caráter modernista, presente desde o primeiro traçado apresentado ao Concurso para a futura Capital do país, cuja

²⁴ (BRUAND, 1991, p. 366)

solução técnica já havia sido testada por seu autor, formando parte de ponto estratégico do desenho, com dimensão simbólica -quando em oposição ao Eixo Monumental – e com dimensão funcional - quando articula trânsito, endereço, escoamento de água, terraplenagem entre outras complementariedades, além de ser ponto de domínio de paisagem que mostra a tipologia arquitetônica sob pilotis, enquadrada pela generosa massa arbustiva e elemento de definição da própria da linha do horizonte . É o único elemento de desenho urbano com essas características na cidade²⁵.

²⁵ (HOLANDA, 2015, p. 189)

1.2 Um caso Paradigmático

O projeto do Plano Piloto de Brasília se insere em movimento cultural modernista, internacionalizado, que abarcou não apenas a Arquitetura, mas também outras manifestações. A arquitetura moderna brasileira foi divulgada em revistas, debatidas em Congressos Internacionais de Arquitetura Moderna (CIAMs) e teriam exposições em escala real cujas participações de Lucio Costa e Niemeyer seriam exemplos de relevância ainda em 1939.

Dentre os CIAMs, destaca-se o quarto congresso, em 1933, dedicado “a cidade funcional e aos princípios de renovação e expansão urbana”, que definiu a cidade como combinação das quatro “funções”: habitat, trabalhar, circular, cultivar o corpo e o espírito - nas horas livres - e, sobretudo, o circular²⁶. Ir e vir seria até então o único ponto que o urbanismo tinha tratado anteriormente e, de forma ineficiente, segundo Corbusier. Caberia ao sistema circulatório assegurar as trocas da vida pública com uma rede que interligasse todas as funções.²⁷ Os congressos promoviam também relações pessoais entre arquitetos e agentes econômicos ou políticos em diferentes países.

Ressalta-se que a troca de experiências dos CIAMS, das exposições, dos livros e revistas internacionais repercutiram trabalhos brasileiros ainda antes de Brasília, como em 1943 na exposição *Brazil Builds* no Museu de Arte de Nova Iorque, MOMA. Chamavam a atenção as diferentes formas dadas à estrutura em concreto armado e as seções estruturais em forma de “Y” ou “V”²⁸. À época, alguns edifícios se sobressaíram como o Ministério da Educação e Saúde (1936-1943) de Lucio Costa e equipe, no Rio de Janeiro; o conjunto residencial Pedregulho de Afonso Eduardo Reidy (1946-52), o conjunto da Pampulha (1942-43) de Oscar Niemeyer, em Belo Horizonte; os edifícios de apartamentos do Parque Guinle (1948-54) também de Lucio Costa, no

²⁶ (COHEN, 2013, p. 194)

²⁷ (CORBUSIER, 1933, it. 77)

²⁸ (COHEN, 2013, p. 314)



7 Eixo Rodoviário Residencial

Implantado em sua integralidade desde a inauguração da cidade, o Eixo Rodoviário Residencial exemplifica a especialização, hierarquia e o rodoviarismo como estratégias de desenho urbanístico, especialmente na década de 1950

Rio de Janeiro. Certamente a construção de uma Capital gerou curiosidade, muita divulgação e debate, em grande parte, devido ao momento ímpar que se instaurava. Assim descreve Milton Braga ao falar das propostas para cidade sob a égide de um urbanismo moderno, considerado parâmetro de excelência universal para obtenção de uma forma urbana correta:

“todos os planos pilotos, com maior ou menor ortodoxia, foram baseados nos princípios da separação de funções em zonas demarcadas, da organização das áreas residenciais em unidades de residência e unidades de vizinhança, da configuração da cidade como cidade-parque, com amplas áreas ajardinadas, da delimitação de seu perímetro por um cinturão verde, da organização da circulação em vias especializadas, da separação do trânsito de pedestres do tráfego de veículos e da independência do agenciamento das edificações em relação aos sistema viário, que, juntamente com a especialização dos sistemas de circulação, acarretava a dissolução da rua tradicional (BRAGA, 1999, p. 150).

Os projetos da cidade estavam em consonância como que era proposto à época e se organizam em torno desses aspectos descritos pela Carta de Atenas²⁹, mas não se limitavam a eles. Cohen afirma que toda obra anterior desses arquitetos foi um ensaio para a construção de Brasília, Tavares reforça que a cidade foi projetada para ser uma capital que representasse a identidade nacional, sintetizando as artes de seu tempo, “retrato fiel do pensamento dominante”³⁰, invariavelmente, o desenho urbano seria reflexo disso e receberia chancela de corpo de júri formado por profissionais, de representatividade internacional, que aspiravam modernidade.

O desenho do vencedor também reflete a própria experiência profissional de Lucio Costa³¹, adicionando-a às referências como cidade-linear, cidades jardim, raízes empíricas nas cidades

²⁹ A carta de Atenas é publicada somente em 1943, trazendo a versão das “constatações” de Le Corbusier - grifo de COHEN.

³⁰ (COHEN, 2013, p. 334)

³¹ (BRUAND, 1991, p. 137)

brasileiras do interior³². Mas também às referências clássicas de pureza, simetria e distribuição racional de elementos de uma figura pré-estabelecida, convertendo-se em um todo indivisível e símbolo de possibilidade, mescla entre classicismo e princípios do urbanismo do século XX³³.

Para Pereira³⁴ “Brasília constituía este acevo mais avançado daquilo que os arquitetos brasileiros sabiam, em termos de urbanismo. Não havia nenhuma teoria de planejamento mais avançado do que aquela que se propôs para Brasília.” Coloca ainda que a capital constituiu coroamento da primeira etapa do movimento moderno brasileiro. É o que Bruand consideraria “Apotese do urbanismo brasileiro”. Algumas dessas características estariam elencadas por Sylvia Ficher como “Paradigmas Urbanísticos de Brasília”³⁵. O artigo da professora titular da UnB sistematiza e debate princípios de projeto de arquitetura que são utilizados ao longo da história e foram aplicados em Brasília. Entre as quais estão: a composição monumental; cidade linear; cidades satélites, especialização de vias; o rodoviarismo; o *zoning*, cidade-jardim, etc. Neste trabalho, alguns serão destacados.

a. Especialização de vias e o Eixo Rodoviário

É a tentativa de resolver problemas da circulação urbana por meio da separação do tráfego de pedestres de veículos. (FICHER & PALAZZO, 2005). Dessa forma, o desenho do Eixo Rodoviário Residencial se mostra dividido em três partes. Um eixo central mais largo cujo tráfego tem velocidade constante de oitenta quilômetros horários e duas vias paralelas, ramificações do eixo principal, que se conectam com as residências e por isso teriam menor velocidade, sessenta quilômetros horários. A rodovia está separada do percurso de pessoas, que atravessam

³² (CARPINTERO, 1998, p. 231)

³³ (BRUAND, 1991, p. 363)

³⁴ (PEREIRA, 1977, p. 76)

³⁵ (FICHER & PALAZZO, 2005).

transversalmente a via por meio de passagens subterrâneas. O Eixo Rodoviário Residencial foi desenhado para ter trânsito expresso, enquanto as paralelas a Leste (Eixo Rodoviário L) e a Oeste (Eixo Rodoviário W) diluiriam o trânsito local (L1, L2, W1 e W2), solução que garantiria a eficiência do sistema, que, no entanto, foi prejudicada com a implantação das quadras 700 e do Setor de Grandes Áreas:

“A cidade construída(...) teve alterados vários elementos fundamentais de um ponto de vista conceitual. O esquema de cidade linear foi destruído com a introdução das áreas habitacionais da W3, as quadras 700. Estas áreas, combinando-se aos Setores de Grandes Áreas a Leste e a Oeste, criados ao mesmo tempo com igrejas, colégios e, até mesmo, órgãos públicos e embaixadas, gerou fluxos transversais de veículos inviabilizando o eixo rodoviário como a grande artéria urbana, e tornando as vias de acesso local às superquadras em vias de passagem.” (CARPINTERO, 1998, pp. 231-232) .

O efeito colateral do acréscimo não previsto originalmente foi a perda da eficácia pretendida nos trajetos curtos, que poderiam ser realizados a pé e que atualmente são realizados de carro³⁶. Além disso, há a própria ineficiência da gestão das passagens de pedestres, cuja limpeza urbana e iluminação são deficitários, fatores que repelem o uso, inclinando o pedestre a optar pela travessia da rodovia.

b. Rodoviarismo e o Eixo Rodoviário Residencial

O rodoviarismo é a atenção dada à circulação a veículos motorizados, tendo como principal recurso as vias expressas, associadas a trevos e viadutos³⁷. Foi tema recorrente do século XX,

³⁶ (CARPINTERO, 1998, p. 232)

³⁷ (FICHER & PALAZZO, 2005)

devido à expansão da indústria automobilística, inclusive no Brasil. Washington Luís, ex-Presidente (1926-1930), por exemplo, diria enquanto governador de São Paulo: “Governar é povoar; mas, não se povoa sem se abrir estradas, e de todas as espécies; governar é, pois, fazer estradas”. JK considerou essa máxima ao empreender esforços na transferência da capital para o centro do território, possibilitando a inauguração da estrada Belém-Brasília, Brasília-Rio Branco e Cuiabá-Porto Velho. A ligação das várias regiões do país foi fator preponderante para o desenvolvimento industrial e econômico - promessa de um sistema eficiente, garantido por técnicas e modelos inovadores, ligados a interesses políticos, coerentes com seu período³⁸. Condizente com o panorama nacional, o Plano Piloto traz a circulação como cerne. O Eixo Rodoviário Residencial conecta a cidade toda ao restante do Território Nacional e articula as demais funções como habitação, recreação e trabalho, ordenando fluxos e hierarquizando-os.

“Coluna vertebral” de projeto urbano, o rodoviarismo materializaria a felicidade quando estabelecesse comunicações eficientes. Costa, nesse sentido, desenharia a cidade para que houvesse “tranquilidade para o trabalho eficiente, desfiles oficiais, grandes cerimônias públicas, sem perturbar o cotidiano dos habitantes, nem deslocamento da população³⁹. Sylvia Ficher, no entanto, destaca que a premissa é portadora de desvantagens: “tal paradigma é responsável pela deterioração de vastas áreas de tecido urbano consolidado e ademais, por altos índices de acidentes de trânsito”. Além de ter efetividade duvidosa, o rodoviarismo se comporta como “gaita de Highway: o caminho mais rápido para se chegar a um congestionamento”⁴⁰. É possível que futuramente não existam concepções de cidades baseadas em solução rodoviárias, mas esta foi a grande contribuição urbanística do Modernismo.

³⁸ (TAVARES, 2014, p. 446)

³⁹ (BRUAND, 1991, p. 362)

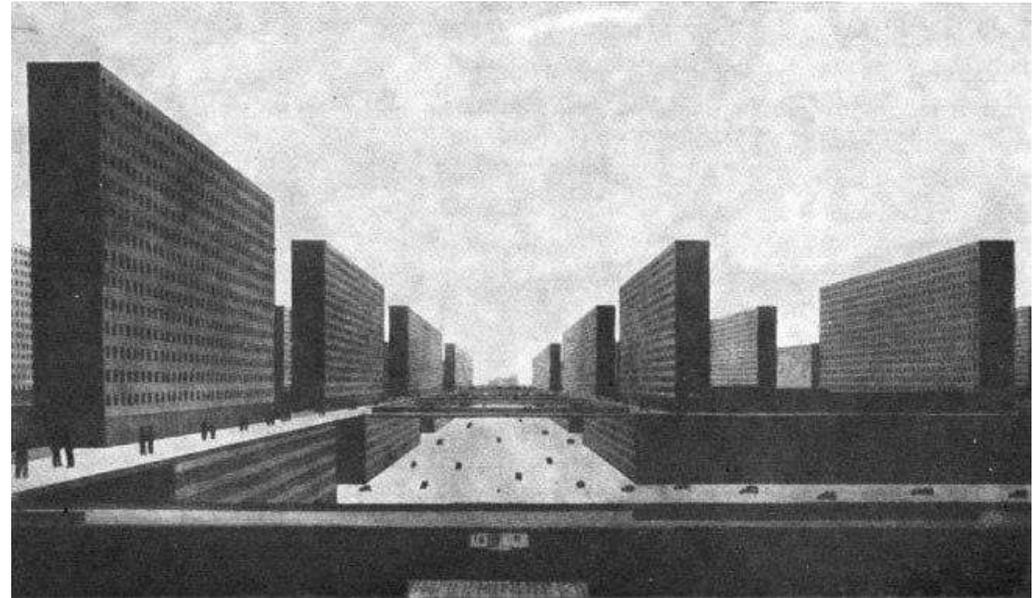
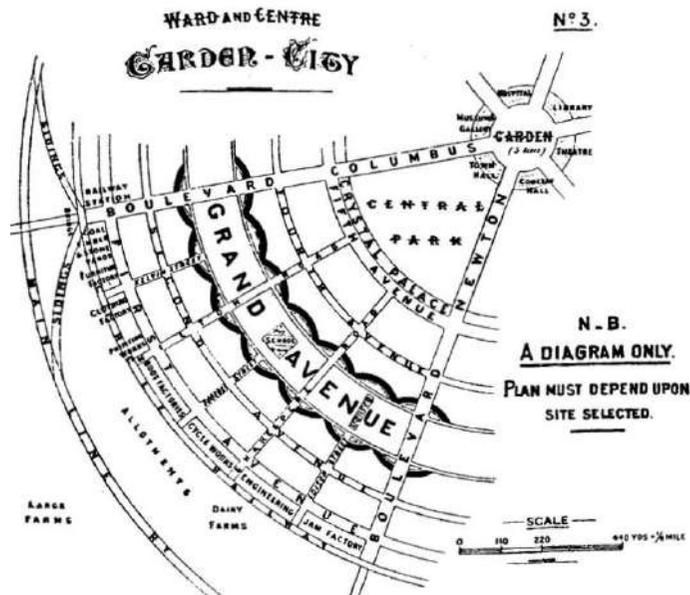
⁴⁰ (FICHER & PALAZZO, 2005).

c. Zoneamento

Os modelos teóricos da Cidade Jardim e da Cidade de Edifícios Altos apresentam-se como premissas de projeto adotadas na concepção de Brasília por Lucio Costa e demais concorrentes no Concurso para a nova capital. Circulação, separação de fluxos ou até mesmo os tipos edifícios seriam usados como paradigmas que dominariam a técnica de desenho nos anos de 1950.

8 Garden-City e a Grande Avenida de Howard

9 Cidade de Edifícios Altos



⁴¹ (FICHER & PALAZZO, 2005).

⁴² (COHEN, 2013, p. 176)

⁴³ (COHEN, 2013, p. 176)

como a separação em alturas das diferentes funções do centro urbano, que foi aplicado por Lucio Costa na área da Plataforma Rodoviária e em entroncamentos viários ao longo da cidade.

Circulação define o desenho de Brasília e o sistema viário conduz a população diuturnamente de casa para o trabalho, de maneira desvolta, fluida e com certa eficácia, considerando que o volume de carros que atualmente concentra está além do considerado para a demanda populacional prevista, abrigando trânsito que converge das cidades satélites. De acordo com Lucio Costa:

“3 – E houve o propósito de aplicar princípios francos da técnica rodoviária — inclusive a eliminação dos cruzamentos — à técnica urbanística, conferindo-se ao eixo arqueado, correspondente às vias naturais de acesso, a função circulatória tronco, com pistas centrais de velocidade e pistas laterais para o tráfego local e dispondo-se ao longo desse eixo o grosso dos setores residenciais” (COSTA L. , Relatório do Plano Piloto de Brasília, 1957).

Como se vê, a circulação seria o meio eficiente de articulação entre as funções “habitar”, “trabalhar” e “residir”, cada qual ocupando - geograficamente - seu lugar na cidade. No entanto, a “domesticação” do carro não assegura que pedestres tenham a mesma importância que a da máquina. O princípio de separação de fluxos, comum a projetos antecessores e contemporâneos à Brasília distancia o pedestre da trama urbana ao serem criadas as passagens subterrâneas ao contrário do projeto de 1930, que os transeuntes seguiam em primeiro plano.

d. Cidade-jardim

Considerada uma ação sanitária e terapêutica, a *Garden-City* aparece como solução ideal para as miseráveis e aglomeradas cidades industriais. Howard apresenta projeto circular, composto por cinturões com belos jardins e pomares, propiciando que em poucos minutos de caminhada seu habitante pudesse atingir ar fresco da relva e vislumbrar o horizonte longínquo. Os *boulevards*

magníficos acompanhariam a Grande Avenida de 128m de largura e cinturão verde de 4,8km de comprimento como complemento ao Parque Central. Ela é um parque adicional para cidade de casas afastadas em anéis concêntricos e fachadas que dão para a avenida. A preocupação do projetista se dá no fluxo de trens, abastecimento de mercadorias, na especulação imobiliária, na renda da cidade e nas áreas de lazer. Horas de ócio limitadas às compras no Palácio de Cristal e aos passeios contemplativos. Zoneamento extremo a ponto de regular comércio e à restrição de venda de bebidas alcoólicas por tavernas licenciadas. Iluminação natural abundante, ar puro e os jardins “esplendidos” seriam suficientes para criar ambiência salutar⁴⁴. O conceito de cidade-jardim foi difundido e muitos dos seus elementos -traçado naturalista, curvilíneo e a variedade de configuração espacial- comporiam bairros, condomínio e também Brasília. Especialmente sobre a capital a preocupação aparece na nova forma de viver, caracterizada pelo domínio de espaços verdes sobre as construções, rompendo com o traçado tradicional de lotes e ocupação do chão. O uso público do solo prevalece⁴⁵.

Nota-se que a Grande Avenida tem aproximação em termos de importância, escala e função com a Eixo Rodoviário. Ambos designam parte considerável e central de seu tecido urbano para local esses elementos de desenho, são responsáveis pela distribuição de fluxo e trânsito, são hierarquicamente mais importantes em relação às demais vias, estão contíguos às residências, contornados por generosas massas arbóreas, perpassam toda a cidade. Além desses fatores são próximos em dimensão, o Eixo Rodoviário (as três avenidas com suas faixas laterais arborizadas) tem 160m de largura e teriam outra função além do “circular”: ser espaço de Lazer. A Grande Avenida traria a *flanerie* como opção de lazer descrita em relatório de projeto, enquanto que o lazer não era tratado como função existente no Eixo Rodoviário, para tanto tornou-se fato ao ser construído.

⁴⁴ (HOWARD, 1996, pp. 115-116)

⁴⁵ (LEITÃO ORG., 2009, p. 120)

Considerações

O modelo de cidade com ênfase na Especialização de vias, no Rodoviarismo, no Zoneamento e na Cidade Jardim, traz, contudo, reflexões de ordem futura. O número excessivo de automóveis demanda expansão viária - que é finita- e pressupõe manutenção - que se mostra deficitária (a exemplo da queda de parte do Eixo Rodoviário em 2018). De toda sorte, a infraestrutura viária poderia ser maximizada e possibilitar a mobilidade para transportes individuais e coletivos como metrô, veículo leves sobre trilhos, carros compartilhados, bicicletas e patinetes, etc. Caberia, portanto, melhorar o gerenciamento da plataforma urbana já existente.

1.3 Eixo Rodoviário Residencial e Eixão

Via “superfície por onde transitam veículos, pessoas e animais, compreendendo a pista, a calçada, o acostamento, ilha e canteiro central”.

Rodovia “via rural pavimentada”. Anexo I, Código de Trânsito Brasileiro

“Eixo Rodoviário-Residencial”, ou “Eixo Rodoviário” é o termo que Lucio Costa dá ao Eixo de Desenho que se contrapõe ao Eixo Monumental. “Eixo Rodoviário Lúcio Costa” é o nome do mesmo eixo, definido por legislação em 1998 e não utilizado. DF 002 é o termo designado a este mesmo lugar pelo Sistema Rodoviário do Distrito Federal. O eixo estruturante, até agora tratado em sua concepção e contexto histórico, será abordado nesta dissertação sob os aspectos de funcionalidade e logística (caixa viária, faixa de domínio, sinalização, iluminação e velocidade). Para isso, dividiu-se o item 1.3 Eixo Rodoviário e Eixão em quatro partes, a saber: a. DF 002; b. Elementos de sinalização e iluminação; c. Velocidade e Eixão da Morte e d. Topografia.

a. DF 002

Eixo Rodoviário Residencial é composto por três avenidas, que somam 14 faixas de rodagem. A Avenida Central é mais larga, em relação às laterais, chamada popularmente de Eixão⁴⁶, é constituída por 7 faixas de rodagem, sendo três para cada sentido e uma faixa central por vezes reportada como “faixa presidencial”. Transversalmente possui cerca de 24,5m de caixa viária e

⁴⁶ Encontrou-se registro em classificado, cujo Eixão era trado como referência para a venda de móveis. “Sr. Djalma Lima, Asa Norte (Eixão)”. Correio Braziliense de 26 de junho de 1969, p.24

chega a 31,5m, quando consideradas as faixas de desaceleração e aceleração, foi desenhada para trânsito fluido e eficiente, frequentemente é utilizada como sinônimo do Eixo Rodoviário. As duas outras avenidas são auxiliares e paralelas ao Eixão. Recebem o nome de Eixo Rodoviário Leste (Eixo L) e Eixo Rodoviário Oeste (Eixo W), possuem -cada uma- quatro faixas de rolamento, duas para mão e outras duas para contramão, sendo separadas por faixa verde de 5m de largura.

O conjunto de pistas é acomodado topograficamente com cota inferior a Leste, dando para o Lago Paranoá, e superior a Oeste. Dessa forma, as avenidas mais estreitas e paralelas ao Eixão, conhecidas por “eixinhos”, passaram a serem chamados de “Eixinho de Baixo” (L) e “Eixinho de Cima” (W), cuja referência é o trecho central. Cabe ao Eixão ter função de trânsito rápido e contínuo, enquanto os Eixinhos tem prerrogativa de coletar os carros e distribuí-los para as Superquadras e demais setores da cidade. Os Eixinhos são separados do -Eixão por expressiva área verde, com 45m de cada lado, constituindo as faixas de domínio.

Faixas de domínio são as áreas de utilidade pública nas laterais das pistas, que pertencem ao estado para operação, drenagem, escape e apoio. Possuem pelo menos 15m de área *non-aedificandi*, sendo possível apenas o uso estipulado em legislação, seja a nível do solo ou no subterrâneo. Desta forma, painéis publicitários, revestimento vegetal, instalações elétricas, hidráulicas, de telefonia e dados, trailers entre outros tipos de instalações precisam atender critérios estipulados por órgão competente. O Eixo Rodoviário recebe regulamentação e fiscalização do Departamento de Estradas e Rodagens do DF (DER) em parceria com o Departamento de Trânsito do DF (Detran). Rodovia e órgãos de controle estão subordinados ao Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

O CTB classifica as vias em dois tipos, vias urbanas e as vias rurais. As urbanas seriam classificadas conforme velocidade, acesso, semaforização entre outros critérios; as rurais, classificadas conforme a pavimentação. O Eixão, por sua vez, é via de trânsito rápido caracterizado “por acessos especiais com trânsito livre, sem interseções em nível, sem acessibilidade direta aos lotes lindeiros

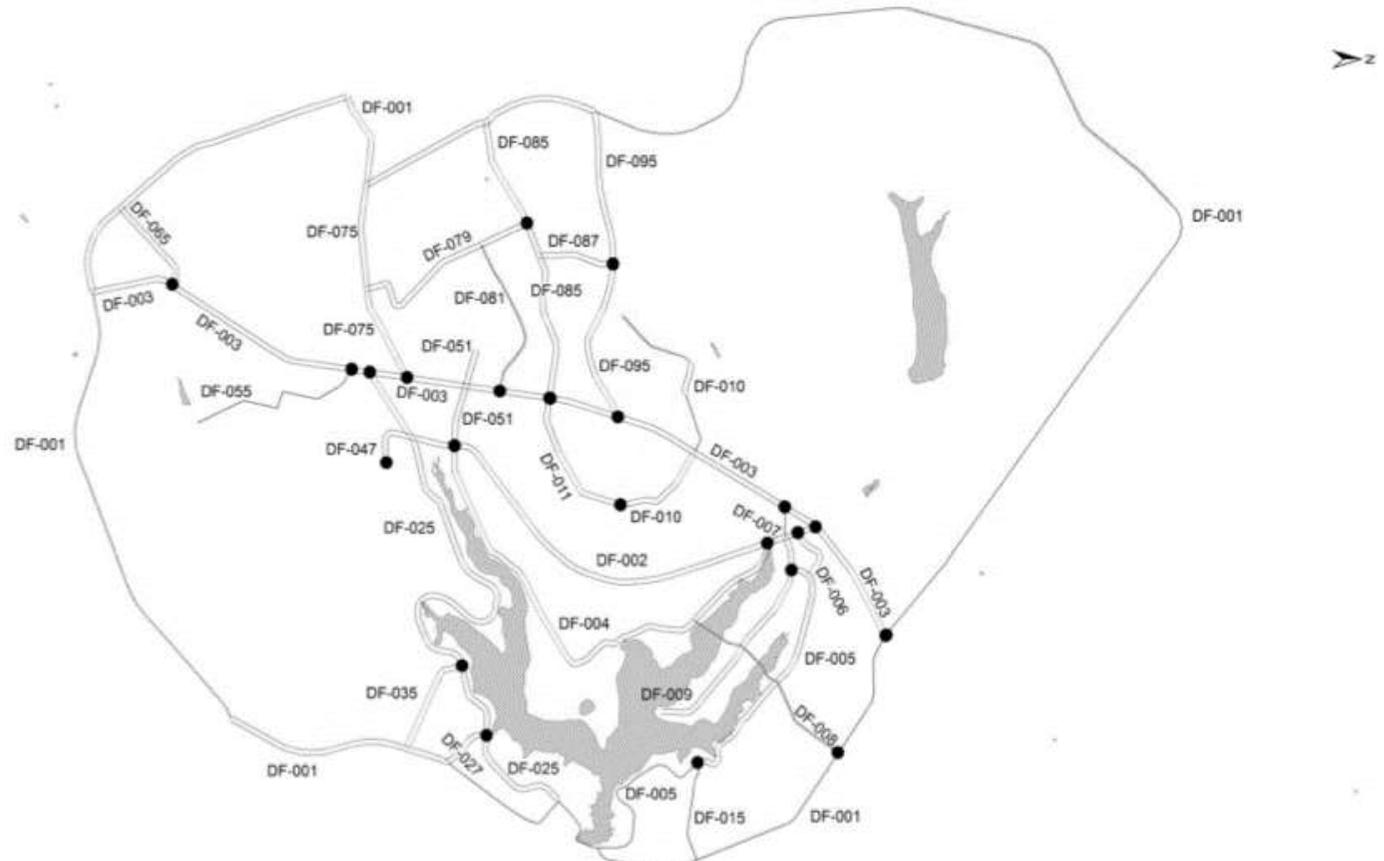
e sem travessia de pedestres em nível”. Enquanto os Eixinhos (Eixo L e Eixo W) seriam vias coletoras por “distribuir o trânsito que tenha necessidade de entrar ou sair das vias de trânsito rápido ou arteriais, possibilitando o trânsito dentro das regiões da cidade”. Dessa forma, nenhuma das avenidas seria rodovia conforme classificação prévia, visto se localizarem dentro da Capital e serem asfaltadas.

Brasília, no entanto, tem caráter singular e o Eixo Rodoviário institucionalmente é considerado rodovia. Em 1960, novo órgão é implementado a fim de administrar a malha viária. Caberia ao DER-DF, assim, garantir a construção; manutenção; conservação das vias (do DF); promover segurança; fluidez no trânsito; atividades relacionadas com a política de transporte; instalação de sinalização vertical; fornecimento de dados e estatísticas de trânsito para toda a Capital e também para a área metropolitana, que em 2016 contava 1.912Km. Em 1967 seria criado outro órgão para gerenciar a malha urbana. Apesar disso, o Eixo Rodoviário, continua sob a responsabilidade do DER, fazendo parte do Sistema Rodoviário do Distrito Federal, que tem o Detran como órgão auxiliar nas funções de manutenção e gerenciamento de tráfego.

CONSTRUÇÃO DE NOMENCLATURA DE RODOVIAS	
NÚMERO	TIPOLOGIA
0 (zero)	rodovias radiais de contorno e radiais internas a ela, DF-001 (EPCT)
1 (um)	rodovias longitudinais
2 (dois)	rodovias transversais
3 (três)	rodovias diagonais
4 (quatro)	rodovias de ligação

Tabela 1, construção de nomenclatura de rodovias , fonte: SRDF 2017, p. 12

De acordo com o SRDF, a DF 002 é nomeada usando os seguintes critérios: prefixo do estado, nesse caso, DF – Distrito Federal - e mais três algarismos, conforme a categoria da rodovia (Tabela 1). Os dois outros algarismos definem a posição, a partir da orientação geral da rodovia, relativo a Brasília e aos limites extremos, considerando critérios se estradas parques, se rodovias longitudinais ou transversais. Sob esse aspecto o Eixo Rodoviário é considerado sim uma rodovia.

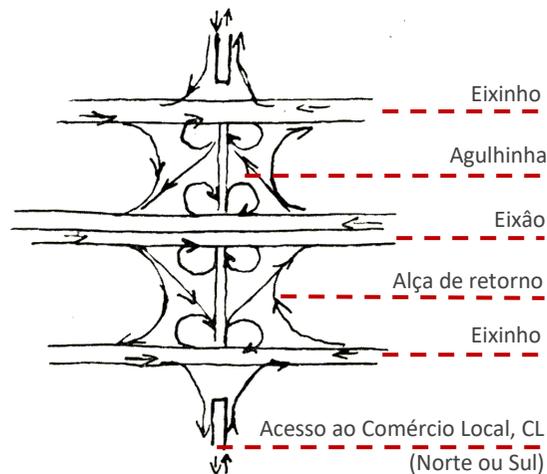


10 Rodovias Radiais, DER 2016, acesso em junho

Por meio do Mapa de Rodovias Radiais (Figura 10), demonstrando a estruturação da malha rodoviária, bem como os respectivos trechos de início e fim. Já o Mapa das principais rodovias do DF (apêndice) mostra as siglas pelas quais as rodovias são tratadas, como a DF 003, que é conhecida por Estrada Parque de Indústria e Abastecimento- EPIA. Em ambos, é possível ver as correlações de alimentação do Sistema. Nota-se que o Eixão é a única rodovia que atravessa a cidade e que as de nome DF-003, DF-004, DF-010 e DF-011 contornam Brasília.

Ainda de acordo com o manual SRDF, a DF 002 se divide em dois trechos. Diferentemente do desenho de Lucio Costa, o marco zero não é iniciado na Rodoviária. O trecho 0, ao Norte, é marcado a partir da ponte do Braghetto até a Rodoviária, contabilizando 7,2km; e de lá segue até o trevo de triagem sul, com mais 6,6km, finalizando aos 13,8km. Usualmente encontra-se para o Eixo Rodoviário extensões diferentes: 13,5km ou 14km quando o número oficial é arredondado; 16km, quando contado da ponte do Braghetto até trevo próximo ao aeroporto; 20km, quando é pensado a partir das conexões Estrada Parque Indústria e a Abastecimento (EPIA) até trevo do Aeroporto. Em termos de área, apenas a caixa de asfalto do Eixão chega a 414.000m² (41,4 hectares), ou seja, 35 campos de futebol. A rodovia é artéria urbana favorecida por algumas características considerados no projeto e funcionamento da cidade, a saber:

- a) Não possui passagem de pedestres em nível, o percurso se dá por meio das passagens subterrâneas;
- b) Não possui passarelas elevadas;
- c) Não tem cruzamento com outras vias, nem com o Eixo Monumental. Para tanto são utilizados dois artifícios: Os carros têm velocidades reduzidas por meio de faixas de desaceleração e aceleração (1) que permitem a distribuição do fluxo em viadutos (2) em forma que se assemelham a tesouras, com retornos em desnível e alguns acessos diretos às vias que acessam às comerciais das quadras – as agulhinhas. As “Tesourinhas” conectam o Eixão às vias paralelas de menor



11 Croqui esquemático da Tesourinha

velocidade, previnem o congestionamento e garantem a velocidade contínua de 80km/h, por quase todo percurso, exceto quando próximo à Rodoviária (figura 11);

d) No entroncamento de eixos, o Eixão tem quatro faixas adicionais e estreitamento da faixa presidencial, a fim de distribuir o fluxo dos carros que seguem para o Eixo Monumental. Quatro faixas (duas para cada sentido) continuam com o trânsito ininterrupto (sentido N-S), descendo um nível, o chamado popularmente por “Buraco do Tatu”; enquanto as outras seis (três para cada sentido) se dividem em direção à Rodoviária que irá em sentido Praça dos Três poderes (L) ou sentido Rodoferroviária (O).

e) A rodovia não é semaforizada;

g) Se por um lado, há a valorização da velocidade do veículo, por outro as passagens subterrâneas nem sempre são utilizadas.

h) A rodovia possui faixas de domínio com 45m cada, que separa o Eixão dos Eixinhos. Nela estão localizadas as ligações em sentido transversal da cidade: os viadutos em desnível que interligam as áreas residenciais 100 e 300 às 200 e 400- as Tesourinhas, os Eixos L e W ao Eixão, as passagens subterrâneas de pedestre, as passagens subterrâneas de metrô, postos de combustível e outras pequenas construções de apoio técnico. Os elementos estão dispostos de maneira a reforçar a linearidade da via e o percurso livre em sentido N-S.

A partir desses dados é possível considerar que o Eixão é parte operante do Eixo Rodoviário tão expressiva, sendo compreensível seu tratamento como sinônimo dele. Ademais a rodovia e via expressa tem seus limites definidos pelo DER para DF 002 e são estes que são considerados quando a rodovia se torna rua de lazer. Salienta-se que as respectivas faixas de domínio, excluindo

as Tesourinhas, também podem ser utilizadas pelo pedestre⁴⁷. Dessa forma, a caixa viária, somada às áreas verdes contíguas somam 120m que se estendem ao longo dos 13,8km de extensão. O Eixão, quando em lazer, se quadruplica e configura área bruta de 165,6 hectares (Figura 12).



12 Avenidas do Eixo Rodoviário e Limites do Eixão do Lazer

b. Elementos de Sinalização e Iluminação

Dentro da lógica racional de organização da cidade, os itens sinalização e iluminação também foram objetos de apreciação por Lucio Costa, que chegou a propor o Plano Geral da Orientação Urbana, com cores distintas para cada quadrante⁴⁸. No entanto, a proposta, encaminhada ao

⁴⁷ Os viadutos continuam com o tráfego de veículos.

⁴⁸ Azul para SO; verde para SE; amarelo para o NE e Vermelho para NO, (SILVA, 1985, p. 298).



13 Placa de endereçamento, MOMA, NY. Danilo Barbosa

As placas estão presentes em todo Eixão, nos retornos dos Eixinhos e nas entradas das Superquadras. O tipo gráfico para o texto é Helvética e as cores seguem Manual de Sinalização das Nações Unidas.

presidente da NOVACAP em março de 1960 não foi implementada e as intervenções, entre 1960 e 1970, eram heterogêneas. Apenas em 1975, a Companhia de Planejamento do Distrito Federal (CODEPLAN) montou corpo técnico⁴⁹, coordenado por Antônio Danilo Barbosa, para estudar proposta de programação visual da cidade em parceria do escritório João Carlos Cauduro.

A tipografia deveria ser legível a partir do automóvel, ser identificável à distância e em movimento. Critérios de precisão, visibilidade e clareza seriam determinantes na escolha do que viria a ser usado em todas as superquadras e vias urbanas, inclusive na “porta de entrada” para àqueles que chegam à cidade, o Eixão. A sinalização deveria ser padronizada e refletir a lógica urbana⁵⁰. Escolheu-se a Helvética⁵¹ por conter características de discrição e regularidade. A fonte Suíça desenvolvida em 1957 por Max Miedinger e Edouard Hoffmam é contemporânea à Brasília. Já as cores seguem padronização do Manual Interamericano de Sinalização⁵².

Da mesma forma que a cidade ganhou seu reconhecimento pela Unesco, em 2015, a sinalização visual de Brasília também recebeu destaque no Museu de Arte Moderna, MoMA de Nova Iorque. A placa 107/108 Sul (Figura 13) tornou-se objeto permanente de acervo, sendo considerada artefato. Houve também reconhecimento por agentes culturais que passaram a explorar os elementos da identidade gráfica em artesanato, comércio, livros e eventos de lazer. O desenho urbano como produto gráfico se destina ao público simpáticos ao tema Brasília e ao Movimento Moderno. Exemplo disso é o gastronômico “Chefs nos Eixos” (Figuras 14), cujo encontro de chefs, ocorre nos eixos de Brasília - Monumental ou Eixão, servindo comidas de restaurante na versão compacta e usa Brasília para a escolha do nome (1), no sistema de endereçamento das barracas

⁴⁹ Formado por arquitetos, engenheiros, urbanistas e administradores com experiência na área.

⁵⁰ (FILHO, 2007, p.135)

⁵¹ A fonte Helvética foi desenvolvida na Suíça, em 1957, por, explora discrição e regularidade.

⁵² O Manual foi escrito pelas Nações Unidas em 1967.



14 Logomarca, *Chefs nos Eixos*

A cor escolhida da logomarca é a mesma usada nas placas de sinalização de referência dos pontos turísticos e de lazer na cidade; o cruzamento de talheres retoma o croqui de Lucio Costa para Brasília e o nome é clara inspiração aos Eixos organizadores do traçado urbano.

com letras e números (3), para logomarca(4), elementos decorativos apropriam-se do desenho contido no painel dos azulejos da igreja da SQS 308/307(5), entre outros.

Para a iluminação da cidade, Lucio Costa se reporta à NOVACAP⁵³, por meio de carta, reivindicando iluminação dosada “conforme a importância e o caráter peculiar do logradouro”. Reforça que a cidade não deveria ter intensidade uniforme, que configuraria mau gosto e vulgaridade, sendo que o ponto mais iluminado da cidade seria a Plataforma e o Setor de diversões (cruzamento de eixos), devido às extensas paredes destinadas à fixação de anúncios e propagandas luminosas. Dessa forma, a iluminação dos eixos reforçaria a hierarquia, o que não estaria sendo observado no início da construção, como demonstra o descontentamento de Lucio com a iluminação na via W3. A “W-3 NAO DEVE SER INTENSAMENTE ILUMINADA”, a “VIA SECUNDARIA” está ganhando “importância indevida”, sendo “lamentável” que sua iluminação não seja “mais singela”, grifos do autor⁵⁴. Na mesma carta, Lucio expõe que os acessos das áreas de vizinhança (composta de quatro superquadras), seriam iluminados pelo lado das quadras, visto ser o lado que há circulação de pessoas. Assim, o Eixo Rodoviário deveria ser a via mais iluminada, mais que a W3, sendo que o Eixão receberia luminárias de ambos os lados, enquanto os Eixinhos as receberiam apenas na faixa próxima às residências.

A distribuição de energia elétrica também ganha atenção na rodovia, visto que as redes energizadas são subterrâneas, deixando a cidade e, conseqüentemente, o Eixo Rodoviário com o mínimo de elementos necessários. Aos que permanecem visíveis, a disposição longitudinal demarca a perspectiva do observador. As luminárias originais com lâmpadas de vapor de sódio, da General Electric, no entanto, foram trocadas e, em 2018, substituídas por equipamentos de

⁵³ Carta em 19 de março de 1960.

⁵⁴ (SILVA, 1985, pp. 295-296)

LED⁵⁵. Imponência e hierarquia seguem em realce apesar de os Eixinhos estarem iluminados em ambos os lados, diferentemente da recomendação inicial (Figura 15).

⁵⁵ A iluminação em Led traz maior luminância, melhor a segurança pública e reduz o consumo em torno de 40%. AGENCIA BRASÍLIA, “Ilumina Mais Brasília amplia e moderniza a rede pública de luz”, 16 de abril de 2018.



15 Eixo Rodoviário, hierarquia na iluminação

c. Velocidade e Eixão da Morte

Das três avenidas do Eixo rodoviário, o Eixão é que possui maior velocidade e fluxo, contando com 120 mil carros por dia⁵⁶. Já os Eixos L e W, tem papel de conectar o Eixão às quadras residenciais e demais setores, auxiliando a distribuição de automóveis e receber o transporte coletivo. Para articular o movimento de pedestres que cruzam os Eixinhos e o Eixão, situam-se 16 pontos de passagem subterrânea de 2,2m de largura e menos de 200m de extensão, que são cobertas pelas vias e descobertas nas áreas de gramado, relação entre transporte o público e passagens de pedestre está disponível em mapa gerado por esta pesquisa (*apêndice*).

Depois da inauguração, a cidade ganhou moradores, infraestrutura e velocidade. Os pedestres, no entanto, preferiam (ou preferem) atravessar a rodovia em detrimento das passagens subterrâneas. Em 1971, carta de leitor ao jornal Correio Braziliense exaltava a beleza modernista contrastada com cerca de arame farpado colocada para isolar os gramados da DF 002. A medida era apontada como ineficaz e sugeria trocá-la pela planta “colchão de noiva”⁵⁷. Dois anos depois, campanha do GDF⁵⁸ estampava “vamos utilizar as passagens subterrâneas?”, afirmando que as passagens eram limpas, iluminadas, seguras e ainda protegeriam o pedestre do sol e da chuva. Ainda, na década de 70, os Eixos L e W seriam duplicados devido ao volume de carros, fazendo com que as passagens, antes em linha reta, recebessem a angulação de 90º no final de seu percurso, prejudicando a segurança, visto causar “pontos cegos”, facilitando a abordagem por criminosos.

Em 2004, o jornal Correio Braziliense⁵⁹ demonstrou que o percurso médio de 200 metros (distância transversal do Eixão), levava 2 minutos e 36 segundos, quando era realizado pela

⁵⁶ Informado via correio eletrônico por meio da assessoria de comunicação ascom.der.df@gmail.com

⁵⁷ CORRREIO BRAZILIENSE, "Carta dos leitores", p.4, 4 de novembro de 1971

⁵⁸ CORRREIO BRAZILIENSE, "vamos utilizar as passagens subterrâneas?", p.6, 24 de janeiro 1973

⁵⁹ CORRREIO BRAZILIENSE, "Eixão, a pista sempre perigosa", p.26, 15 de janeiro de 2004

Travessia do Eixão
"Nossa Senhora do Cerrado
Protetora dos pedestres
Que atravessam o Eixão
Às seis horas da tarde
Fazei com que eu chegue são e salvo na casa da
Noélia"

passarela, enquanto o tempo era de 30 segundos a menos, quando pela via. Naquela ocasião, 88% dos 567 pedestres inqueridos não usavam a passarela, alegando que a pressa e a menor distância eram responsáveis pela decisão. A Travessia do Eixão chegou a ser tema do poeta Nicolas Behr, musicado pela banda Legião Urbana.

O texto poético, parte do ponto de vista do pedestre atravessando a avenida do Eixo Rodoviário-Residencial, referindo-se ao nome popular dele, "Eixão". Usa como cenário a via mais perigosa para a fazer uma travessia, demonstra personagem exitosas com a ação, seja pela velocidade ou quantidade de veículos, fazendo apelo a "Nossa senhora"; insere elemento fictício - a santa "do cerrado" - e, por fim, deseja o bem-estar por chegar à casa da namorada. A poesia está inserida no contexto da cidade para aquele período, reforçando a via como barreira física e de travessia potencialmente perigosa, ignorando a possibilidade da passagem pelo subsolo, demonstrando que os argumentos utilizados pela campanha para utilização das passagens se mostraram insuficientes.

Assim, os acidentes na rodovia chocavam pela fatalidade, chegando a 98% em 1989. O Eixão passou a ocupar o terceiro lugar em mais perigosa do DF desde a década de 1980⁶⁰. No ápice da discussão, as causas se davam pela alta velocidade, disputas (rachas), ingestão de bebidas alcoólicas, ultrapassagens indevidas e também pela imprudência de pedestres que não apenas atravessavam a via, mas que faziam das laterais do Eixão e da faixa central, local de prática esportiva como corridas e passeios de bicicleta - improváveis (Figura 16 Ciclista na faixa central) para os dias de hoje. Fatores que dariam o apelido de "Eixão da Morte" à rodovia.

Reportagem de 1981, "Eixão da morte, um atropelamento por dia", relatava atropelamentos de pedestres que utilizavam o Eixão como parque linear, justificado pela "circulação de ar", "luz do sol" e a falta de infraestrutura de lazer próxima aos locais de residência. Embora o tráfego de

⁶⁰ Acidentes de trânsito fatais, por via e trecho vias urbanas, 2010 - 2019 (até fevereiro) - dados preliminares, DER, acesso abril de 2019 e Anexo I da 215ª reunião do CAUMA, em anexo.

As imagens mostram cena que parecem insólitas atualmente: ciclista aparentemente despreocupado transita na faixa central do Eixão, entre carros velozes e cercas impedem a passagem e a vista livre.

16 Ciclista na faixa central

17 Cerca tenta impedir a travessia do Eixo Rodoviário



bicicleta fosse permitido na faixa central, o local seria usado inadequadamente para ultrapassagens, fazendo com que mais acidentes ocorressem. Era apontadas 30 colisões no período de janeiro a abril e 141 atropelamentos para o mesmo período - em 1981.

Naquela década, Brasília estava tentando resolver o “problema do Eixão”⁶¹, para isso, lançou-se a campanha do Correio Braziliense “Eixão em questão” em parceria com o Instituto dos Arquitetos do Brasil no DF e Conselho de Arquitetura, Urbanismo e Meio Ambiente- CAUMA, objetivando fomentar debate e estratégias de desenho para amenizar os acidentes, como:

⁶¹ Foi como passou a se tratar os atropelamentos e colisões na rodovia pela mídia e pelo próprio governo. CAUMA os debateria em processo nº 030.014.624/87

- a) construção de calçadões nas laterais do Eixão;
- b) arborização do canteiro central, dividindo a travessia do pedestre em duas partes, sendo que, em 2008, um muro chegou a ser proposto⁶²;
- c) inserção de semáforos e quebra-molas;
- d) faixas de pedestres, que - embora não implementadas, foram previstas na Lei Distrital Nº 1722/1997;
- e) passarelas elevadas;
- f) cobrança no controle de velocidade, que foi posteriormente implementada;
- g) alargamento das passagens subterrâneas de 2,2m para 4m (figura 19), obras de acessibilidade e implementação de comércio, como indutor do fluxo subterrâneo. A sugestão encontraria restrições técnicas devido ao aterramento de condução de águas pluviais, esgotamento sanitário, telefone, entre outros serviços. Apesar disso, uso peculiar era apresentado em maio de 1988⁶³, cuja reportagem do CB apontava 37 pessoas dividindo o espaço de galeria na Asa Norte. Os “tatus”, como eram chamados, aproveitavam-se da obra não acabada para se instalarem por toda a cidade. Atualmente há “Saraus na passagem”, “Forró pé de passagem”, blocos carnavalescos e instalações de arte, ações impulsionadas pela Lei Distrital Nº 4655/2011, que cria o Programa “Adote uma Passagem Subterrânea no Plano Piloto”. Embora as iniciativas se multipliquem, questões como manutenção limpeza e segurança ainda são reivindicações (figura 19).

Sobre manutenção, haveria outro dado relevante. Em 2018, viaduto acima da Galeria dos Estados, altura das Superquadras Sul - SQS- 102/103 desabaria. A queda é emblemática, visto ser o Eixo

⁶² O Assunto será discutido no capítulo 3

⁶³ CORREIO BRAZILIENSE, "Invasores temem perder passagens", p.11, 5 de maio de 1988.

Rodoviário ponto fulcral da cidade, mostrando que lugares sensíveis da cidade não recebem manutenção.

Dentre as soluções apresentadas, houve o reforço da campanha pelo uso passagens subterrâneas, com a troca da iluminação; colocação de tachões na faixa central da via e a polêmica instalação de gradil, pelo Detran, que tentavam impedir travessia da rodovia em área central da cidade - entre o Banco Central e Hospital de Base, considerado ponto crítico de acidentes naquele período. Ironicamente o muro de Berlim, ou muro da vergonha, como a grade passou a ser chamada foi arrancada devido a uma colisão. Dez anos antes, cercas de arame farpado haviam sido colocadas nas áreas verdes do Eixão também com o propósito de impedir a travessia. Ambas soluções se apresentam descabidas na cidade inteiramente projetada sobre pilotis, cujos direito de ir e vir estaria intrínseco à sua concepção.

Sobre a construção de calçadas e ciclovias nas áreas arborizadas laterais ao Eixão, houveram pelo menos duas tentativas frustradas. A primeira por meio de projeto do DER, em 1989, e Concurso Nacional, em 2012, promovido pelo IAB-DF, cujo objetivo era selecionar projeto de reestruturação da passarela entre o Setor Bancário Sul e Setor Hospitalar de Base de Brasília, com possibilidade de replicação do projeto para as demais (figura 18). O projeto previa o alargamento das passagens, criação de platôs para áreas de estar, instalação de comércio e integra ciclovia. Apesar das medidas apresentadas, o desenho original é preponderante e alterações não foram executadas

Projeto do IAB propõe uso de comércio, cria estares na faixa de domínio e integram as demais passagens por meio de ciclovias como tentativa de induzir o fluxo de pessoas e dividir o custo da manutenção do espaço com os novos pontos comerciais.



18 Vencedor, concurso IAB para Passagens subterrâneas

19 Passagem subterrânea com buracos e sem manutenção



Ainda sobre o termo “Eixão da Morte”, constatou-se que era utilizado principalmente entre 1980 a 1990. A violência no trânsito não era -e não é- específica do Eixo Rodoviário, mas faz parte de um contexto nacional. E diante dessa realidade, em 1997, a legislação de trânsito foi modernizada pelo Código de Trânsito Brasileiro que introduziu medidas proibitivas de direção sob a influência de álcool ou qualquer substância entorpecente.⁶⁴, obrigam o uso do cinto de segurança e permitem a fiscalização por meios eletrônicos. A política pública trouxe benefícios para Brasília e os acidentes do Eixão se reduziram. Os dados de 2012 mostram que a instalação de oito novos radares e duas câmeras teriam queda de 26% dos acidentes de 40% das mortes em comparação com o ano anterior⁶⁵.

ACIDENTES FATAIS EM VIAS URBANAS E RODOVIAS									
Via/ano	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
W3	1	2	2	4	5	4	10	2	2
Eixinhos	4	3	3	5	5	1	4	2	2
DF 002	9	8	7	13	5	1	6	5	4
DF 003	26	28	21	27	22	11	12	7	15

Tabela 2 Acidentes fatais, fonte: DER, fevereiro de 2019

Ao comparar as vias W3, DF 002 (Eixão), Eixinhos (L e W) e DF 003 (Tabela 2) observa-se que a primeira -W3, via semaforizada, com travessia em nível, faixas de pedestre e velocidade máxima de 60km horários, registra em 2014 e 2015, números superiores ao do Eixão, enquanto nos anos de 2017 e 2018 são ligeiramente inferiores. O fato demonstra que, embora a via seja mais acessível ao pedestre não significa que seja menos perigosa.

⁶⁴ O texto original do CTB, Art. 165, dá limite de seis decigramas por litro de sangue, que foi modificado pela Lei Seca, Lei Nº 13.281/2016, tornando os parâmetros mais rígidos.

⁶⁵ CORREIO BRAZILIENSE, "Pardais reduzem acidentes no Eixão", p.28, 22 de agosto de 2012

Ainda em 1989, uma medida curiosa seria apontada como mediadora para o “problema do Eixão” e a disputa de espaços entre carros e pedestres. O título de “Eixão da Morte” deveria ter o adjetivo substituído por outro ligado à vitalidade. Dessa forma, o projeto intitulado “Eixão Livre Domingo” de autoria de Hezir Espíndola, Diretor do Defer, solicitava parecer do Conselho de Arquitetura e Urbanismo e Meio ambiente (CAUMA) sobre a interrupção do tráfego de carros na via aos domingos e feriados, pelo período de 6h as 18h. O processo de Nº 030.077.673/89 foi aprovado em Decisão 87/89-CAUMA, deixando a cargo do Defer a implementação da rua de lazer, que apenas seria aberta ao público, no formato proposto, dois anos depois. Nas agendas do Governador e da primeira dama constariam os títulos “Eixão do Lazer” e do “Eixão da vida” respectivamente⁶⁶ na data da inauguração. Em 2011 grupo técnico foi criado para cuidar de aspectos de segurança do Eixo Rodoviário (Decreto 33455), ao passo que, em 2012, Lei Distrital Nº 4.757 reafirmaria a prática de lazer no local. Ainda que de maneira efêmera, a rodovia teria novo significado para a cidade e se consolidaria como lugar de lazer nos anos posteriores.

d. Topografia

Acomodado perpendicularmente às curvas topográficas, o Eixo Monumental tem desnível que reforça pontos de perspectiva, hierarquia e dramaticidade aos Edifícios representativos, enquanto enquanto o Eixo Rodoviário, comprimido suavemente a Oeste em ângulo de 117º está paralelo a elas (vide corte em apêndice). Tal situação permite com que os setores de ordem cotidiana singelamente se implantam, como se pertencessem àquele lugar. Os desníveis dos eixos foram aproveitados criando arquibancadas para a visualização dos Palácios Governamentais e o Congresso Nacional - a Leste- e a Torre de TV – a Oeste (1); a captação do esgotamento sanitário e da drenagem de águas por gravidade (2), ventilação natural pelo ventos dominantes provindos de Leste (3);

⁶⁶ GABGOV-0336 (2)d, p.114 e 222

declividade suave (1%) para que o Eixo Rodoviário velocidade constante (4); implantação de entroncamentos viários (retornos, viadutos) em desnível - a fim de que não sejam atrapalhados os fluxos de veículos no Eixo Rodoviário e mantenham a vista livre do horizonte(5); que se permitam construir passagens de pedestres semienterradas, mantendo o fluxo desimpedido e também vista livre a partir do solo.



20 Perfil de elevação Eixão, Geoportal (SEGETH, 2018)

Para fazer breve análise sobre a implantação, utilizou-se da ferramenta digital “medir objetos” e “perfil de elevação” disponibilizada pelo Geoportal da SEGETH e de corte realizado a partir de mapa georreferenciado (SICAD). O primeiro traz melhor visualização dos desníveis da cidade, enquanto o outro mantém a proporcionalidade da escala, dando dimensões exatas. Primeiramente “seccionou-se” o Eixão como um todo, perfazendo o percurso de 13,8 km iniciando-se no Trevo Triagem Sul, ponto mais baixo da figura apresentada (Figura 20) e finalizado na ponte do Braghetto, marcado pelo “x” em verde. Dessa forma, foi possível fazer correlações entre as asas, traçar perfil de cada uma e fazer avaliações preliminares, apontando como resultado uma tabela de análise com o perfil topográfico.

Diante dessas informações, é possível fazer algumas inferências. A Asa Sul possui perfil topográfico uniforme, declividade média de 24,8m em 6,6km, o que corresponde a inclinação de 0,37%. Enquanto na Asa Norte há variação entre subidas e descidas, possuindo 75,2m de declividade, em 7,2km de extensão, o que corresponde a inclinação de 1,84%. Ou seja, Asa Norte detém variação quatro vezes maior que a parte Sul da cidade. Topografia, assim como os demais elementos físicos, é característica essencial que define dinâmica da rodovia em seu uso cotidiano e também se mostra fator importante na dispersão, concentração e quando é utilizada para práticas de esporte, expressões de cultura e lugar de estar.

PERFIL TOPOGRÁFICO DO EIXÃO		
Características	Trecho - Eixão Norte	Trecho - Eixão Sul
Extensão	7,2km	6,6km
Trecho Analisado	Triagem Norte – Rodoviária	Rodoviária - Triagem Sul
Cotas trecho inicial	Triagem Norte 1.010,5 (-50,4)	1.085,7 (+24,8m)
Cotas trecho final	1.085,7 (+24,8m)	1.060,9 (0,0)*
Cota mais alta	1091,6 (+30,6m)	1094,2 (+ 33,2m)
Local da Cota mais alta	SQN 205	SQS 202/203
Maior declividade do trecho	1048 – 1010,5 (+37,5 em 750m)	1068-1081 (+13m em 300m)
Local de maior declividade	SQN 214 a SQN 216 (5%)	SQS 310 (4,3%)
Trecho menor declividade	1070 – 1080 (+10m)	1092,8 – 1089,2 (+3,6m)
Local do trecho de menor declividade	SQN 203 a 205	SQS 205 a Rodoviária
Cota mais baixa	1032,9 (-28,1)	1060,7 (-0,2)
Local da Cota mais baixa	SQN 216	SQS 215
Declividade média	(+75,2m)	(+24,8m)
nível 0,0 = +1.060,9		

Tabela 3 Perfil Topográfico do Eixão

1.4 Uma questão de escala

O Conjunto Urbanístico de Brasília (Plano Piloto) foi reconhecido como Patrimônio Cultural da Humanidade por representar “obra notável do gênio criativo humano (I)” de Lucio Costa na concepção urbana e de Oscar Niemeyer no purismo dos volumes, que se tornam ícones nacionais nas funções do Estado. Além de serem considerados “exemplos destacados de arquitetura, tecnologia e paisagismo, ilustrando etapas significativas da expressão do Movimento Moderno na história da humanidade (IV)”.

Embora a patrimonialização resulte do Grupo de Trabalho - GT Brasília⁶⁷, a preocupação com as possíveis modificações da cidade apareceu ainda em 1960 com a Lei Santiago Dantas⁶⁸, a fim de resguardar o desenho primeiro da cidade. Em 1987, o decreto do GDF nº 10.829, tentaria assegurar a permanência das escalas como característica fundamental do Plano Piloto. As legislações foram e são importantes no debate sobre o funcionamento da cidade e entende-se que sem elas possivelmente espaços urbanos sensíveis ou peculiares já haveriam sido redesenhados sem quaisquer debates, inclusive o Eixo Rodoviário Residencial. Não se trata de um engessamento da urbe, mas atenta para a reflexão do objeto cuja importância histórica foi reconhecida como materialização de determinado paradigma mundial presente em período específico.

Pretende-se preservar a “ordem relativa ao homem e seu tempo, ou seja, à relação geométrica do espaço”, somando-se “referências culturais e as formas de apropriação social”. Assim é o conceito de escalas, elemento de singularidade, excepcionalidade e fundamentos da preservação

⁶⁷ O grupo criado pelo Decreto Nº 5.819 de 1981, objetivava “estudar, propor e adotar medidas que visem a preservação do patrimônio histórico, cultural de Brasília”.

⁶⁸ Lei Federal nº 3.751, de 13 de abril de 1960. Entende Plano Piloto de Brasília a concepção urbana da cidade, conforme planta e o Memorial Descritivo com as respectivas ilustrações.

para gerações futuras⁶⁹. Diante dessa realidade o Eixo Rodoviário é colocado como participante dessa dimensão própria e passível de conservação, como descreve artigo 5º da Portaria Nº 314 de 1992 – IPHAN:

“o eixo rodoviário residencial, nas alas norte e sul, terá respeitadas suas características originais, mantendo-se o caráter rodoviário que lhe é inerente.

Parágrafo único – O sistema viário que serve às Superquadras manterá os acessos existentes e as interrupções nas vias L. 1 e W. 1, conforme se verifica na ala sul, devendo ser o mesmo obedecido na ala norte” (314/1992-IPHAN).

A Portaria Nº 166/2016 - IPHAN complementaria o assunto ratificando o Eixo Rodoviário como elemento constituidor da área residencial, macroestruturador, quando integrante da Plataforma Rodoviária e constituidor do centro urbano. Somam-se a isso, respostas à sugestão de intervenções⁷⁰ devido a acidentes de trânsito ocorridos na rodovia nas décadas de 1970 a 1990. Os fatos ensejaram a escritura do item quanto a proibição da construção de muros, cercas-vivas ou similares ao longo do Eixão e dos Eixos L e W. Ainda sobre a Portaria, ressaltam-se dois fatos importantes, o primeiro é a utilização do termo Eixo Rodoviário como sinônimo para a avenida central, Eixão, e o conceito de escalas definido como “conjunto de princípios e significados em que se traduz a concepção do Plano Piloto de Brasília”, dividindo-as em quatro: monumental, residencial, gregária e bucólica.

Essas esferas de natureza quase etérea, sem padrões numéricos específicos e quase interpretativas, rodeiam o Eixo Rodoviário, enquanto traçado constituidor, elemento de ordenação, arcabouço viário, hierarquizador e participante do cotidiano da Capital. Cotidiano que segundo Sophia Telles⁷¹ está presente ao longo da trajetória da carreira do próprio Lucio Costa

⁶⁹ (BOTELHO, 2009, p. 89)

⁷⁰ Vide item velocidade e Eixão da Morte

⁷¹ (TELLES, 2018, p. 626)

como “forma literária própria para se dizer muito com pouco” e cujo “o tom coloquial alcança a qualidade de um estilo” vindo de um “visionário do cotidiano”. É, no entanto, pela arquitetura moderna que “os valores civis da esfera pública” seriam respondidos por ele, quando detalha atenciosamente a cidade, como se sua casa fosse - organizando a unidade de vizinhança, construindo coletivamente as áreas verdes, iluminando singelamente a cidade, endereçando-a, identificando-a e escolhendo, inclusive, o modelo de taxi.

a. Escala Monumental

No Relatório para o Plano Piloto, Lucio Costa define “monumental” em sentido palpável, não relacionado a “ostentação”, seria aquilo “que vale e significa”. Dessa forma, o discurso se inicia com o cruzamento de eixos que marca o cerrado, até então, intocado. O sinal da cruz que demarca o território e o imaginário sobre a capital. A força do desenho urbano é rebatida no próprio desenho dos palácios governamentais, mas não se restringe a eles. “Valor” e “significado” se expandem a outras partes da cidade, criando novas monumentalidades ou reforçam àquela descrita.

Urbanismo e plástica arquitetônica estão em diálogo nesta dimensão que estrutura o Eixo Monumental da Praça dos Três Poderes a Rodoferroviária, abrigando construções de caráter representativo de governo. O espaço é concebido para conter edificações de caráter único ao passo que se evidenciam pela disposição disciplinada das edificações que constroem cheios em contraposição ao vazio do gramado central, além de terraplenos que elevam o Congresso, a casa do povo. A solenidade é reforçada pela orientação Leste-Oeste, que “vê” o sol nascer por detrás das torres do congresso, à frente dos três poderes republicanos, e que “vê” o poente atrás da torre de televisão, entremeado ao nó urbano que configura a Plataforma Rodoviária, arquibancada para essa monumentalidade. Além da monumentalidade em si mesma o eixo está evidenciado em relação a outro eixo de desenho, o Eixo Rodoviário.

O Eixo monumental ganha importância na medida em que o Eixo Rodoviário se apequena. Não significa que seja irrelevante, ao contrário. O Eixo Rodoviário é elemento excepcional, único, percorre toda extensão da cidade, constitui os demais espaços dela, funcionando como referência de localização e marco. Tem tratamento discreto, com poucos elementos de arquitetura, enfatiza a vista livre e o enquadramento da paisagem, cujo ajardinamento funciona como pano de fundo para as faixas de rodagem e o azul celeste. Do arqueamento, cuja compressão se dá a Oeste, garante a assimetria que dinamiza o percurso que se constrói quadro a quadro. Seu percurso de 13,8km perpassa a cidade de Norte a Sul em aproximadamente 10min.

O Eixo Rodoviário tem características monumentais ao passo que possui representatividade ímpar. É fonte de inspiração artísticas, móveis, camisetas e tatuagem. O uso do croqui não é mera cópia de um desenho, ele representa o todo, a simplicidade, é puro, tem força de apreensão, é reconhecido, reafirma o contexto histórico - o Movimento Moderno, e é monumental.

b. Escala Residencial

A escala é definida pela sequência de quadras e entrequadras, entrosada-se com outras duas: a monumental, pelo gabarito das edificações e definição geométrica; a bucólica por meio da densa faixa arborizada, que lhe confere cunho de “pátio interno” urbano, na forma do chão gramado e da vegetação dispersa entre os edifícios residenciais, as áreas de parques infantis e de equipamentos públicos comunitários. A “maneira de viver, própria de Brasília é salvaguardada⁷² pela entrada única na superquadra, numeração fixa de superquadras, número de pavimentos, o uso livre do chão por meio de pilotis, etc.⁷³. Quatro superquadras configurariam a unidade de vizinhança, que receberiam núcleos com escolas; comércio; posto de saúde; clube; áreas de

⁷² Decreto do GDF Nº 10.829 de 1987

⁷³ (LEITÃO ORG., 2009, p. Brasília Revisitada)

recreação, esporte, lazer e cultura. Dessa forma, nessa relação, estariam presentes a escala da residência em si, a escala bucólica e a gregária, ainda que de maneira implícita. A escala residencial abrange diversas atividades do cotidiano. É o morar, ir à padaria, as atividades de recreação entre crianças, o caminhar pelos jardins da quadra.

A relação do Eixo Rodoviário-Residencial com a escala residencial é demarcá-la e conectá-la às demais partes da cidade. Sob esse aspecto Bruand, ressalta que, não raras vezes, seriam as edificações das quadras 100 e 300 dispostas ao longo da via que configurariam a escala e não o conjunto de quatro quadras. Apreensão que se daria quando observada sob o ponto de vista macro, numa foto aérea⁷⁴.

A dimensão residencial por vezes é evocada em edições de lazer no Eixão. Para conformar o “pátio interno” exemplifica-se com registro feito numa manhã de domingo⁷⁵ (figura Erro! Fonte de referência não encontrada.). Naquele dia, o Instituto Federal de Brasília (IFB) promovia o “Desce pro Eixão”, evento com brincadeiras de rua como queimada⁷⁶, peteca, elástico, corrida de saco, etc, que propunha diversão e integração da “família, comunidade e instituição de ensino, de maneira lúdica e gratuita, aproveitando o tipo de espaço público que só Brasília oferece”, como explicou aluna do IFB⁷⁷. O próprio nome do evento fez alusão à escala residencial, uma vez que faz o convite a quem mora ou está num prédio sob pilotis em uma superquadra, demonstrando que a escala residencial pode ser elástica, visto que não se restringe àquela unidade circunscrita. Com o evento sendo realizado na rodovia ele integra quadras à Leste a Oeste e outras unidades próximas, envolvendo também a dimensão gregária.

⁷⁴ (BRUAND, 1991, p. 357).

⁷⁵ Fruto do trabalho de conclusão do Curso Técnico em Eventos que objetivou a realização coletiva de conhecimentos adquiridos.

⁷⁶ Além de feira de artesanato, gastronomia, aulas de dança, oficina de percussão e espaço zen, foram realizadas mais de trinta atividades, entre jogos de tabuleiro, pique bandeira, bete, amarelinha, pula corda, etc.

⁷⁷ Página oficial do Instituto, acesso em 2017.

c. Escala Gregária

A escala gregária, para Lucio Costa, surge da interseção do Eixo Monumental com o Eixo Rodoviário, limitado na Plataforma Rodoviária e setores adjacentes. A intenção era criar centralidade propícia a encontro, semelhantes à Champs Élyseé, Picaddily Circus e Times Square. De fato, ali - entre os edifícios do Conjunto Nacional e o Conic - circula número expressivo de pessoas⁷⁸, que o elegem por conter atividades necessárias de obrigações diárias e partes da rotina; atividades opcionais por possui atrativo e atividades sociais, com interações entre pessoas. O local congrega diversidade de usos e maior liberdade volumétrica de edifícios, possibilitados pela densidade de ocupação do solo, cuja exceção são os Setores de Diversões, com gabarito mais baixo e uniforme a fim de constituir conjunto contínuo⁷⁹.

Embora tenha sido concebida para ocorrer prioritariamente naquele pedaço da cidade, a escala gregária -com atividades opcionais e sociais- é passível de deslocamento, quando recebe suporte de infraestrutura, logística e divulgação. Exemplifica-se o argumento com a festa de inauguração da cidade em que “o encontro” aconteceu em diversos pontos não apenas naquele designado. Escolheu-se o lugar devido à proximidade com as residências, o Eixão, altura das Superquadras SQS 107/108. A comemoração do nascimento da capital conjugou dois eventos. Em 21 de abril com o desfile da banda dos fuzileiros navais, dos candangos e show da Esquadilha da Fumaça e o segundo no dia 23, com 1º Circuito Automobilístico de Brasília, ambos eventos reuniram público considerável (figura Erro! Fonte de referência não encontrada.). Nesse evento, o Eixo se mostrou vibrante ligação entre lazer e residência, além representatividade no plano urbanístico.

⁷⁸ Chegam a circular 6.762 pessoas/h em um único dia de semana (TENÓRIO, 2012, p. 271).

⁷⁹ (LEITÃO ORG., 2009, p. 89)



d. Escala Bucólica

21 1º Circuito Automobilístico de Brasília, fonte: Livro Arquivo Brasília, Lina Kim e Michael Wesely

A foto mostra multidão que se aglomera nas faixas de domínio, arquivancadas para a competição. A partir desse ano, outras competições da mesma natureza iriam ocorrer ali.

“nos gramados, na faixa verde de emoldramento, nos jardins e nos passeios livres das superquadras e das entrequadras; nas áreas verdes dos setores da escala monumental, bem como nas áreas *non aedicandi* cobertas de cerrado nativo, nos parques públicos, nos bosques rústicos e nos clubes da orla do Lago Paranoá, onde são predominantes seus atributos.” (BOTELHO, 2009).

A definição de escala bucólica é ampla e envolve todas as áreas livres, contígua às áreas edificadas. À lista, seria acrescentado “o imenso céu do planalto, como parte integrante e onipresente da

própria concepção urbana”⁸⁰. Pela descrição, a cidade estaria inteiramente imersa na escala bucólica, incluindo o Eixo Rodoviário, cuja “técnica rodoviária”⁸¹ estaria em contraposição a “técnica paisagística de parques e jardins”. A escala traria um pouco do campo para a cidade, garantindo salubridade e qualidade de vida. Assim o asfalto, símbolo da modernidade, velocidade, agilidade seria emoldurado pela leveza e aparente organicidade do ar campestre, interação prevista que consolidaria a esperada imagem de cidade-parque.

A massa arbórea contida nas faixas de domínio laterais e contíguas ao Eixão, delimita e emoldura a paisagem, preenchida pelo imenso céu azul que se estende para além da perspectiva da via. Em momentos de lazer, esse espaço é acrescido à caixa viária, funcionando por vezes como arquibancadas para a ciclovía ou pista de *cooper*; praça de alimentação; área de descanso; arena de shows, etc. Vegetação e asfalto contrapostos em discurso, são elementos complementares no “Eixão do Lazer”.

A cobertura vegetal está composta por espécies como ipês-amarelos, roxos e brancos, quaresmeiras, sucupiras, aroeiras, copaíbas, mangueiras, jamelões, sibipiruna, cambuí, paineira, pau-ferro, Flamboyant, sapucaias, etc. Cada estação tem colorido, sombreamento e distintas paisagens. A exuberância de hoje, no entanto, difere da inauguração da cidade. A cidade, no cerrado deserto e de céu imenso, teve vegetação natural retirada durante a construção e introdução plantas exógenas, o que “acarretou o perecimento de 50.000 árvores adultas, gerando críticas da opinião pública e dos meios de comunicação”. Outra dificuldade para as plantas não nativas foi o predomínio de solos com escassez de nutrientes na região. A solução técnica adotada, que parece óbvia para os dias de hoje, foi a de utilizar espécies do próprio Cerrado e as mais adaptadas aos solos e clima⁸².

⁸⁰ (LEITÃO ORG., 2009, p. Brasília Revisitada)

⁸¹ (COSTA L. , Relatório do Plano Piloto de Brasília, 1957)

⁸² (COSTA E LIMA, 2009, pp. 15-20)

22 Piquenique bucólico à sombra da Sapucaia

23 Ioga no Eixão

As árvores coloridas são pontos de encontro, lugares de estar e referências na cidade. Já as frondosas e com sombras densas recebem grupos maiores de pessoas e diversas atividades.

A escala possui alguns atributos espaciais e funções que identificam a imagem de cidade-campo: a horizontalidade; predominância de áreas livres; a baixa densidade, dando unidade aos espaços do Plano Piloto, além de proteger o crescimento urbano indesejado (mantendo forma próxima a original) e possibilitar atividades de lazer ao ar livre⁸³.



⁸³ (COSTA E LIMA, 2009, p. 179)



As escalas do Eixão do Lazer

Quando o Eixão é transformado em espaço gratuito de lazer, aberto ao público, o traçado da avenida de caráter monumental é reforçado por alguns motivos. É simbólico que a rua de lazer esteja alocada no único eixo exclusivo para veículos numa cidade de princípio rodoviária. Em segundo lugar a ocupação tem implicações físicas, uma vez que a caixa viária é apropriada juntamente com a extensa área verde que a conforma, diluindo o que ao longo da semana funciona como barreira. O Eixão do Lazer possibilita a travessia de pedestres e a induz. O Eixão se torna mais robusto que durante os dias de semana, visto que o espaço ocupado é quadruplicado. Em termos numéricos, quando se multiplica os 90m de verde pelos 13,8Km de extensão do Eixo Rodoviário, obtém-se a área bruta de 1.242.000m² (124,2 hectares). A este valor é somada a área de asfalto do Eixão (faixas de rolamento, acostamentos e faixas de apoio), totalizando

24 Dia de Circo, CNEC no Eixo

O Eixão do Lazer é espaço para promoção institucional como dia em que escola de ensino infantil promoveu espetáculo circense para se divulgar.

25 Festival do Ipê, SQN 112

O encontro cultural utiliza a árvore em plena floração e abundante na cidade como temática para o evento.

1.656.000m² ou 165,6 hectares, que ficam à disposição dos pedestres num domingo ou feriado qualquer.

Quando são analisadas as escalas da cidade e suas respectivas dimensões, comprova-se que o Eixo Rodoviário-Residencial é arcabouço de desenho, sendo impossível classificá-lo apenas dentro de uma dessas escalas, pois participa de todas. Não se pode falar da escala monumental, sem pensá-lo como contraponto, ou auxiliar na construção dessa paisagem triunfal; ao passo que o Eixão também é monumental dentro da concepção urbanística. Não cabe mencionar a escala residencial sem sua articulação e conformação de limites impostos e construídos pela rodovia, bem como amalgama da escala gregária e que dela também faça parte - em ocasiões esporádicas de protestos, celebrações, momentos de consternação ou aos domingos de lazer. E por fim, não há como dissociá-lo da dimensão bucólica, uma vez que a perspectiva do horizonte, rodeada pelo verde e coberto pelo céu é intrínseca à sua constituição. Seria a grande avenida da cidade jardim, sob acepção de Howard, que propiciaria ao habitante que em poucos minutos de caminhada atingir o “ar fresco da relva e vislumbrar o horizonte longínquo”. E por último, o lazer no espaço viário permite que a avenida possa ser apreendida em outra escala, em outra velocidade. É experimentação afetiva do desenho urbano, concebido por Costa, mas que passou a pertencer ao Brasil⁸⁴.

26 Brincadeiras na rua, evento “Desce pro Eixão”,
SQN 112/212, 2017

A escala residencial se desloca do centro da Superquadra para o centro da cidade, unindo unidades de vizinhança.

⁸⁴ (COSTA L. , Registro de uma vivência, 1995, p. 331)



O EIXÃO DO LAZER

Capítulo 2

2.1 O lazer na rua



27 Brincadeiras de rua, 1976, acervo Estadão



28 Corrida de Saco, SP, 1976, acervo Estadão

As fotos são registros do Programa “Ruas de Lazer” na cidade de São Paulo, implementado pela Secretaria de Esportes do Município, que teve sua primeira edição em 1976

Do francês *loisir*, a palavra lazer foi usada como sinônima de tempo livre por Dumazedier em 1979⁸⁵. O sociólogo definiu o termo como a fração de tempo conquistada entre atividades remuneradas pela classe operária. Tratando-se do conjunto de ocupações realizadas no período de repouso, diversão ou no desenvolvimento desinteressado, desembaraçado das obrigações profissionais, familiares e sociais⁸⁶. Por outro, o Lazer é relacionado a sociedades mais antigas, não podendo ser visto como fato exclusivo da modernidade. Sobre isso, Gomes (2005)⁸⁷ afirma ser “arriscado definir, com exatidão, o momento histórico em que o lazer se configura na

⁸⁵ (DUMAZEDIER, 1979)

⁸⁶ (MARCELLINO, 1983)

⁸⁷ (GOMES C. L., 2005, p. 44)

sociedade ocidental”. Como na Antiguidade Clássica, cujos momentos coletivos de esporte, recreação e passatempos se apresentavam nas competições olímpicas, nos banhos públicos, nas representações teatrais, nos combates de gladiadores. Gomes (2018) também amplia o conceito, definindo-o como criação humana em diálogo com as demais esferas da vida, que não podem ser dissociadas dela. Ambas perspectivas foram fomentadas no Brasil.

Em termos de políticas de Estado, iniciativas na década de 1950 se davam no preenchimento do tempo com atividades saudáveis, "racionalmente" organizadas e "adequadas"⁸⁸, assim as forças de trabalho seriam recuperadas aumentando a produtividade. Atualmente o lazer é visto como dimensão histórico-humana pertencentes à cultura, à vivência humana e suas transformações⁸⁹. Dessa forma, ocorrem eventos de natureza variadas envolvendo temática de saúde, esporte, comércio, espetáculos, etc.

Em 1958, o lazer nas ruas do Rio de Janeiro aparece na “Campanha Ruas de Recreio”. Naquele período, as crianças – em férias escolares – seguiam roteiro determinado com atividades esportivas e brincadeiras, modelo implementado em outras partes do país por pelo menos quatro décadas. Virna Munhoz define as Ruas de Recreio ou Ruas de Lazer como “evento de curta duração que, geralmente, varia de quatro a oito horas e constitui um espaço adaptado para a vivência de atividades relacionadas aos diferentes conteúdos deste fenômeno histórico chamado lazer”⁹⁰.

Em 1976, inserido no Regime Militar, houve o lançamento da campanha “Esporte Para Todos – EPT”. De acordo com Teixeira⁹¹, o programa estava inserido dentro de um movimento internacional, que buscava a expansão de práticas esportivas de maneira massiva a fim de

⁸⁸ (FERREIRA, 1959, p. 30)

⁸⁹ (GOMES C. L., 2004, p. 120)

⁹⁰ A Campanha Ruas de Recreio, Portaria ministerial n° 3, de 6 de janeiro de 1958. (MUNHOZ, 2004)

⁹¹ (TEIXEIRA, 2015, p. 122, *apud* Brasil, 1976^a, p.78),

combater o sedentarismo⁹² e dar “melhor utilização ao tempo de lazer”. Entretanto, não se tratava de um movimento de base comunitária, mas de ações adotadas por um poder central, o Ministério da Educação e Cultura em conjunto com o Ministério do Esporte. As ações do EPT foram aplicadas nacionalmente por meio de passeios a pé, de bicicleta, ruas de lazer e colônia de férias, estipulando alguns feriados nacionais para adesão em massa. Destaca-se que em 3 de setembro de 1977 foi realizado passeio ciclístico em 2.400 Municípios, atingindo-se quase 2 milhões de participantes⁹³ e que também ocorreu no Eixão⁹⁴, em Brasília. No mesmo ano, em 12 de outubro, jornais noticiariam a “primeira edição do evento” chamado “Eixão do Lazer”⁹⁵, criado pelo Departamento de Educação Física, Esporte e Recreação do DF, embora a primeira edição de fato tivesse ocorrido em 1971. Assim como em Brasília, a campanha EPT encampou projetos já existentes, dando-lhes visibilidade como forma de propaganda do regime militar. Em 1978, o EPT foi ter a atenção e verbas reduzidas, visto os resultados não serem os esperados. A adesão massiva trouxe efeitos colaterais indesejados como as possibilidades de articulações políticas entre participantes⁹⁶.

Na década de 1980, quando a discussão sobre Lazer ganha nova feição, as práticas nos espaços públicos vão sendo transformadas e há associação entre práticas sociais, cultura e contemplação⁹⁷. Dado relevante, uma vez que atividades são diversificadas, impulsionadas também pelo governo. A programação em eventos estatais se adequa ao público e ao cotidiano, são inseridos shows de música, apresentações regionais, teatro, exposições artísticas, vendas de artesanato ou piqueniques. Em 1988, especialmente, o acesso ao lazer passa a ser respaldado

⁹² “Carta Europeia do Desporto para Todos” é documento firmado em 1975 por vários países, incluindo Alemanha, Iugoslávia, França, Grã-Bretanha entre outros.

⁹³ (TEIXEIRA, 2015, pp. 129-134) quadro 3 – números da campanha EPT relativos ao ano de 1977.

⁹⁴ Programa Oficial da Semana da Pátria Brasília, “O Brasil é feito por nós”, 1976, anexo

⁹⁵ CORRREIO BRAZILIENSE, “Eixão do Lazer” uma nova promoção do DEFER”, p.18, 5 de outubro de 1977

⁹⁶ (TEIXEIRA, 2015, p. 136).

⁹⁷ (MARCELLINO, 1983, p. 31)

pela Constituição brasileira⁹⁸, como contribuição efetiva para uma sociedade mais justa⁹⁹, devendo ser vivenciada não apenas um dia, mas ao longo de todo o ano.

Quase trinta anos depois, Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (Pnud)¹⁰⁰ e da empresa de consultoria JLeiva trariam estudos sobre os perfis das práticas esportivas e o consumo cultural pelos brasileiros. Primeiramente, o Relatório Nacional de Desenvolvimento Humano, Pnud, aponta que apenas 30% dos brasileiros possuem o hábito de se exercitarem, sendo DF seria a região com maior adesão de 50,4% da população; o estudo mostra ainda que os homens têm maior probabilidade de praticar esportes 28% superior à das mulheres; que a população com mais de 5 salários mínimos pratica o dobro de atividades físicas e esportivas, quando comparada àquela com renda de até meio salário mínimo. As diferenças sociais são reafirmadas no acesso às atividades físicas e esportivas, visto que a falta de infraestrutura e espaços para prática de lazer gratuitas são fatores desmotivadores da prática de esportes. Ainda dentro do perfil do esportista, a população de 15 a 17 anos tem 94% maior probabilidade de exercitar-se em relação àquela acima de 60 anos. E acrescenta que o segmento mais escolarizado do país tem chance três vezes maior que o com menos anos de estudo. A pesquisa aponta também que as mulheres sem instrução como as que dificilmente praticam esportes, chegando a 57% a menos que a média da população adulta. Nesse contexto, observa-se que Brasília concentra renda, escolaridade e dispõe de espaços para esporte, inclusive públicos.

A pesquisa realizada pela consultoria especializada em esporte e cultura, JLeiva, investigou o consumo de diversão e cultura por 33 milhões de brasileiros nas cidades capitais, concluindo que 32%, ou seja – um terço, dependiam de acesso gratuito para ir a eventos culturais. A pesquisa

⁹⁸ (CF, art. 217, parágrafo III)

⁹⁹ (MUNHOZ, 2004, p. 205)

¹⁰⁰ Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento, (PNUD, 2017).

feita nas 12 capitais¹⁰¹ mais populosas do Brasil objetivava visualizar os hábitos culturais do brasileiro segundo sexo, idade, escolaridade, renda e demonstrou que as atividades favoritas são ir ao cinema, assistir a um show, participar de festas populares e feiras (Gráfico 1). Mulheres se interessam mais por atividades culturais, embora sejam as que menos frequentem. O grau de escolaridade também é fator determinante, visto que aqueles com ensino superior que frequentam atividades culturais é o dobro dos que concluíram os estudos até o Ensino Fundamental. As cidades de Belo Horizonte, Porto Alegre e Brasília, nessa ordem, figuram entre as capitais que mais consomem cultura de maneiras variadas.

Os eventos de acesso gratuito nas ruas são oportunidade ímpar de acesso igualitário à cultura, às práticas esportivas, à educação e conscientização sobre assuntos relevantes para um público heterogêneo formado por homens, mulheres e crianças de diferentes idades, rendas e bairros. As ruas de lazer podem atender prioritariamente quem não conseguiria se deslocar em eventos realizados em museus, bibliotecas, teatros, estádios ou quem não pudessem pagar pelo ingresso.

Dessa forma, observa-se que iniciativas como essa, iniciadas na década de 1950, ainda tem função social relevante na distribuição equânime de equipamentos culturais e o fazem de maneira quase imediata, visto que dispensam a construção de edifícios para tal fim, podem estarem localizadas em regiões próximas às residências, ao transporte de massa, dão a possibilidade de envolver a população na organização de eventos, fortalecer os vínculos comunitários e com o espaço, adequando-se às diferentes perspectivas de cultura e lazer que surgem na sociedade.

¹⁰¹ (LEIVA & MEIRELLES ORG., 2018) As cidades foram: São Paulo, Rio de Janeiro, Salvador, Fortaleza, Belo Horizonte, Brasília, Curitiba, Manaus, Recife, Porto Alegre, Belém e São Luís

Gráfico 1 Pessoas que foram a atividades culturais nos 12 meses anteriores à pesquisa

Contemporaneamente, é observada a ocupação de espaços públicos associada ao meio de difusão dos eventos pelo advento das redes sociais. Os perfis públicos da internet contribuem para rápida divulgação e na criação de agenda própria para ocupação de lugares, por vezes inesperados. Diuturnamente a rua é apropriada, seja no cotidiano, em protestos ou culturalmente. Decisão que



não é feita ao acaso. As vias são conectoras de fluxos, referencial urbano, definidoras do próprio desenho da cidade e tem facilidade de acesso. A apropriação utiliza infraestrutura existente, demanda baixo custo de implementação, rapidez na mobilização, suporta participação maciça e aproveita equipamentos públicos já existentes. Por isso, quando em lazer, as ruas funcionam como complementos aos espaços públicos projetados, incorporando-se naturalmente ao cotidiano.

Sobre a vida pública nas cidades, Tenório¹⁰² aponta que a saúde em espaços públicos centrais se dá na intensa utilização por pessoas que permanecem neles, flanam através deles, não só o atravessam em direção a alvos específicos. Ela também propõe que número de pessoas, variedade de faixas etárias, classes sociais, etnias, atividades diversas, acessibilidade por meio do transporte público são fatores relevantes de sobrevivência. Em análise do Setor Cultural de Brasília, Holanda¹⁰³ acrescenta que as edificações isoladas entre si são desconfortáveis para o deslocamento pelo pedestre, propondo que calçadas contínuas, sombreadas, espaços para descanso, lazer contemplativo, incluindo a construção de pequenas áreas de comércio e serviço com mesas, equipadas por internet são medidas que “masculinam a ocupação do lugar”, o tornariam mais protegido e apropriado. Sendo que a apropriação deste lugar faria com que a população se identificasse afetivamente com ele e o preservasse.

Apesar de ambos professores se referirem à espaços construídos da cidade, pode-se equiparar alguns desses apontamentos aos eventos efêmeros como as ruas de lazer, na medida que criam espaços de natureza pública, o complementam em suas deficiências e ocorrem com regular frequência. Assim, ao propiciarem espaços de descanso, sombreados, lazer contemplativo, áreas de comércio... enfim, as ruas de lazer podem fazer com que o lugar seja fisicamente e afetivamente apropriado. Fato que ocorrem em cidades de vários locais do mundo, que inclui

¹⁰² (TENÓRIO, 2012)

¹⁰³ (HOLANDA, 10 mandamentos da Arquitetura, 2015)

Brasília. O Eixão do Lazer é espaço de natureza pública, que complementa infraestrutura esportiva e cultural, ocorrendo em cidade modernista. Contradizendo o “efeito colateral” do planejamento urbano modernista, chamado por Jan Gehl de “síndrome de Brasília”:

“Brasília é interessante, porque é incrível vista do avião, interessante vista de um helicóptero, mas ao nível dos olhos ela não é nada bonita, não pensaram nas pessoas entre os prédios, chamaram paisagistas para fazer uma jardinagem, olharam pelas janelas para ver se as pessoas estavam felizes, mas não estavam, porque a construção é bem diferente das antigas cidades.” (GEHL, 2017).

Segundo ele, a cidade deveria alocar pessoas, espaço e prédios; enquanto Brasília a ordem foi prédio, paisagismo e talvez vida. “Mas nunca vida de fato. Nunca uma vida confortável”¹⁰⁴. Jane Jacobs também criticaria os princípios do modernismo em *Vida e Morte de Grandes Cidades*. A jornalista é incisiva ao dizer que a cidade-jardim, zoneamento e separação de fluxos são elementos do urbanismo que impediriam a vida pública das cidades. Sendo que “no tocante ao funcionamento da cidade, tanto ela (*Ville Radieuse*), como a Cidade-Jardim só dizem mentiras.”¹⁰⁵. Posteriormente, sobre as áreas verdes das superquadras, diz:

“Os planejadores da Cidade-Jardim, em seu ódio pelas ruas, acharam que a solução para manter as crianças longe das ruas e sob uma vigilância salutar seria construindo para elas pátios no centro das superquadras” (JACOBS, 2014, p. 62).

Jacobs e Gehl se opõem ao planejamento urbano modernista, fazendo críticas que proporcionam reflexões sobre o desenho das cidades, que para aquela época utilizava-se dos melhores instrumentos na concepção urbana. Brasília, porém, deve ser estudada sob vários prismas. De caráter excepcional por ser de matriz modernista e capital federal, não se resume à escala da

¹⁰⁴ (GEHL, 2017).

¹⁰⁵ (JACOBS, 2014, p. 26)

monumentalidade. A cidade deve ser percebida integralmente, em todas as suas escalas, sob aspecto da unidade vizinhança, do cotidiano, das áreas verdes, de seus espaços públicos. A cidade impressiona, é mostrada, filmada, exibida, é artefato, “mas nem só de arquitetura monumental se faz uma cidade, mesmo que seja uma capital”. Rossetti ressalta que “esta é outra singularidade de Brasília, que além de seus palácios, também precisa ser dotada de hospitais, creches, escolas”¹⁰⁶ e, por isso, conclui:

“Embora seja a Capital Federal, Brasília também apresenta características inerentes à dinâmica das cidades brasileiras, com ciclos históricos de abandono dos espaços e transformação das atividades humanas implantadas em seu território, que são decorrentes das próprias transformações econômicas, sociais, culturais e tecnológicas ocorridas nos últimos 50 anos”¹⁰⁷.

Brasília é diferenciada por padrões arquitetônicos e isso não elimina necessidades humanas de caráter universal. Se elas acontecem de maneira outras, não significa que não existam e a vívida ocupação de seus espaços públicos pode exemplificar esse fenômeno. Rossetti mais uma vez rebate que pensar em arquitetura é ir além da prancheta, é pensar nos desdobramentos históricos. Enquanto Gehl parece preso às soluções que desenho apontou, esquecendo das apropriações que foram feitas dele.

Atualmente a capital não é apenas uma cidade, visto ser a terceira metrópole mais populosas do Brasil, considerando a Região Metropolitana, atrás de São Paulo e Rio de Janeiro como demonstram dados da ONU (Tabela 4). O aumento populacional e a integração entre cidades são tendências, previstas pela ONU ao estimar que dois terços da população mundial viverão em meio urbano até 2050¹⁰⁸. Diante disso, buscou-se casos de rua de lazer nas grandes cidades da América

¹⁰⁶ (ROSSETTI, Arquiteturas de Brasília, 2012, p. 21)

¹⁰⁷ (ROSSETTI, Brasília-Patrimônio, Cidade e arquitetura moderna encarando o presente, 2012)

¹⁰⁸ (ONU, 2014)

latina, objetivando avaliar em que medida as ruas de lazer se assemelham ao Eixão do Lazer e quais características o diferenciaria.

PROSPECÇÃO DEMOGRÁFICA PARA CIDADES EM 2017			
Cidade	População	País	Ranking América
São Paulo	12 038 175	Brasil	1ª
Cidade do México	11 851 080	México	2ª
Lima	10 194 477	Peru	3ª
Nova Iorque	8 537 673	EUA	4ª
Bogotá	7 980 001	Colômbia	5ª
Rio de Janeiro	6 498 837*	Brasil	6ª
Santiago	5 613 962	Chile	7ª
Brasília	2 977 216	Brasil	11ª
Salvador	2 938 092	Brasil	12ª

Tabela 4 Prospecção Demográfica, 2017,
fonte: ONU <https://unstats.un.org/unsd/demographic-social/products/dyb/documents/dyb2017/table08.pdf>

A rua de lazer de Brasília

“Aparentemente despreziosos, despropositados e aleatórios, os contatos nas ruas constituem a pequena mudança a partir da qual pode florescer a vida pública exuberante da cidade.” (JACOBS, 2014, p. 57)

Ao contrário que Gehl e Jacobs pudessem supor, semanalmente ocorre a apropriação por pedestres em avenida projetada para a circulação viária expressa. Nesse instante, o local de encontro fortuito ou de lazer se desloca do pátio interno da superquadra, da calçada do comércio local ou do Setor de Diversões para ocorrer literalmente **na rua** e que nesses instantes proporcionariam encontros aleatórios, de acordo com Jacobs, poderia florescer exuberante vida pública. Ela só não imaginava que isso poderia ocorrer numa cidade-jardim.

Sob a perspectiva cotidiana, o Eixão complementa os espaços públicos projetados, incorpora-se à cidade, possui intensa utilização por pessoas que permanecem e flanam através dele. Recebe público variado, com diferentes faixas etárias, classes sociais, tem atividades diversas e é acessível por transporte público e particular. Com a proibição do tráfego, o asfalto passa a funcionar como calçada contínua, enquanto as sombreadas faixas de domínio se configuram como espaços para descanso e contemplação. O lugar recebe também complementos como quiosques de comida, bebida, comércio ambulantes, pontos de alugueis de bicicleta, triciclo, equipamentos de segurança e pontos de reparo. Funciona aos domingos e feriados de 6h as 18h e de 7h as 19h, quando em horário de verão. A oficialização dessa regularidade foi em 1991, embora seja a própria festa de inauguração da cidade que transformou o Eixo Rodoviário em lugar de lazer devido à sua localização central, que indubitavelmente é fator de inúmeras facilidades, a saber:

- a) É alimentado por rede de transporte público com 61 paradas de ônibus (23 na Asa Norte e 38 na Asa Sul), distantes entre 300 a 500m entre si; 6 estações de metrô construídas na Asa Sul; vários pontos de bicicletas compartilhadas e patinetes;
- b) Quem chega de carro estaciona em uma das faixas dos Eixos L e W -próximo às áreas de acesso utilizadas quando o Eixão está aberto para carros - ou “invade” a área verde. Apesar de o estacionamento não estar regulamentado, o Departamento de Trânsito não costuma aplicar multas, devido ao baixo fluxo de veículos nos Eixinhos durante os domingos e feriados (Figura 29 Estacionamento no Eixão);
- c) É próximo a área residencial (cerca de 300m das quadras 100 e 200; 600m das quadras 300 e 400; 900m das quadras 700) e próximo a outros bairros;
- d) Interliga os bairros residenciais Asa Norte e Asa Sul;
- e) É próximo a parques, museus, centro-cívico, equipamentos públicos, pontos turísticos, postos de gasolina;
- f) É próximo a área comercial das superquadras.

Configurado pelos 13,8km da DF 002 – incluído trecho que atravessa a Plataforma Rodoviária, o Eixão do Lazer ocorre nas 7 faixas de rodagem e acostamentos -30m- somados às duas faixas de domínio -cada qual com 45m- chegando a pouco mais de 120m em sentido transversal. Totaliza área bruta monumental de 165,6 hectares, equivalendo a quase 179 campos de futebol “construídos” e espalhados pela cidade semanalmente. A área monumental pode ser comparada a outros parques urbanos. Assim, o Eixão do Lazer corresponde a 39% dos 420 hectares do Parque da Cidade de Brasília¹⁰⁹ e do Golden Gate Park em São Francisco; tem tamanho similar ao

¹⁰⁹ Inaugurado em 1978, projeto de Lucio Costa, Oscar Niemeyer, Glauco Campelo e Burle Marx. É o maior parque da América Latina.

29 Estacionamento no Eixão

Carros se aglomeram nas áreas verdes sobreadas em edição do Eixão do Lazer, órgão de trânsito eventualmente aplica multas de trânsito



Ibirapuera¹¹⁰, em São Paulo (158 hectares) e é maior que o Parque do Flamengo¹¹¹, Rio de Janeiro (125 hectares) e do Hyde Park, Londres (142 hectares).

PARQUES URBANOS		
Parque	Cidade	Área (hec)
Golden Gate Park	São Francisco, EUA	420
Parque da cidade	Brasília, BR	420
Central Park	Nova Iorque, EUA	341
Regent's Park	Londres, UK	166
Parque Ibirapuera	São Paulo, BR	158
Hyde Park	Londres, UK	142
Barigui	Curitiba, BR	140
Parque do Flamengo	Rio de Janeiro, BR	125
Tuileries	Paris, FR	28
St James Park	Londres, UK	23
Jardim de Luxemburgo	Paris, FR	22,4
Eixão	faixas de rodagem	41,4
Faixa de domínio	massa arbórea	124,2
Eixão do Lazer	Brasília, BR	165,6

Tabela 5 Comparativo de áreas de Parques urbanos

¹¹⁰ Inaugurado em 1954 é de Oscar Niemeyer, Ulhôa Cavalcanti, Zenon Lotufo, Eduardo Knesse de Mello, Ícaro de Castro Mello e Augusto Teixeira Mendes.

¹¹¹ Inaugurado em 1965, é projeto de Lotta de Macedo, Affonso Eduardo Reidy, Roberto Burle Marx, Luiz Emygdio de Mello Filho, Richard Kelly.

A rua de lazer foi estruturada pela Secretaria de Esportes do Distrito Federal em parceria com o Governo Federal, tendo recebido apoio técnico para desenvolver atividades de esporte e recreação. Para seu funcionamento, o GDF articula segurança pública e organização do trânsito. As primeiras edições foram testadas em diferentes trechos, com proximidade a pontos âncora – teatros, comércio e residências. Os eventos foram amplamente divulgados, principalmente na década de 1990, consolidando-o como lugar para atividades físicas e eventos culturais. A partir dos anos 2000, o poder público deixa a cargo da sociedade civil organizada a condução das atividades. Embora pareça que o Eixão do Lazer seja criação única do estado, na verdade ele se constrói em parceria com expressões voluntárias e espontâneas de apropriação que o legitimam. O “Eixão do Lazer” foi o nome de um projeto que posteriormente nomearia o lazer de espectro mais amplo - como será mostrado a diante. O fato é que sua história subjaz a oficialização, a rua de lazer nasce em consonância com Brasília e se mostraria paradigma nacional na influência na abertura de outras avenidas para pedestres¹¹².

¹¹² CORREIO BRAZILIENSE, "Eixão da Morte x Eixão do lazer", p.22 de 19 de maio de 2008

2.2 A História do Eixão do Lazer (1960 a 1997)

Documentos ARPDF

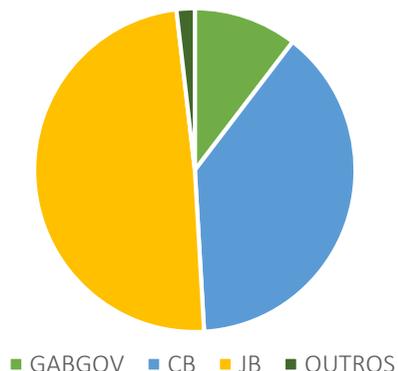


Gráfico 2 Distribuição de documentos por fonte de informação

Eixão do lazer: Saem os carros, entram os pés. Sai a velocidade, entra a calma de uma bela caminhada. A sua cidade a suar. O curioso é que o Eixão é tão perigoso durante a semana que ao caminhar lá nos domingos e feriados ficamos meio que desconfiados. Temos aquela sensação de que a qualquer momento pode surgir um carro em alta velocidade. E não surge. Ainda bem.¹¹³

Propaganda e difusão de um espaço

Para fazer levantamento da história da rodovia, recorreu-se à arquivos do ARPDF, da BN e de vários documentos esparsos sobre Brasília, o Eixo Rodoviário Residencial, o Eixão e o Eixão do Lazer. Do ARPDF extraiu-se arquivos pertencentes ao Fundo de Cultura do Governo do Distrito federal (FCDF) e ao Gabinete do Governador (GABGOV), datados entre os anos de 1970 a 1997. Eram reportagens e registros governamentais de eventos promovidos pela Secretaria de Cultura do DF e pelo Governo Federal no Eixo Rodoviário. Tais atividades não guardavam relação com o uso precípua, nem era dirigida a carros, eram plurais e dirigidas aos pedestres. Nota-se esforço institucional em dar visibilidade aos acontecimentos, visto se tratar dos dois jornais de maior tiragem à época, o Correio Braziliense e o Jornal de Brasília.

O primeiro jornal impresso da cidade e o mais antigo foi inaugurado antes mesmo da capital, dia 20 de abril de 1960, recebendo a participação da Sra. Sarah Kubitschek. O Correio Braziliense seria,

Temas de Eventos realizados

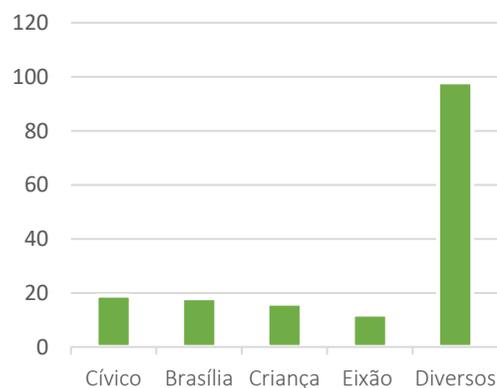


Gráfico 3 Temas do Eixão do Lazer

¹¹³ (BEHR, 2014)

segundo Ernesto Silva, “o mais importante”, o “lídimo” e “defensor da Nova Capital Federal”¹¹⁴. O órgão dos Diários Associados seria um dos mais lidos nos anos seguintes e, assim, como seu concorrente -Jornal de Brasília¹¹⁵, teria circulação diária. Ambos tratariam de política, serviço, arte, ciência e lazer na cidade, colunas que divulgariam o Eixão do Lazer.

Dos 163 documentos encontrados, 89,6% são matérias de jornais organizadas pela FCDF, enquanto 10,4% são registros do GABGOV e 2% de outros jornais¹¹⁶ (Gráfico 2). Os documentos do GABGOV se referem às primeiras iniciativas, enquanto as reportagens do FCDF detalham como ocorriam, eram organizados e divulgados os eventos, sendo que a maioria das matérias (49%) são do Jornal de Brasília (JB). Parte do conteúdo jornalístico é agrupado sob os títulos “Eixão do Lazer” e “Eixão Cultural”. O acervo pode ser dividido em temas dos quais esta pesquisa organizou em cinco categorias: “Aniversário de Brasília”, “Datas cívicas”, “Dia das crianças” “Eixão” e “Diversos” (Gráfico 23), sendo que a categoria Diversos é a maior, enquanto as demais se equilibram. Nota-se que os temas “Cívico”, “Brasília”, “Criança” estão presentes antes de 1991, sendo explorados nas edições anteriores à oficialização. A partir do estudo foi possível observar que os anos entre 1982 a 1987 não foram armazenadas reportagens, contrastando com os de 1991 a 1995, período de intensa divulgação do Eixão do lazer (Gráfico 4).

Outra fonte importante de informação é a Biblioteca Nacional. Dela foram analisadas 144 reportagens do jornal Correio Braziliense. O conteúdo possui espectro mais amplo, que dialoga com o Eixão enquanto espaço público, mas não necessariamente se refere diretamente a ele. O objetivo da consulta deste acervo foi a complementação e o confronto de dados do ARPDF. Pesquisou-se o período entre os anos de 1970 a 2014, excluídos os anos entre 1990 a 1999, cujos periódicos não estão disponibilizados. Esse fato, porém, não trouxe prejuízo, visto que é o período

¹¹⁴ (SILVA, 1985, p. 352)

¹¹⁵ Inaugurado em 1972 por J. Câmara & Irmãos S.A, mostrou-se alinhado ao governo do general Emílio Médici, cujo editorial mencionava: “democracia, desenvolvimento e segurança”. Atualmente pertence ao Grupo EQM.

¹¹⁶ BSB Brasil e Jornal Última Hora, jornal carioca de circulação nacional -fundado em 1951 e que teve fim em 1991.

em que há maior concentração de dados no APRDF. Os documentos coletados foram mapeados, organizados e apensados à esta dissertação, podendo ser facilmente consultados e proporcionar pesquisas posteriores. Dessa forma, o universo situado entre os anos de 1970 a 2016 possibilita contar em ordem cronológica os fatos precedentes à inauguração oficial do Eixão do Lazer (apêndice) e o período posterior à 1991.

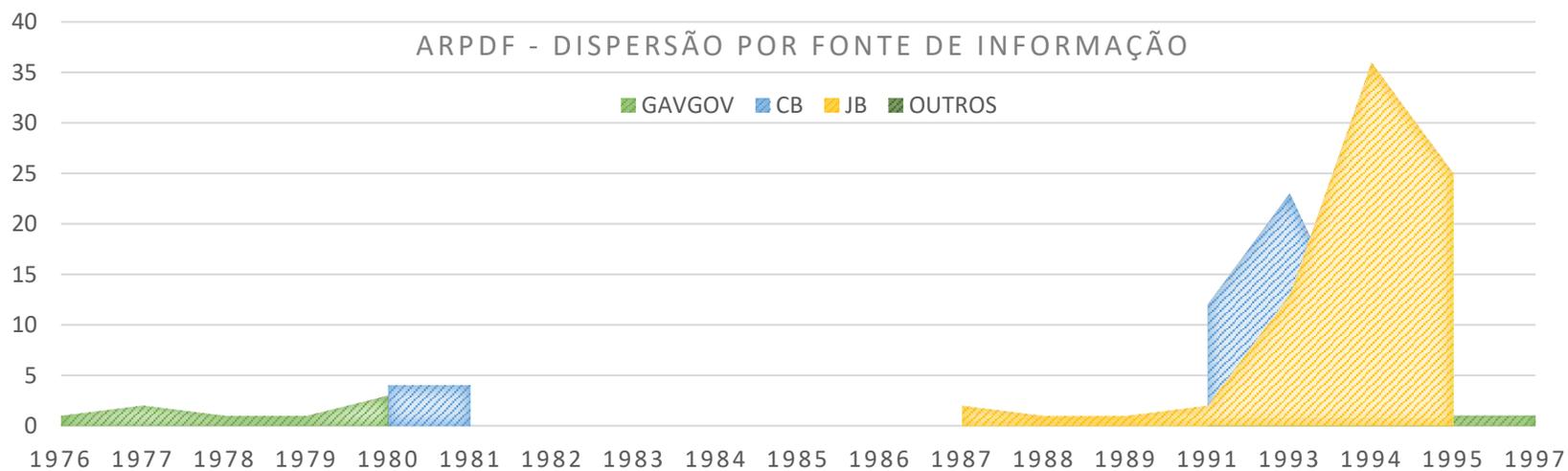


Gráfico 4 Dispersão de reportagem Ano x Fonte

Um novo lugar

“Às duas e meia da tarde, já me encontrava no **Eixo Rodoviário**, a assistir à parada militar e ao desfile dos candangos. Uma revoada de pombos marcou o início da parada sob o comando do General Luís Guedes. Surgiu a Bandeira Nacional, e o povo a ovacionou. Aviões da Força Aérea — a Esquadilha da Fumaça — realizaram um show no céu, praticando evoluções audaciosas e voos rasantes.” (KUBITSCHEK, 1975, p. 384).

A inauguração da cidade aconteceu como espetáculo, sendo imensamente celebrada. Brasília despertava curiosidade e fez com que um formigueiro humano aparecesse para ver o desfile de cinco mil homens das Forças Armadas, as surpresas da esquadrilha da fumaça, a Parada dos Candangos e a queima de fogos¹¹⁷. Embora o olhar parcial da narração de JK reforçasse o deslumbramento da ocasião, aquele momento foi marcado pela subversão de uso planejado para o Eixo Rodoviário, uma vez que recebia o caminhante para a confraternizar:

“Enquanto casacas e vestidos de baile eram vistos nos salões do Planalto, prosseguia, animada, **a festa do povo no Eixo Rodoviário**. Às 2 horas da manhã, quando retornei ao Alvorada, pude ver a enorme multidão que, apesar do frio, dançava e cantava na gigantesca plataforma de concreto armado” (KUBITSCHEK, 1975, p. 387).

A festa, que se estendeu pela madrugada, mostrava-se espontânea e tinha como cenário arquitetura ímpar as Superquadras residenciais, a Plataforma Rodoviária, o Congresso Nacional e

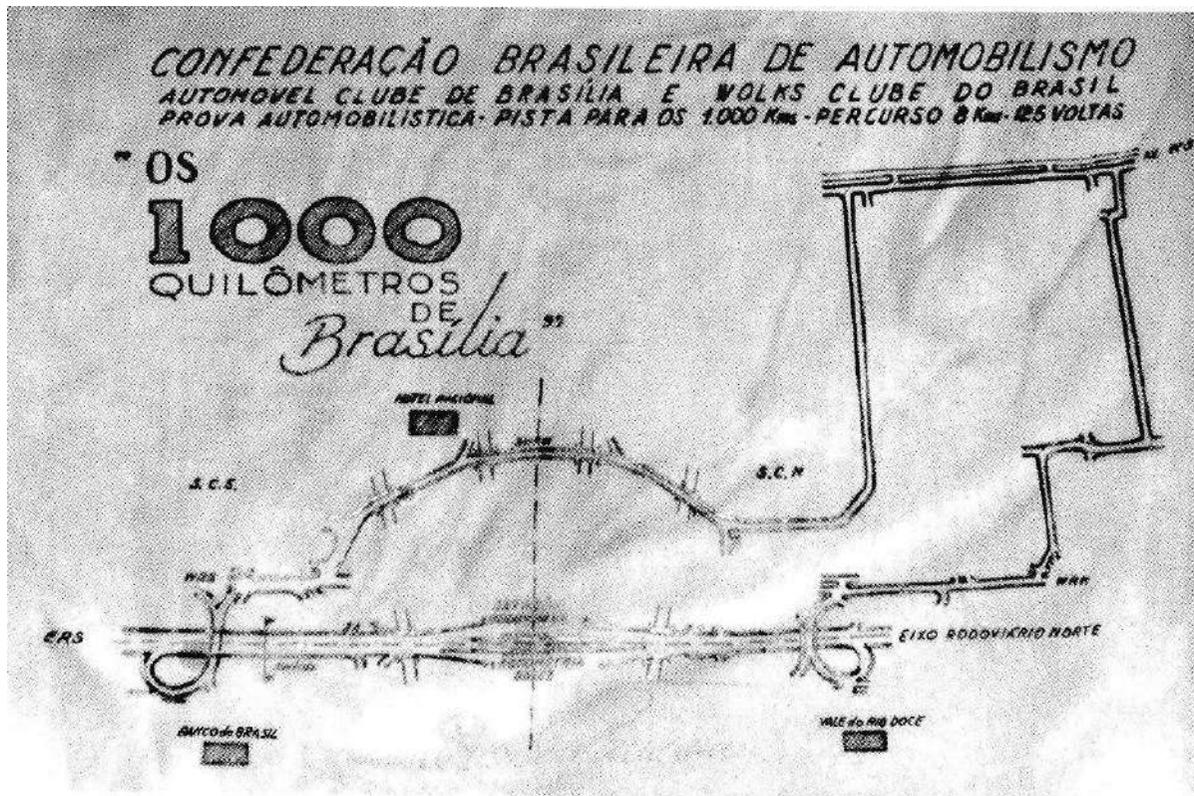
¹¹⁷ (KUBITSCHEK, 1975, pp. 384-387)

os palácios. No dia seguinte, 23 de abril, era retomada a agenda comemorativa com a corrida automobilística no Eixão. Competição aconteceria outras vezes pela cidade até a construção do autódromo na década de 1970¹¹⁸, como mostra o circuito de corrida (figura 31) dos “1000km de Brasília”, com largada feitas às 4h da madrugada em 9 de abril de 1962.



30 Show da esquadrilha da fumaça, festa da inauguração, 1960

¹¹⁸ (KUBITSCHK, 1975, p. 387)..



31 Os 1000 quilômetros de Brasília, 1962

32 Cortejo fúnebre de Tancredo Neves, 1985

A morte de Tancredo foi fenômeno de comoção pública, visto se tratar de primeiro presidente eleito pós regime ditatorial, fazendo com que a população acompanhasse a chegada do corpo por todo trajeto iniciado no aeroporto até o Eixo Monumental.



Ao longo dos anos, outros acontecimentos de natureza curiosas aconteceriam na rodovia. Em 1970, o *Correio Braziliense*¹¹⁹ noticiava: “Massa humana jamais vista no DF saúda os heróis”, quando se referia à carreta em direção ao Eixo monumental feita para acompanhar os jogadores de futebol, ganhadores da copa (figura 33). Seis anos mais tarde, em 23 de agosto, ao som de “Peixe Vivo” e do Hino Nacional¹²⁰, muitos acompanhavam o cortejo do corpo de JK. Em 1978, a rainha Elisabeth II e o príncipe Phillip chegariam à capital, acolhidos ao longo do Eixo Rodoviário Sul com

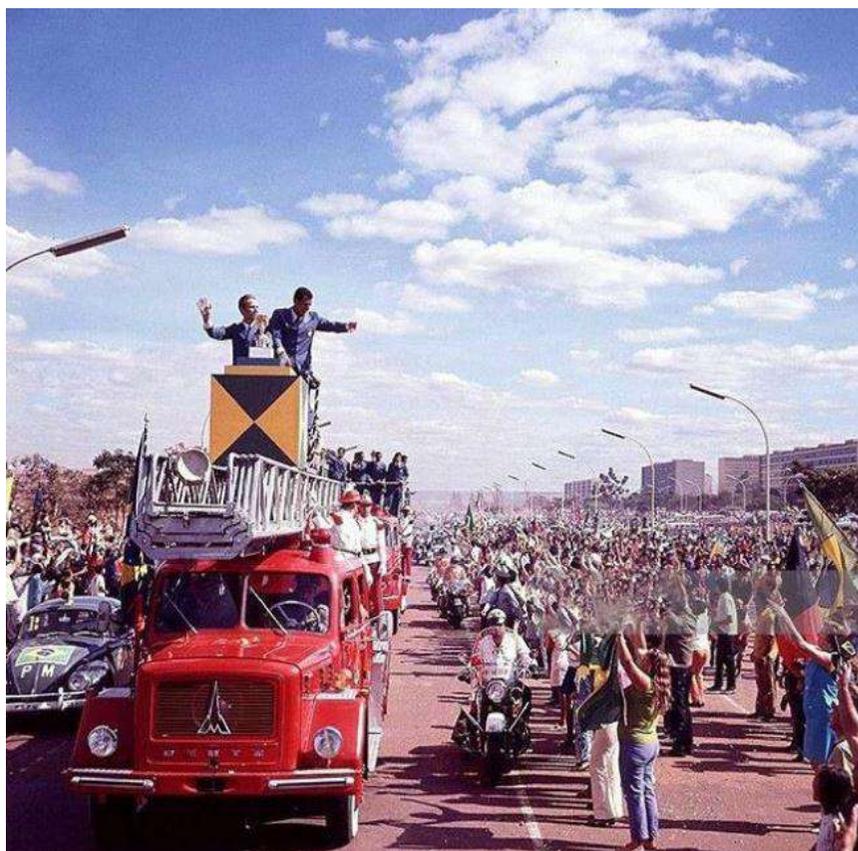
¹¹⁹ CORREIO BRAZILIENSE, "Massa humana jamais vista no DF saúda os heróis", p.8, 24 de junho de 1970

¹²⁰ CORREIO BRAZILIENSE, "E o adeus", p. 13, coluna Nayde Abreu, 12 de setembro 1981

centenas de pessoas esperando “apesar do sol causticante” para vê-los¹²¹. Outra multidão aguardaria a visita do papa João Paulo II em julho de 1980. Em 1985, seria o corpo do ex-presidente Tancredo Neves (Figura 32) que perpassaria pela rodovia. Em 2002, novamente os jogadores da seleção de futebol do Brasil desfilam, com público estimado de 500 mil pessoas. Em 2012 outro cortejo acontece, dessa vez, acompanhando o corpo de Oscar Niemeyer.

33 Brasilienses recebem os jogadores campeões de 1970, Histórias de Brasília, Instagram

O @historias_de_bsb (Instagram) ou @historiasdebsb (Facebook), traz curiosidades, memórias e anedotas da cidade que são contadas pelo jornalista João Carlos Amador, algumas delas publicadas pela editora Sidarta nos livros “Histórias de Brasília” volume 1, 2 e 3.



¹²¹ (MENDES, 1995, p. 271)

Com esses apontamentos, observa-se que eventos espontâneos e programados vem sendo recorrentes na história da cidade, sendo que os vinculados à comoção social impelem número expressivo e, por vezes, maior que os pré-programados. A partir deles é notada a existência de um percurso delineado a partir do aeroporto, que atravessa o Eixão (Sul) e segue para o Setor Hoteleiro (distante 15km e cerca de 20 min de trajeto) ou à Praça dos Três poderes, no Eixo Monumental (distante 17km e 20 min de trajeto)¹²². O trajeto rápido e desimpedido também era do aeroporto ao Eixo Monumental até a construção da via L4. A despeito desse fator, o Eixão continua a ser utilizado para percursos que ensejam visibilidade, porque é via central, perpassa a área residencial, enquanto a outra via segue por áreas institucionais dispersas.

Os acontecimentos inserem o Eixão como caminho rápido, central, local para apreciação da expressividade arquitetônica nas superquadras, da articulação viária e da relação da capital com sua escala bucólica, que se estreitou na medida em que as árvores vão crescendo, florescendo e conformando a paisagem. O Eixão é porta de entrada da capital, *menu degustação* do urbanismo modernista e cicerone, que aos poucos vai apresentando Brasília e suas peculiaridades. No entanto é sob o prisma do pedestre que o espaço público mostra sua potencialidade como suporte para expressão de cultura e lazer, como poema aplicado com a técnica de *stencil* (Figura 34) e o momento de manifestação política (Figura 35), ambos registrados no chão do asfalto e cujo interlocutor não o carro, cuja velocidade não permitiria apreensão da mensagem. As pequenas interferências citadas e muitas outras chamam a atenção de quem caminha, corre, pedala e está observando o Eixão.

¹²² Em condições normais de trânsito

Teu corpo
é meu
poema

Amor:
Constante
que passa

Passaria
uma vida ao seu lado,
mas não esta



34 Poema no asfalto

Registros feitos num domingo de caminhada em 2017 pela Asa Norte. A foto do poema deixa a mostra parte do tênis, deixada propositalmente para que fosse possível compará-lo com a proporção das letras escritas no asfalto. O poema - como se vê - é imperceptível para carros e também para quem passa de bicicleta, de skate ou patins. Consegue-se lê-lo apenas quando em caminhadas.



35 Fora Temer

O registro do protesto político também foi feito em 2017, destaca que a frase era encontrada em diferentes pontos da cidade. O Eixão dessa forma, mostra-se suporte para expressões artísticas e políticas.

“Eixão do Lazer” e Eixão do Lazer



36 Passeio ciclístico no Eixão, EPT, 1977

37 jogo de volei, "Eixão do Lazer", 1983, rede social
instagram @histórias_de_bsb

“Brasil mais unido no dia da Independência”, “Este é um país que vai para frente”. “O Brasil é feito por nós”, são lemas e manchetes criados para as comemorações da Independência do Brasil, realizadas no Eixo Rodoviário de 1970, 1976 e 1977 respectivamente que teriam como programação desfiles das forças armadas e de estudantes de escola pública¹²³, conforme documentos do ARPDF. O dia 3 de setembro de 1977¹²⁴ foi destaque, no entanto, devido a uma

¹²³ Os desfiles aconteceriam entre 1970 a 1982 o aconteceriam no Eixão todos os anos, exceto em 1980.

¹²⁴ Programa Oficial da Semana Da Pátria Brasília, "O Brasil é feito por nós", GABGOV-0270(2)d, p.64.

novidade. Naquele ano, seria inserido passeio ciclístico como parte da campanha EPT e teria o trajeto iniciado no Eixão Sul e término no Palácio do Buriti (Figura 36 Passeio ciclístico no Eixão, EPT, 1977), sede do GDF. A partir disso, as recreações seriam incorporadas às demais edições cívicas.

Ainda em 1977, em outubro¹²⁵, o CB noticiaria “Uma nova promoção do Defer”¹²⁶, reafirmando que o “Eixão do Lazer” era integrante do programa Esporte para Todos e que funcionava como versão ampliada das “Ruas de Recreio”, criada em 1958. A edição seria noticiada em outros jornais de circulação nacional. Porém, o início das atividades esportivas na avenida central do Eixo Rodoviário dataria de seis anos, conforme afirmaria Hezir Espíndola -ex-diretor do Departamento de Educação Física, Esporte e Recreação do DF - Defer.

Em junho de 1971, professores de educação física que compunham o Defer, organizariam brincadeiras e atividades esportivas no Eixão, a fim de comemorar o aniversário do órgão. O que teria acontecido de maneira improvisada, foi incorporado ao programa de política pública para promoção de atividades saudáveis e propaganda de regime político. O “Eixão do Lazer”, como foi nomeado teria sido baseado em iniciativas de ruas de lazer da Alemanha e da Inglaterra. Hezir conheceu o modelo quando viajou para esses lugares e o implementou no Eixão¹²⁷.

Em 1978, para comemorar o Dia da Bandeira, o GDF promoveria novamente o “Eixão do Lazer”¹²⁸. A segunda edição, como era noticiada, traria muitas atividades esportivas, que ocorreriam de 8h as 17h, após desfile cívico dos estudantes, entre as quadras SQS 105/205 e SQS 110/210. O croqui de locação do evento proporciona análise e suposições sobre seu funcionamento (Figura 38):

¹²⁵ CORREIO BRAZILIENSE, "Eixão ontem foi das crianças", p.10, 13 de outubro de 1977

¹²⁶ CORREIO BRAZILIENSE, "Eixão do Lazer" uma nova promoção do DEFER", p.18, 5 de Outubro de 1977.

¹²⁷ CORREIO BRAZILIENSE, "Consulta já começou" e "vôlei, basquete e futebol na rodovia" p.25 de 20 de maio de 2008.

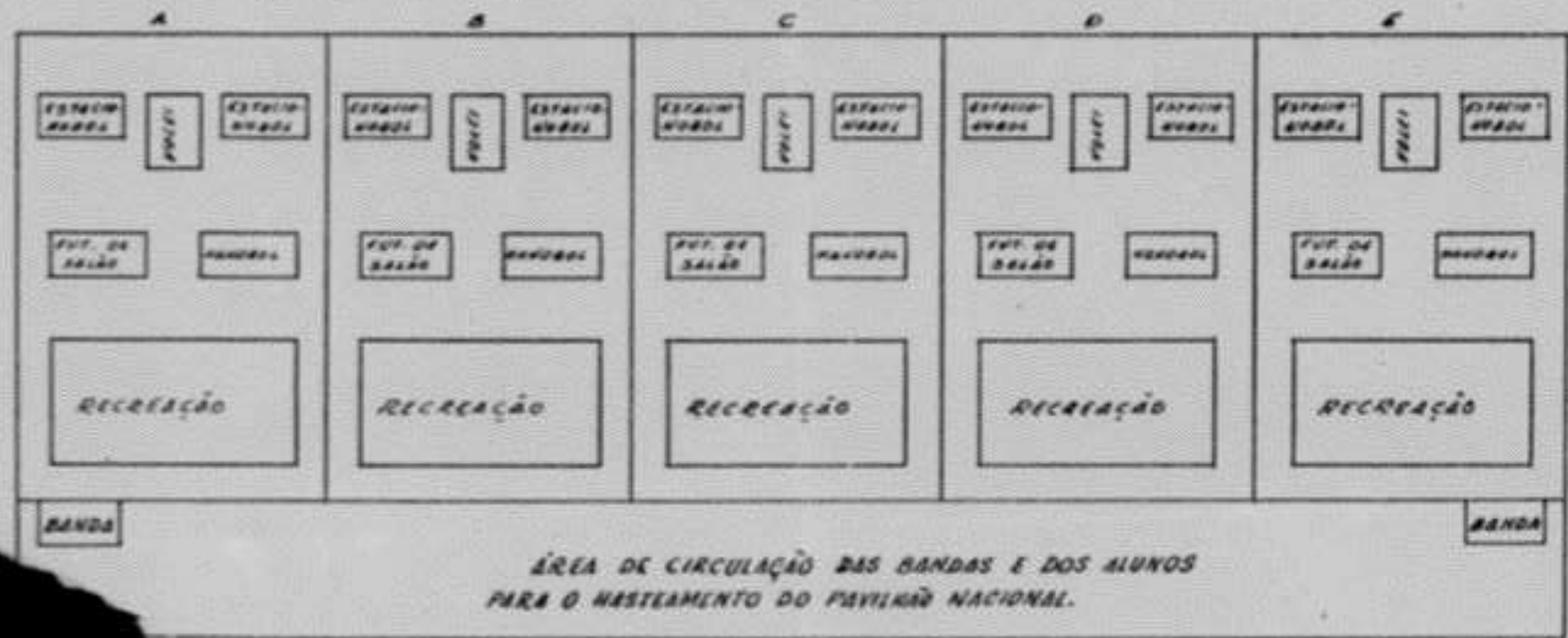
¹²⁸ CORREIO BRAZILIENSE, "II Eixão do Lazer começa amanhã às 8h", p.18 de 18 de novembro de 1978.

- a) seria dividido em cinco trechos;
- b) teria práticas esportivas: voleibol, futebol, handebol, pintura, tênis de mesa, frescobol, peteca, estacionobol, matroginástica¹²⁹, xadrez, dama, etc.;
- c) arranjos modulares facilitariam a ampliação ou redução de espaço necessário;
- d) a demanda de espaço físico é compatível com o Eixão, visto que o uso das atividades em espaço fechado seria dificultado;
- e) infraestrutura escolhida é de fácil montagem, desmontagem e adaptação a novo arranjo¹³⁰;
- f) as oficinas são voltadas ao público (infantil, jovens e adultos) que assistiria ao desfile.
- g) Embora a edição de 1977 cite atividades no gramado, o croqui de organização de 1978 considera apenas a caixa viária e fotos das décadas de 1980 a 1990 mostram que majoritariamente os eventos ocorriam na própria via (figura 37).

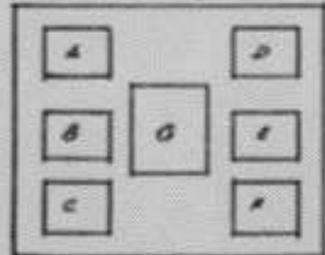
¹²⁹ Estacionobol é modalidade parecida com o voleibol na qual os atletas jogam parados em seus campos, sendo muito praticado pelos paraplégicos. Já a matroginástica é prática de atividades com pais e filhos.

¹³⁰ Podem haver buracos na grama, troncos de árvores ou falta de áreas sombreadas.

EIXÃO DO LAZER
105/205 - 110/210



DETALHE DA ZONA
DE
RECREAÇÃO



- LEGENDA:
- A - PINTURAS
 - B - TENIS DE MESA
 - C - PELODOL
 - D - PETECA
 - E - METRODESPORTES
 - F - GINÁSIO
 - G - EXPOZ. DAMA - SAZÃO FUTEBOL DE MESA

Comunidade Cívica do hastesmen
ção Nacional.
Sul 106/107 em frente ao Ci

Em 1979 não se encontrou registros de atividades no Eixão. Em setembro de 1980, no entanto, haveria o “Eixão do Lazer” (1), o “Rio Carnaval Show”, com desfile de escolas de samba do Rio de Janeiro (2) e passeio ciclístico (3), todas as atividades seriam posteriormente à parada militar. Neste ano, porém, o desfile da juventude seria deslocado para Taguatinga.

No ano seguinte, em abril, o aniversário de Brasília receberia o “Eixão do lazer” com 17 atividades esportivas e o “Encontro nacional de bandas e fanfarras”. Outras atividades de recreação ocorreriam no Eixão naquele ano. Em maio, transmissão da partida de futebol entre Brasil e Bolívia, com a instalação de televisores pelo trecho sul do Eixão, seria anunciada como “Eixão do Lazer”, embora não houve atividades esportivas organizadas para este dia. Em outubro, o comando da Aeronáutica realizaria a “Semana da Asa”¹³¹, colorindo o céu do Eixo Rodoviário com a descida de paraquedistas que disputariam o “13º campeonato Brasileiro de Pára-quedismo”¹³². As atividades culturais, recreativas e esportivas, incluindo corridas de rua, teriam a pipa como símbolo e promoveriam o convite a jovens interessados na carreira militar.

Em 15 de janeiro de 1985, eleição indireta elegeria Tancredo Neves novo presidente do Brasil, não empossado devido ao seu falecimento. Apesar do fato, a troca pelo regime democrático traria modificações às ocupações promovidas na rodovia. Naquele ano, em 29 de setembro, o jornal de circulação nacional Última Hora noticiaria: “Sucesso do Eixão Norte”¹³³ com brincadeiras para crianças, prova de ciclismo e corrida de rua¹³⁴, evento que atraiu público de 25 mil pessoas e 800 atletas. Em novembro, no feriado da Proclamação da República, seria noticiado pelo Correio

¹³¹ Com intuito de comemorar o dia do Aviador (23.10) e convidar jovens a ingressarem na carreira, a Aeronáutica organizaria a Semana da Asa outros anos no Eixão, utilizando o slogan “vamos colorir o céu de Brasília”.

¹³² Campeonato Brasileiro de Pára-quedismo, promovido pelo GDF e Aeronáutica. Paraquedistas da Brigada do Exército do RJ abriram oficialmente as competições. O campeonato aconteceria novamente em 1994 e 1995 também no Eixão.

¹³³ Última Hora, p.8, 1º de outubro de 1985.

¹³⁴ 4ª corrida Terry Fox da Esperança

Braziliense: “cinquenta mil alegram o Eixão”¹³⁵. A reportagem detalha as atividades¹³⁶ ocorridas, além da presença de carrocinhas de comida, distribuição de sorvete, refrigerante e de 10 mil miniaturas de pára-quadras com balinhas jogadas pelos aviões e helicópteros que sobrevoavam a área. Cita ainda a participação de ex-combatente na 2ª guerra que pulava corda com destreza, embora tivesse 83 anos de idade. O ano de 1985 parece peculiar devido a alguns motivos:

- a) As pessoas se apropriaram da rua - Eixo Rodoviário - para se despedir de Tancredo, evento de comoção pública devido à representatividade que o político tinha naquele momento histórico de democracia;
- b) A data marca fim do regime militar e seria o primeiro ano em que as atividades (registradas) não aconteceriam ligadas a momentos cívicos, relacionadas às forças armadas ou tivessem o auxílio delas em sua organização, embora os eventos continuassem a ocorrer nesses feriados;
- c) Os eventos passaram a ter temas mais abrangentes como infância, esporte, Brasília e o próprio Eixão;
- d) Foi o primeiro ano que ocorreu a edição do “Eixão do Lazer” no trecho Norte e também foi organizada pelo Defer;
- e) O evento com distribuição de sorvete, fez com que público expressivo fosse atraído – 50 mil pessoas;
- f) Helicópteros ou aviões jogando balas e brinquedos parece fato improvável de acontecer nos dias de hoje devido ao questionamento sobre custo de combustível, mão de obra e outros;

¹³⁵ CORREIO BRAZILIENSE, "Cinquenta mil alegram o Eixão", Caderno Cidade, p.18, 16 de novembro de 1980, transcrição da matéria em anexo

¹³⁶ Torneio de voleibol, futebol de salão, jogos de botão, tênis de campo, tênis de mesa, patinação “skate” e ciclismo, patinação, “skate”, voleibol, futebol, handebol, pintura e colagem, dominó, xadrez e jogo de dama, os sambistas da ARUC, foram as bandas e corais das diversas escolas do Distrito Federal, entre elas a banda do Colégio Setor Leste e o coral do Ceub

- g) A matéria reforça a abrangência da faixa etária do público que frequentava o Eixão como opção de lazer da época.

Dois anos depois, a manchete “Nosso Sambódromo”¹³⁷ divulgava a intenção do GDF de construir um sambódromo no parque da cidade. Para o Governador, José Aparecido apresentava-se “correta a ideia de retirar os desfiles de uma região residencial, liberando o Eixão para o tráfego e acabando com alguns transtornos, como a recuperação dos gramados”. Tal posição era respaldada por alguns moradores da Asa Sul, cansados das edições carnavalescas. Interessante aspecto demonstra como o zoneamento urbano pode se moldar conforme interesse político e social de classes específicas. No entanto, apesar da proposta, o projeto não saiu e o carnaval ainda está no Eixão Sul, Norte e em outras ruas da cidade abrigando as manifestações populares.

Ainda em 1987, em 23 de agosto, haveria “Eixão do Lazer” com muitas brincadeiras, apresentação do palhaço Bozo¹³⁸, da Vovó Mafalda e do Transcontinental Circus. A reportagem “Eixão mostra a magia do circo”¹³⁹ destaca valiosas considerações sobre o projeto que merecem ser debatidas:

- a) O Diretor do Defer, Hezir Espíndola, considera o evento a 16ª edição e de periodicidade anual: “É pela sua tradição de acontecer apenas uma vez por ano” e “o Eixão, que só acontece uma vez por ano, no eixo Rodoviário Sul”¹⁴⁰.
- b) o primeiro registro documentado por jornal é de 1977, ano considerado pela imprensa como primeira edição do Eixão do Lazer.
- c) Em 1981 há outros registros de eventos, realizados pelo Defer, que foram reportados com o nome “Eixão do Lazer”, podendo-se concluir que o “Eixão do Lazer” com

¹³⁷ JORNAL DE BRASÍLIA, "Nosso sambódromo", p.8, 4 de março de 1987

¹³⁸ Bozo, personagem americano de palhaço, que tinha franquias de programas. inclusive no Brasil. O Programa, realizado pelo SBT na década de 80, incluía a personagem Vovó Mafalda, interpretada por Valentino Guzzo. Ambos palhaços eram sucesso entre as crianças.

¹³⁹ JORNAL DE BRASÍLIA, "Eixão mostra a magia do circo", 21 de agosto de 1987, transcrição em anexo

¹⁴⁰ CORREIO BRAZILIENSE, "Consulta já começou" e "vôlei, basquete e futebol na rodovia" p.25 de 20 de maio de 2008

atividades esportivas e de recreação, pertencentes ao EPT ou anteriores ao programa, acontecia de fato uma vez por ano. No entanto, outras ações e eventos começaram a ocorrer, talvez impulsionados pelo projeto “Eixão do Lazer”. Esses projetos paralelos começaram a ser noticiados como se fosse o “Eixão do Lazer” do Defer.

- d) Ao pesquisar os documentos, por vezes informações se embaralhavam, pois outras atividades culturais eram organizadas pelo GDF (1); tinham auxílio do Defer (2); eram noticiadas com o nome do projeto “Eixão do Lazer”(3); não tinham recreação esportivas(4); e as edições contabilizadas não correspondiam com a quantidade descrita pelas falas do Diretor do Defer (4). **O que levou a conclusão de que tudo que ocorria com feições de lazer, tornou-se Eixão do lazer - sem aspas!**
- e) Hezir menciona que apresentaria “na próxima semana...proposta” ao governador José Aparecido ao GDF a abertura definitiva do trecho sul da via aos domingos e feriados. Em outra ocasião, o professor Hezir cita que a partir de 1985 o Eixão Sul já era fechado todos os domingos no trecho Sul¹⁴¹, além de mencionar que seria apresentado projeto para que isso ocorresse em toda a extensão da rodovia. O projeto foi realmente apresentado ao CAUMA e seria aprovado como “Eixão Livre Domingo” em 1989. A resolução 87/89-CAUMA (anexo)¹⁴² prevê a interdição de toda a rodovia pelo período de 6h às 18h aos domingos, cabendo ao Defer a implementação. Os trâmites legais terminariam apenas em 1991.
- f) A reportagem também elenca os objetivos do projeto:
1. “A transformação do Eixão Sul da violência e da morte no Eixão da vida e do lazer”, em contraponto com os constantes atropelamentos e colisões existentes na via;

¹⁴¹ CORREIO BRAZILIENSE, "Eixão da Morte x Eixão do lazer", p.22 de 19 de maio de 2008

¹⁴² Processo no CAUMA Nº: 030.011.673/89, Interessado: Silvío Cavalcante, Assunto: Proposta "Eixão Livre Domingo".

2. Necessidade de criar e divulgar o espaço de socialização para os funcionários públicos, principalmente do Rio de Janeiro: “no local convergem a **saudade do mar, o sonho** de se frequentar um clube, a necessidade de socialização”. Tal objetivo demonstra visão elitista dos clubes da cidade, considerando que nem todos podiam se associar.

3. Mudar a imagem da cidade relacionada apenas ao trabalho “A vontade, enfim, de botar a cara de fora para sentir e viver, mesmo organizada, essa alegria que muita gente diz que passa ao largo de Brasília”.

4. Demonstrar que o evento promovia encontros entre vizinhos “Há os... que, mesmo separados pela fortaleza que é uma parede de apartamento em Brasília – alguns nunca se falaram ao longo de cinco anos – terminaram se permitindo à amizade no Eixão”.

- g) Demonstra que o público seria amplo “crianças de três a 83 anos”, mas o enfoque eram as crianças e os adultos que levam as crianças: “os pais, enquanto os filhos aprontam alguma, jogam gamão e tomam uma cervejinha, que ninguém é de ferro”.
- h) O redator considera ainda que o Eixão Sul foi local “onde sempre aconteceu o evento”, **desconsiderando a edição de 1985 como “Eixão do Lazer”**, embora fosse organizada pelo próprio Defer. Fato que reforça o uso do termo “Eixão do Lazer” pelo Defer apenas enquanto eventos esportivos, enquanto que o GDF já utilizava Eixão do Lazer para atividades culturais diversas, envolvendo esporte ou não.
- i) Os custos eram considerados baixos - Cz\$ 300 mil, participação de 300 agentes comunitários e apoio de empresas locais.
- j) A ocupação do espaço seria natural necessitando apenas o fechamento da via: “interditando o Eixão do lazer já estará introduzido”, bastando apenas “desenvolver

uma grande campanha popular, esclarecendo sobre a necessidade de se praticar lazer”. O que veio a ocorrer na década de 1990 sob promoção do FCDF.

- k) O evento, de 23 de agosto, teve atividades esportivas¹⁴³, conto de histórias, apresentações musicais (de crianças), apresentação de palhaços e teria “desfile de animais do Transcontinental Circus”, mencionando inclusive “feras amestradas”. Seria curioso ver elefantes, leões ou macacos caminhando pelo Eixo Rodoviário numa edição do “Eixão do Lazer”. Infelizmente não foram encontrados registros fotográficos desta ocasião.
- l) A partir desta reportagem é possível apreender que, segundo o Diretor do Defer, a história do “Eixão do Lazer” teria iniciado em 1971 com periodicidade anual até 1984, sendo que os eventos ocorriam no mês junho, aniversário do Defer. A partir de abril de 1985 a periodicidade seria semanal, sendo que em 1989 o GDF apreciaria proposta que iria institucionalizar o Eixão do Lazer em toda a rodovia, visto que até então a ocorrência se dava apenas no trecho Sul.

Os anos posteriores continuaram com edições regulares em datas comemorativas como aniversário de Brasília, do Defer e Independência do Brasil, sem os desfiles cívicos. Quatro anos depois, depoimentos mencionavam as expectativas para a abertura semanal do Eixão como “Praça pública”, “espaço democrático de lazer”, lugar “livre para a criatividade de cada um”¹⁴⁴. Especialmente em 13 de junho de 1991, quinta-feira, passaria a vigorar o Decreto N° 13.250, que dispõe sobre o fluxo de veículos no Eixo Rodoviário, Sul e Norte. A referida norma veda o tráfego de veículos aos domingos e feriados de 8:00 às 16:00 horas, em caráter experimental, designando aos órgãos competentes o policiamento e fiscalização do trânsito, a fim de desviar o fluxo de

¹⁴³ Futebol de salão, estacionobol (modalidade parecida com o voleibol na qual os atletas jogam parados em seus campos), tênis de mesa, canobol, ginástica de solo, salto em altura, judô, capoeira e Karatê.

¹⁴⁴ CORREIO BRAZILIENSE, “Eixão está pronto para dia de lazer”, p.3, Cidade, 7 de julho de 1991

veículos naquela via. No domingo posterior à decisão, 16 de junho de 1991¹⁴⁵, o Eixo Rodoviário, usado como sinônimo para Eixão -pelo Decreto-, seria aberto ao público de uma ponta a outra.

Agora, com periodicidade semanal, o GDF empreenderia esforços, orientados pela Secretaria de Cultura e o Defer, na divulgação do espaço nos jornais mais lidos da capital. As atividades eram divididas em temas que se alternavam entre “Eixão Cultural”, “Eixão Infantil” e “Eixão esportivo”. Ainda em 1991, o “Concurso de Bandas da primavera” seria a matéria mais noticiada de todo acervo do ARPDF. O evento, marcado para setembro, premiaria vencedores e teria participação de escolas públicas, privadas, militares e uma banda de surdos. Além dos concorrentes, haveria apresentação de shows folclóricos, capoeira e danças nativas uruguaias e argentinas. Dessa forma, o Eixão do Lazer apresentava-se menos esportivo, com mais representatividade cultural, com público-alvo abrangente, cujos espetáculos objetivavam comparecimento em massa.

Em 1993, são feitas gincanas, caminhadas de saúde, disputadas provas de corridas, exposições artísticas, apresentações culturais e musicais, dentre eles o Projeto Asa Branca. A programação, do aniversário da Capital, tinha Gilberto Gil, Dominginhos, Xangai, Sivuca, Tânia Alves, entre outros artistas que tocariam na Praça das Fontes - na Torre de TV- e no dia seguinte iriam para o Eixão. No domingo, porém, Gilberto Gil não compareceu. Em agosto, seria produzida festa do 2º aniversário do Eixão do Lazer com bolo, que entraria para o Livro *Guinness Book* 1994, como o maior bolo de aniversário. Nessa edição, o Eixão entraria como a maior rua de lazer. E diante do clima comemorativo, a Administração de Brasília faria pesquisa telefônica com seis mil e 500 moradores do Plano Piloto sobre aquele espaço de entretenimento, constatando que 98% da comunidade o aprovava.

Os anos seguintes de 1994 e 1995 seguiriam com programação intensa, diversificada e com “autopropaganda”. O GDF faria shows para inaugurar a Estação do metrô, expor o trabalho do Corpo de Bombeiros, das Polícias Civil e Militar. Havendo inclusive festejo juninos com jogos de

¹⁴⁵ GABGOV-0336 (2)d, p.114 e 222

lata, pescaria e pau-de-sebo. Os eventos ligados às campanhas de saúde como combate ao fumo, à AIDS, à obesidade, corridas de rua e passeios ciclísticos estariam sempre presentes. Percebeu-se pluralidade de temas e de homenagens como “dia dos avós”, “servidor público aposentado”, “dia do oftalmologista”, “dia das mães”, tudo seria motivo de comemoração, principalmente pela introdução de parceria e patrocínio por parte de empresas e instituições como clube do Jeep, de dardos, de escotismo, supermercados, padarias locais, que faziam promoção de seu estabelecimento, a fim de aproximarem-se da comunidade. Outra característica deve ser apontada, os eventos estavam sendo alocados em novo endereço, a Asa Norte.

Antes do decreto, o Eixão do Lazer era organizado sempre no trecho Sul da via. Com a periodicidade semanal, a Administração passou a organizá-los no Eixão Norte. Infere-se que tal decisão se daria devido à comunidade da parte Sul já estar habituada ao usufruto do espaço ou pelo fato das quadras Sul disporem de equipamentos públicos em maior quantidade que as quadras Norte. Observa-se, assim, esforço governamental de “fazer da área do Eixão Norte entre a 104/105 um ponto de cultura na manhã do brasiliense”, com as atividades iniciando às 9h00, para atender aos pais e às crianças da região: “quem tem filho, geralmente, levanta cedo e a ideia é um achado para os pais”. Diante da análise para o período de 1991 a 1997 foi possível ter algumas conclusões sobre as ocupações do lugar:

a) O público alvo dos eventos, na década de 1990, era mais abrangente, embora o infante-juvenil e seus respectivos pais prevaleceriam, visto que as atividades previstas eram brincadeiras de rua, espetáculo com mágicos, músicas e esportes como “acrobatas dos patins”, skates. Além disso, as danças regionais estavam presentes a fim de agradecer uma “população formada por forasteiros”.

b) Os eventos tentam reforçar a ideia de "fazer uma cidade mais humana", de "mudar a imagem de que Brasília é uma cidade fria e que só tem corruptos". O Eixão auxiliaria a criação de uma imagem destacada desses estereótipos. **Ou seja,**

a imagem de Eixão da Morte passa a desaparecer dentre os motivos para a permanência da prática de lazer na rodovia.

c) As atividades aconteciam sempre na caixa viária, devido à vegetação do período não estar robusta suficiente para sombrear os eventos: "pena que não se possa colocar na pista um toldo para a gente se esconder do Sol" e "a partir das 10h30, o calor é grande e as crianças não aguentam ficar, assim os adultos não podem acompanhar as apresentações musicais". No entanto, a presença de áreas de sol seria fundamental, como relata outro entrevistado "o sol no final de semana é o que conta, quem quiser participar só tem que chegar mais cedo".

d) Em relação ao horário de encerramento do Eixão, as reportagens afirmam que o encerramento ocorria de fato às 16h; em 2008, no entanto, os apontamentos eram de que a via voltava a ficar aberta para os carros a partir das 18h, embora a normativa que estendeu o horário é do ano de 2010. Dessa forma, ainda não se sabe quando houve a extensão das horas de lazer.

A partir de 1997 não foram mais achados registros sobre o Eixão do Lazer no ARPDP. Esse período coincide com o encerramento do governo de Cristovam Buarque e novo mandato de Joaquim Roriz. Embora haja distanciamento do GDF, os eventos continuariam com natureza ligeiramente diferenciada. Ainda em 1987, Hezir Espíndola afirmava bastar a interdição do espaço, que o lazer já estaria introduzido e que caberia ao governo, porém, desenvolver campanha popular, esclarecendo sobre a necessidade da prática do lazer - uma atividade tão importante quanto o trabalho. A campanha popular seria justamente entre os anos de 1990 a 1997. Teriam sido estes anos suficientes para implementar a cultura de usufruto do espaço de lazer? Como a ocupação do lugar ocorreria nos anos posteriores? São reflexões que foram objeto de estudo no capítulo 3 desta dissertação.

2.3 Algumas ruas de lazer e parques lineares

Ruas de lazer não são iniciativas novas. A apropriação da rua é inerente à comunidade seja nas rodas de conversa, nas brincadeiras de criança, no encontro fortuito. O fator diferencial é a capacidade de mobilização impulsionados pela globalização. Alguns projetos como o *Open Street Project*, por exemplo, têm empenho em formar redes de ruas abertas em toda América do Norte, através da publicação de guias e materiais que incentivem o uso de espaços públicos ou criem novos. Da mesma forma, na América Latina, em 2005, surge a *Red de Ciclovías Recreativas de las Américas*, CRA, a fim de estimular a troca de experiências entre as mais de 30 cidades que adaptaram parte de suas malhas viárias para o uso de lazer em um ou mais dias na semana.

No Brasil, a União de Ciclistas do Brasil, UCB, organização que congrega Associações de Ciclistas, fundada em 2007, elenca 19 ciclovias recreativas existentes. As vias, sempre fechadas aos domingos, estão presentes em 12 estados diferentes mais o Distrito Federal. Os dados, alimentados por voluntários, trazem São Caetano do Sul como a menor ciclovias, 400m, e Rio de Janeiro como a maior rede de ruas de lazer, totalizando 1618 ruas recreativas. Ressalta-se que O Eixão do Lazer está nesta listagem, mas a Avenida Paulista e o Minhocão não. Open Street, CRA e UCB exemplificam ações civis organizadas em torno de um objetivo, a consolidação de uma rede de espaços públicos, cujas atividades não se circunscrevem somente às ciclísticas. Os lugares demonstram a convivência de pluralidade de público e de atividades, que excluem os automóveis, mas se aproveitam de vias destinados a eles. Além das ruas abertas, elencam-se parques lineares, cuja ação afirmativa revigora o tecido urbano e constitui novos lugares para o lazer.

O objetivo deste compêndio é inserir o Eixão enquanto lugar de lazer em contexto global e entender quais relações podem existir entre eles e o objeto. As ruas de lazer estão presentes em

idades da América Latina e no Brasil, com população expressiva e foram escolhidas pela representatividade que poderiam ter. Enquanto os parques situam-se na Europa, nos Estados Unidos e no Brasil. Os exemplares estão dispostos por ordem cronológica e por classificação, começando-se pelas ruas recreativas.

Ruas de lazer na América Latina

1. Colômbia, Bogotá, *Ciclovía Bogotana* (CRA)

A mais extensa ciclovía e mais antiga foi inaugurada em dezembro de 1974. Atualmente possui 121km de percurso interligados para a prática de esporte e lazer, perpassando 17 dos 20 bairros que formam a cidade, construindo caminhos e camadas sociais diferentes. É conduzida pelo setor público (Instituto Distrital de Recreación y Deporte -IDRD, Secretarias de Saúde, Educação, Mobilidade e Polícia Metropolitana) e patrocinada pela sociedade civil. Funciona aos domingos e feriados, das 7h às 14h, recebe público estimado em 800 mil a cada edição. Em agosto e dezembro tem edições noturnas comemorando o aniversário da cidade e para observação da iluminação natalina. O público é formado por ciclistas (80%), pedestres (12%), patinadores (5%) e outros (3%), que aproveitam os serviços de empréstimo e escolas de bicicletas, passeios ciclísticos, de atenção veterinários e outras atividades. São disponibilizados bebedouros, sanitários e pontos de comércio. A rua de recreação faz parte da malha cicloviária.

2. Peru, Lima, *Ciclovía Recreativa de la Avenida Arequipa* (CRA)

O programa *Ciclo Lima* tem objetivo de inserir a bicicleta como modal de transporte público, cujo desdobramento é a ciclovía recreativa em umas das principais artérias da cidade, a Avenida Arequipa. O local, com 7 km de extensão, perpassa quatro diferentes distritos com características distintas, sendo alimentado por transporte público, hospitais, universidade, shopping center, casa noturnas e o Parque Central de Miraflores. O



39 convite para passeio noturno, Cidade do México, 2018

funcionamento, desde a década de 1990, é aos domingos e feriados de 7h as 13h. O espaço possibilita caminhadas, corridas, aulas ou alugueis de patins, patinetes e bicicletas. No centro histórico da cidade também há o fechamento de vias com o programa *El Damero de Pizarro sin carros* com periodicidade mensal, último domingo, entre 7h às 19h.

3. Santiago, Chile, Ciclo-Recreo-Vía (CRA)

Desde 2006, aos domingos de 9h as 14h, Santiago recebe 38km de ruas de lazer, que conectam em seis bairros diferentes dos 36 da cidade, incluindo o Parque Metropolitano de Santiago. A iniciativa privada oferece serviços de empréstimo e reparo de bicicletas, venda de frutas, massagens, áreas de descanso, entre outros. Segundo a CRA, é evento regular e massivo – visitado por cerca de 35 mil usuários por semana, sendo que os ciclistas são 70%, ao passo que pedestres atingem 18%, patinadores 8% e outros usos 4%.

4. México – DF, Cidade do México, *Muévete en Bici*. (CRA)

A segunda cidade mais populosa da América Latina conta, desde 2007, com lugares alternados para estimular o uso da bicicleta como meio de saúde e mobilidade. O *Muévete en Bici* é promovido pela Prefeitura juntamente com a Secretaria do Meio Ambiente e a de Segurança Pública. Os passeios dominicais são de 8h as 14h, com atividades culturais, esportivas, de saúde e tem diferentes circuitos e extensões, entre 10 a 24km. Os espaços recebem pontos de reparo e aluguel de bicicletas, sanitários públicos e primeiros socorros. Com edições especiais, promove passeios noturnos no Dia dos Mortos (Figura 39) ou da Revolução Mexicana, por exemplo. O público é crescente e em janeiro de 2019 registrou-se 92 mil pessoas, segundo o perfil da rede social Facebook *Muévete en Bici CDMX*.



40 Jazz na Paulista, 2018

A iniciativa “Jazz na rua” traz espetáculos musicais e aulas gratuitas de Lindy Hop – estilo de dança com origem africana, surgida na década de 30 no Harlem em Nova Iorque. A imagem traz edição do projeto que ocorreria na Avenida Paulista.

5. Brasil, Salvador, Ruas de Lazer

O projeto “Ruas de Lazer” atende áreas itinerantes e fixas da cidade, é coordenado pela Secretaria Municipal de Trabalho, Esportes e Lazer (Semtel). Além da prefeitura, são parceiros o Shopping Piedade (no dique do Tororó) e a sociedade civil. O engajamento proporcionou o atendimento a mais de 110 comunidades, geralmente carentes, de 2013 a 2016. As atividades diversificadas englobam esporte e cultura, ocorrendo no período de 8h as 12h e de 14h as 17h. O projeto de Salvador em edições especiais ocorre de sexta a domingo.

41 Ciclovía Bogotana, 2018

6. Brasil, São Paulo, Avenida Paulista

De 10h as 19h, um dos símbolos da cidade de São Paulo, berço de instituições financeiras, ponto turístico, cultural, localização central, passa de rua de negócios a espaço de recreação e lazer (Figura 40). Embora o lazer na rua tenha sido regulamentado em 2016, em 6 de maio de 1894, já havia sido noticiado pelo jornal Estado de São Paulo que “(...) A Avenida Paulista, um dos pontos mais belos de nossa capital e que sem dúvida constitui

hoje um dos passeios mais procurados, principalmente aos domingos (...)"'. Havia iniciativas pretéritas de ocupação cultural como "Domingo na Paulista", gestão de Marta Suplicy e ações específicas como Bike Anjo, Cidade Ativa, Mobilize, Virada Sustentável, Banco com Encosto, Acupuntura Urbana, Conexão Cultural, Bike Café e campanhas online tipo "Sampa Pé". Com 25m de largura distribuídos em faixas de rolamento, canteiro central e calçamento e 3,5km de extensão, a Paulista concentra museus (Masp, Casa das Rosas, Centro Cultura da Fiesp), o Parque Trianom, comércio de rua e passeios ciclísticos. É em última instância palco de manifestações de diversas naturezas, como Corrida Internacional de São Silvestre, Parada do Orgulho LGLBT, corridas de automóvel, carnaval, etc. Ressalta-se que o decreto de 2016 oficializou abertura do espaço de lazer aos moldes atuais e regulamentou o "Ruas Abertas" em São Paulo, propiciando que outros locais sejam usados para o lazer. Outro dado importante é que o Eixão do lazer de Brasília é apontado como referência na implementação do projeto na gestão do ex-prefeito Fernando Haddad.

7. Brasil, Rio de Janeiro, Avenida Infante Dom Henrique, Avenida Atlântida e Vieira Souto
Com o desmonte do Morro de Santo Antônio, parte da Baía de Guanabara foi aterrada e o local foi destinado ao Parque Brigadeiro Eduardo Gomes ou Parque do Flamengo, como é chamado. O projeto de Lota Macedo Soares e Affonso Eduardo Reidy tem 7km de extensão, 1,2 milhões de metros quadrados e foi inaugurado em 1965. O complexo de lazer integra desenho urbano e equipamentos públicos como Aeroporto Santos Dumont, o Monumento Nacional aos Mortos da Segunda Guerra, Museu de Arte Moderna e Marina da Glória. Aos domingos, feriados e em eventos significativos, a Avenida Infante Dom Henrique, que pertence ao parque, possui trânsito bloqueado para veículos das 6h às 18h. A iniciativa da Secretaria de Esportes do Rio de Janeiro é regulamentada por decreto estadual e integra o fechamento da Avenida Atlântida e da Vieira Souto, contíguas à

Avenida Infante Dom Henrique. As três avenidas tem percurso que somam cerca de 13,5km, contornando o mar, passando pelos bairros do Leblon, Ipanema, Copacabana e Flamengo. Embora não tenha sido possível localizar o ano de início do bloqueio para os carros nas vias, o ex-diretor do Defer é enfático ao afirmar¹⁴⁶ que o Eixão do Lazer teria influenciado a abertura delas para o pedestre.

Sobre as ruas de recreação é possível tecer algumas verificações:

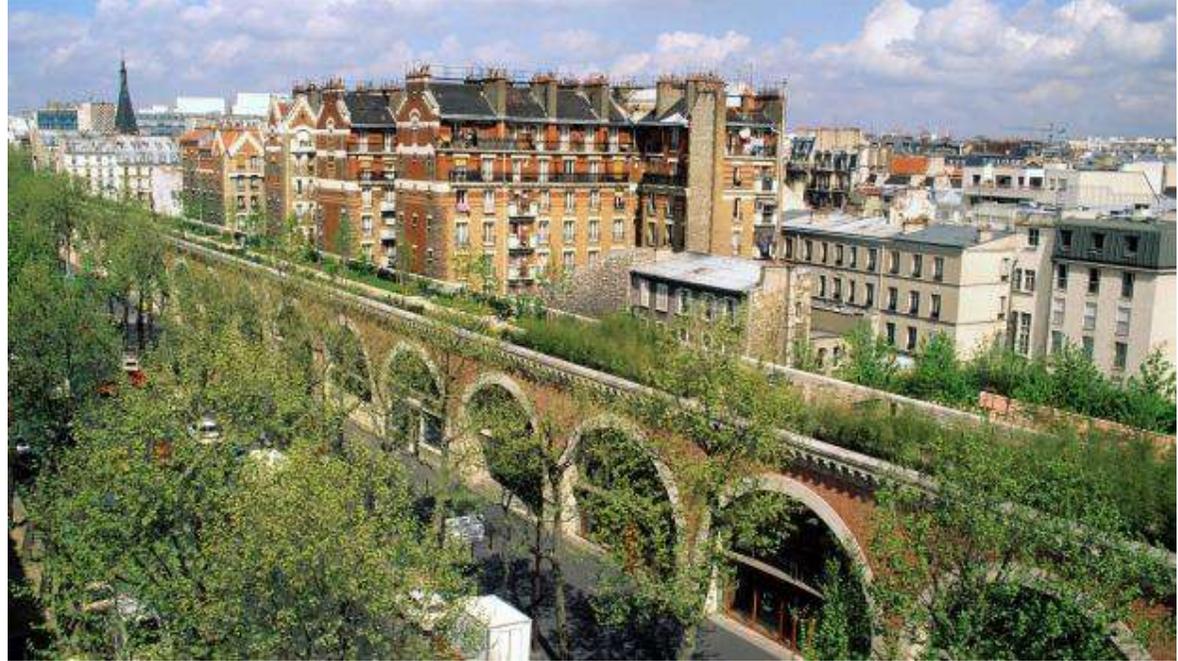
- a) As ruas de lazer abrem aos domingos e feriados; em horários variados; ocupam caixas viárias ainda em uso; muitas fazem parte de programas de incentivo à mobilidade pelo uso de bicicleta; estão presentes em quase toda América do Sul (conforme mapeamento pela CRA). No entanto, as ruas de lazer brasileiras têm horário de funcionamento mais amplos que as estrangeiras;
- b) A de Bogotá possui maior percurso, é mais antiga, a que atinge maior público, em consequência da sua presença por quase toda a cidade; enquanto a Avenida Paulista é a menor percurso, a mais recente e tem atividades mais ligadas a performances de arte e comércio que a práticas esportivas;
- c) As avenidas Dom Infante, Avenida Atlântida e Vieira Souto, no Rio de Janeiro, compõem a orla e perpassam o Parque do Flamengo. O fechamento delas além de pertinente e natural, parece esperado devido à proximidade com todos atrativos já existentes e com a orla marítima;

¹⁴⁶ Correio Braziliense, “Eixão da morte x Eixão do lazer”, p. 22, 19 de maio de 2008

- d) Salvador e Cidade do México possuem circuito variável, exigindo empenho na divulgação dos eventos, dificultando a fidelização do público. No entanto, pode incitar a ocupação de outros espaços pela cidade;
- e) Salvador interrompe o circuito em período de almoço de 12h as 14h, podendo dificultar o gerenciamento de trânsito. A forma como a Secretaria o promove, faz parecer mais como política de assistência social, portanto a torna diferenciada em relação as demais;
- f) Lima e São Paulo ocupam vias centrais, importantes e movimentadas nos dias da semana e finais de semana, inclusive no período noturno. Demonstrando que o fechamento das avenidas deve ser questão de prioridade política, já que provavelmente não ficariam obsoletas aos domingos;
- g) Santiago também possui extensa rede cicloviária, assim como a de Bogotá, seu diferencial está no empréstimo de bicicletas. Lá também é feita doação de frutas e doação de brindes, aplicação de massagens. É a única, dentre as pesquisadas, organizada exclusivamente por iniciativa privada;
- h) As ruas de lazer nacionais, exceto Salvador, receberam influência direta do Eixão do Lazer: “Aliás, São Paulo e Rio de Janeiro têm um trânsito mais caótico que o nosso- quero lembrar vieram aqui tomar o nosso Eixão como exemplo e lá implantaram o seu, no Minhocão, na Avenida Atlântica, no Aterro do Flamengo e na Vieira Souto.”¹⁴⁷;

¹⁴⁷ Correio Braziliense, “Eixão da morte x Eixão do lazer”, p. 22, 19 de maio de 2008

Parques lineares



42 Linha ferroviária de Nova Iorque, onde se situa o atual High Line

43 Promenade Planteé, Paris

Os arcos estruturais foram fechados e ocupados por galerias de arte, museus e cafés; enquanto os trilhos transformaram-se em calçadas para páticas esportivas.

Em Paris, a antiga linha ferroviária *Vincennes* - entre as estações da Bastille e Verneuil-l'Étang- foi transformada no parque linear *Promenade Plantée* ou *Coulée Verte René-Dumont*¹⁴⁸. O passeio arborizado que perpassa prédios residenciais tem 4,7km, acesso por escadas e funciona 24h por dia todos os dias da semana. O projeto, reivindicação da comunidade, primeiramente

¹⁴⁸ O projeto, no bairro 12ème arrondissement, é dividido em duas partes. A primeira, 1988, tem autoria de Patrick Berger e se refere à reforma dos arcos do viaduto (Viaduc des Arts), onde se concentram lojas de artesanato, cafés, restauradores, marceneiros, estilistas, joalheiros, restaurantes, etc. A segunda parte, 1993, é de Philippe Mathieux (arquiteto) e Jacques Vergely (paisagista) e tinha como objeto o passeio público, Promenade Plantée .



44 Projeto para o Minhocão, Prefeitura de São Paulo, 2018

apresentou-se como alternativa viável à área central por ser guarnecida por transporte e outros equipamentos públicos. Anos depois, seria considerado precursor de outros projetos como Viaduto da Estação de Seul (de nome *Skygarden* ou *Seoullo 7017*, em Seul, na Coreia do Sul), Monk Bridge Viaduct em Leeds (ainda em fase de projeto no Reino Unido), *The Goods Line* em Sydney (Austrália) e, inclusive, o High line, em Nova Iorque (EUA), todos oriundos de antigas linhas de trem abandonadas.

Apesar do primeiro parque linear ser em Paris, é o de Nova Iorque que recebe maior destaque. A linha férrea High Line, construída em bairros industriais¹⁴⁹ na década de 1930, foi objeto de concurso. A competição entre 720 equipes de 36 países teve James Corner Field Operations e Diller Scofidio + Renfro como vencedores. O parque de 10m de largura e a 8 metros do chão foi inaugurado em 2009 possui desenho universal e paisagismo com vegetações que criam microclimas, texturas e cenários diferentes inseridos num calçamento em pranchas de concreto pré-moldadas com juntas abertas que incentivam o crescimento de grama selvagem, mesclando piso e forração, que vez ou outra se transformam em cadeiras e bancos. Do passeio público é possível observar o Empire State Building, o Rio Hudson, o Rockefeller Center, conectando-se a museus, galerias de arte, cafés e restaurantes. O local abre todos os dias, com horários que variam conforme as estações do ano e a manutenção do espaço é uma parceria da prefeitura com a iniciativa privada.

E poderia uma rua de lazer, torna-se parque linear? Em São Paulo, há a tentativa de implementação de rua de lazer constituída, o Minhocão, ser redesenhado para definitivamente funcionar como espaço público. A via expressa em altura com 3,5km de extensão, Elevado Presidente João Goulart¹⁵⁰, foi construída entre edifícios residenciais, em 1971, como opção de aumento da capacidade de trânsito. O fato gerou conflito e cinco anos depois começou a ser

¹⁴⁹ Meatpackink, West Chelsea e Hell's, Kitchen/Clinton em Manhattan.

¹⁵⁰ Iniciado na Praça Roosevelt e terminado no Largo Padre Péricles, a pista recebia o nome de Elevado Presidente Costa e Silva

interrompido entre meia noite e 5h. Em 1989, o período de interdição aumentou, passando de 21h30 às 6h, enquanto aos domingos o fechamento seria total. Em 2019¹⁵¹, a prefeitura divulgaria imagens do projeto em elaboração (Figura 44), convocando audiências públicas sobre o tema. Ressalta-se que as primeiras iniciativas de fechamento teriam como referência o Eixão do Lazer de Brasília.

Os novos parques acrescentam áreas de lazer e espaços verdes às cidades, dando funções outras que por vezes revigoram o entorno urbano, tornando-se alternativa para áreas nobres que foram caindo em desuso. Comparando-os com as iniciativas de lazer nas ruas, pode-se contatar que possuem extensão reduzida, horários de visitação mais amplos, são espaço não efêmeros e possuem atividades mais contemplativas que de esportes, visto a restri o espacial. As ruas de lazer, no entanto, podem abrigar têm também usos mais plurais. Ambos, no entanto, podem funcionar como áreas “respiro”, microcosmos inseridos entre prédios, asfaltos e multidões que possibilitariam olhar sereno entre as atividades cotidianas, por vezes conturbadas, presentes nas grandes cidades.

Considera es

A pesquisa primeiramente intencionava agregar exemplos no Distrito Federal, no entanto, as iniciativas ainda são escassas, dependem de vontade política e quando existem não det m regularidade necessária de compara o com os demais estudos de caso apresentados. Dessa forma, ampliou-se o território geográfico, com cidades de diferentes países, características, número populacional relevante e que designam parte de sua estrutura ociosa para suprir áreas de lazer, sejam caixas viárias, sejam ferrovias. A pesquisa demonstrou que os espaços demandam

¹⁵¹ Em 2014, Plano Diretor Estratégico da cidade determinaria que lei dispusesse sobre a gradual restri o até a completa desativa o, demoli o ou transforma o em parque.

organização, inter-relacionam bairros residenciais e regiões centrais, apropriam-se da infraestrutura de transporte e equipamentos públicos existentes, conectam-se a pontos turísticos, praias, parques, praças, museus ou centros comerciais, estão alocados em rotas icônicas e mantém fluxo de frequentadores. Quando em percursos entre 3km a 10km possuem maior número de participantes com interesses em caminhadas, passeios ou corredores, quando superiores a 10km possuem maior número de ciclistas entre os frequentares. De maneira geral, as atividades são adequadas ao trajeto e recebem outras que se agregam por afinidade como comércio de artesanato, alimentos, aluguel de equipamentos esportivos, suporte técnico para reparos e palestras e campanhas educativas com temas diversos. A soma desses fatores dá vitalidade e pode servir como indutor de melhorias na região.

Dos exemplos listados, todos têm parceria com organizações civis e planejamento integrado entre órgãos governamentais (departamento de trânsito, segurança, departamento de esportes, etc.; normas de conduta; difusão do local, sendo essas feitas por páginas próprias ou atreladas a site oficiais dos organizadores. Tais formas de engajamento, além de articular a comunidade, propiciam a criação de vínculos afetivos com o lugar.

As cidades lidarão com novas demandas de espaço público, inserção de realidades virtuais e outras formas de mobilidade. Certo é que espaços públicos atendem as dinâmicas culturais e de lazer, característicos da época em que a sociedade se encontra e os reflexos também se darão nos espaços físicos. Seja para suprir a carência de espaços, seja para aproveitar áreas nobres que aos finais de semana ficam ociosas. O desafio mundial é ter espaços públicos de qualidade distribuídos de maneira equânime e transformar, ainda que efemeramente, os espaços coletivos. Ressalte-se que os exemplos de parques estão listados aqui por serem os trens, modais de transporte comum em meados do século XIX, conectavam cidades, pessoas e ocupavam espaços estratégicos que ficaram subutilizados ao longo do tempo. A transformação de malhas ferroviárias pode trazer questionamento acerca do futuro das atuais rodovias. Diante de todo espectro, porém, foi possível constatar a natureza singular do Eixão do Lazer. É um dos eventos mais antigos,

influenciou a abertura de outras vias pelo país, funcionando como paradigma nacional Brasília é a única que disponibiliza rodovia urbana para o lazer; que ao permitir o fluxo de pedestres é convertida em parque; que tem traçado modernista e que está inscrita com Patrimônio Mundial.

Ruas de lazer					
Cidade	País	Nome da Rua	Inauguração	Extensão	Funcionamento
Bogotá	Colombia	Ciclovía Bogotana-	1974	121km	7h as 14h
Brasília	Brasil	Eixão do Lazer	1991	13,8km	6h as 18h
Cidade do México	México	Muevete en bici	2007	entre 10 a 24km	8h as 14h
Lima	Peru	Ciclovía <i>Recreativa</i> de la Avenida Arequipa	1990	7km	7h as 13h
Salvador	Brasil	Ruas de lazer	2013	variável	8h as 12 e 14h as 17h
Santiago	Chile	Ciclo-Recreo-Vía	2006	36km	9h as 14h
São Paulo	Brasil	Avenida Paulista	2014	3,5km	10h as 19h
Rio de Janeiro	Brasil	Parque do Flamengo	Não Localizado	7km	6h as 18h
Parques Lineares					
Cidade	País	Nome do Parque	Inauguração	Extensão	Projeto
Leeds	Reino Unido	Monk Bridge Viaduct	em projeto	1,5km	Carey Jones Chapman Tolcher
Nova Iorque	EUA	High Line	2009	2,5km	James Corner e Diller Scofidio+Renfro
Paris	França	Promenade Plantée	1993	4,7km	Philippe Mathieux e Jacques Vergely
São Paulo	Brasil	Elevado Costa e Silva ou Minhocão ¹⁵²	1990	3,5km	Prefeitura de São Paulo
Seul	Coreia do Sul	Skygarden ou Seoulo 7017	2017	983m	MVRDV
Sydney	Austrália	The Goods Line	2015	500m	ASPECT Studios

Tabela 6 Ruas de Lazer e Parques lineares

¹⁵² *Artigo 375 do Plano Diretor Estratégico, Lei Municipal 16050/2013 " lei específica deverá ser elaborada determinando a gradual restrição ao transporte individual motorizado no Elevado Costa e Silva, a fim de transformá-lo em parque"



OBSERVAÇÕES DE UM DOMINGO QUALQUER

Capítulo 3

3.1. Eixão e Eixão do Lazer nos anos 2000

45 self com ipês floridos

Depois de 1997 as notícias sobre o espaço público se esvaem, levando a crer que o GDF diminuiu a periodicidade de eventos promovidos pela Administração da cidade no Eixão, ensejando consulta do acervo da Hemeroteca Digital da BN. Desta fonte de pesquisa, catalogaram-se 144 reportagens do jornal Correio Braziliense. Diante da análise, observa-se que, especialmente a partir de 2003 surgem questionamentos sobre a relevância do fechamento da avenida para os carros, levando em consideração a frota de crescentes de veículos e o suposto acréscimo no gasto de gasolina devido aos desvios de percurso, embora o trânsito seja escoado para regiões próximas como os Eixos L e W e demais vias, sistema de alta capacidade de absorção, principalmente aos domingos. “Correio do Brasiliense”, uma das colunas do CB, destaca a fala de moradora do Lago Norte que não entender o porquê de priorizar o pedestre, uma vez que “moradores da Asa Norte tem o Parque Olhos d’Água; os da Asa Sul, há muito usufruem do Parque da Cidade”, além de indagar “desde quando andar sobre tapete asfáltico, emissor de gases poluentes, faz bem à saúde?” e finaliza “já é hora de a comunidade questionar isso e adotar locais apropriados para caminhadas, já que eles existem em suas próprias quadras”. Perspectiva de quem certamente não frequentaria o lugar e não mora em lugar próximo ao Eixão. No entanto, tal perspectiva receberia apoio de outros leitores¹⁵³.

Paralelamente a isso, surge boato de que a nova ponte do Lago Sul, a JK, seria transformada em “Eixão do Lazer”, trazendo à baila novas polêmicas¹⁵⁴. Ainda naquele ano, seriam colocadas reclamações sobre atropelamento de pedestre por ciclista, a reivindicação por instalação de

¹⁵³ CORREIO BRAZILIENSE "Eixão do Lazer", p. 3, 5 de janeiro de 2003, CORREIO BRAZILIENSE, "Eixão do Lazer", p.2, 9 de janeiro de 2003, CORREIO BRAZILIENSE, "Eixão do Lazer 1" e "Eixão do Lazer 2", p.2, 12 de janeiro de 2003

¹⁵⁴ CORREIO BRAZILIENSE, "Ponte JK já tem problemas", p.20, 30 de janeiro de 2003

lixeiros, por maior policiamento, denuncia de veículos que circulariam pelo Eixão, mesmo a via estando fechada entre outros, desafios de convivência que surgem a partir do compartilhamento de lugares públicos na cidade.

Em 2004 a Secretaria de Esportes lançaria o programa “Colocando o Esporte nos Eixos”, cujo objetivo seria o “resgate do Eixão do Lazer aos moldes dos anos 80 e 90 e a introdução da prática esportiva nas cidades satélites”. Apesar da propaganda inicial, não houve divulgação de como e quando se desenvolveria o projeto. Em 2006, por causa das eleições, o Eixão teria trânsito liberado. A medida tomada a fim de evitar engarrafamentos no primeiro turno, não se repetiu no segundo. Nos períodos subsequentes as reportagens variavam com notícias de domingos típicos, de pequenas participações do GDF em campanhas (saúde, segurança pública) sobre a prática de corridas, caminhadas e a exposições de opiniões sobre fechamento ou não do Eixão aos domingos.

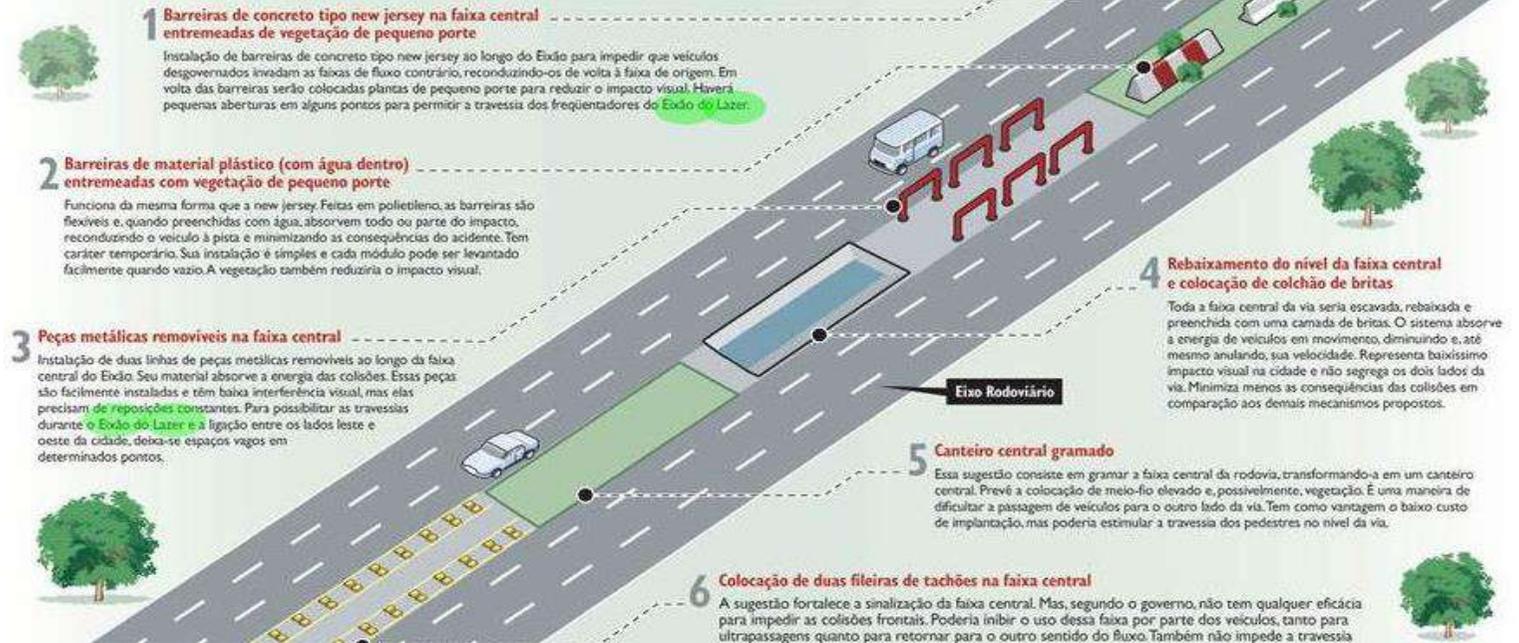
A polarização da discussão ganhou volume com a obra de duplicação da Estrada Parque Indústria e Abastecimento (EPIA ou DF 003) em 2008. Os argumentos para a abertura da avenida aos domingos para os carros eram: aumento da frota de veículos na capital; baixa participação da população nos domingos; insalubridade do asfalto para a prática de exercícios; gastos públicos para limpeza e segurança urbana; existência de área verde nas superquadras e nos parques para suprir a demanda de práticas esportivas, alegando-se que o modelo havia sido trazido de cidades com espaços de lazer saturados ou insuficientes, sendo inadequado à capital. O Eixão do Lazer, em primeira instância, traria transtornos de tráfego não compensados pelos benefícios.

Concomitantemente à discussão, o DER divulgava projeto para instalação de barreiras no Eixão e construção de ciclovia (Figura 46) nas faixas de domínio laterais à avenida central, medidas que contribuiriam para a diminuição dos acidentes automobilísticos. O jornal menciona, ainda, parecer favorável do Iphan ao desenho. Niemeyer, contrário à intervenção, paralisaria o processo.

Iphan aceita proposta do DER e da Secretaria de Transportes para a instalação de muretas de contenção na faixa central do Eixo Rodoviário. Discussão agora é sobre o modelo a ser adotado

SEGURANÇA

O Departamento de Estradas de Rodagem (DER-DF) concluiu um estudo técnico sobre a segurança do Eixo Rodoviário. O levantamento aponta uma lista de medidas para reduzir as mortes na rodovia que corta Brasília. Entre elas, seis propostas de colocação de barreiras na área central do Eixão:



Para o presidente da ONG Rodas da Paz, a previsão daquela obra -de 35 milhões de reais¹⁵⁵- seria uma forma de acabar com o Eixão do Lazer, além de deixá-la mais desumana, visto que o pedestre perderia a liberdade de circular sem barreiras aos finais de semana. De fato, não tardaria a notícia

¹⁵⁵ CORREIO BRAZILIENSE, "Adeus à faixa central", p.29, 9 de maio de 2008

sobre o fim do Eixão do Lazer. Matéria de 15 de maio previa abertura gradativa para o trânsito de veículos para o próximo dia 25. Para aquele dia, o novo horário de funcionamento seria de 6h as 12h. Os protestos se deram, no entanto, pela fala de Alberto Fraga. O então secretário de Transportes dizia: “Não é possível causar transtorno no trânsito da cidade para nem 100 pessoas passearem com cachorrinho”¹⁵⁶. O irônico pronunciamento teria sido baseado em estudo do DER, não divulgado naquela ocasião, fazendo com que o CB noticiasse -a partir dali - matérias diárias fomentando debate e propondo enquete sobre a questão. O resultado seria noticiado em quatro dias depois. “Comunidade diz sim ao Eixão”¹⁵⁷, era manchete que apontava 55% de votos a favor, 29% contra e 15% favoráveis a redução de horário. À iniciativa somou-se abaixo assinado, organizado pela ONG Rodas da Paz¹⁵⁸ que teria como efeito a desautorização do Secretário pelo Governador, José Roberto Arruda.

O estudo do DER em 2008, referido por Alberto Fraga seria divulgado em 17 de maio e contabilizava -em domingo típico- 886 ciclistas e 1.025 pedestres na Asa Sul, 800 ciclistas e 1.576 pedestres na Asa Norte, a contagem teria acontecido no período matutino, em que é possível visualizar maior número de usuários, constatando-se pico entre 10 as 11h¹⁵⁹. O órgão também teria feito levantamento de fluxo da rodovia EPIA, estimando-o em 50 mil carros. Segundo o Secretário de Transportes, o sistema viário da cidade seria incapaz de absorver o impacto de tráfego acarretado pelo fechamento da DF002 e simultânea obra de ampliação da DF003, fato desmentido por Paulo César Marques, professor da UnB especialista em trânsito em “muito mais que 90 pessoas”. No mesmo artigo estariam presentes duas fotos, uma avenida com poucos carros e o Eixão do Lazer

¹⁵⁶ CORREIO BRAZILIENSE, "Eixão será reaberto aos veículos nos fins de semana", p. 15 de maio de 2008.

¹⁵⁷ CORREIO BRAZILIENSE "Comunidade diz sim ao Eixão", p.19, 19 de maio de 2008

¹⁵⁸A ONG, criada em 2003, objetivo diminuir a violência e os acidentes de trânsito do DF, especialmente para aqueles que fazem uso de bicicletas.

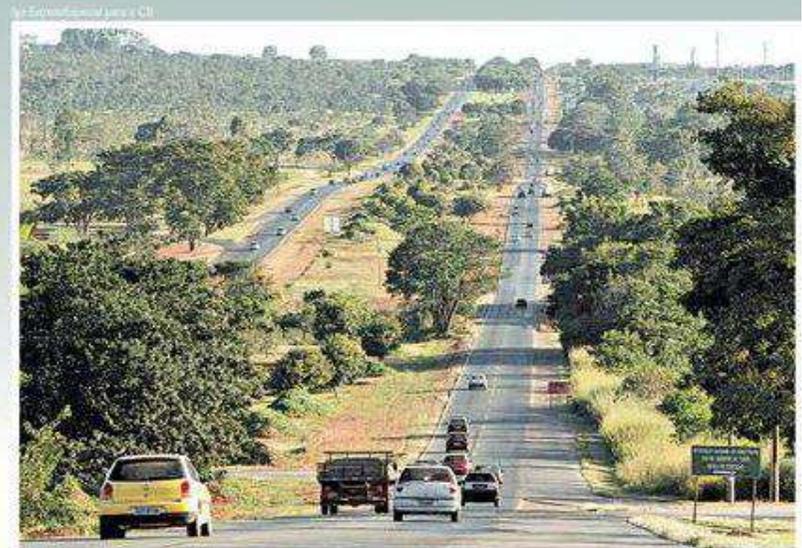
¹⁵⁹ CORREIO BRAZILIENSE "Muito mais que 90 pessoas", p.34, 17 de maio de 2008

fulgurante (Figura 47). Após peleja de uma semana, o jornal reportaria “Eixão do lazer preservado”, divulgando decisão do governador de manter o Eixão para pedestres. O fato foi importante pois revelou-se teste para o espaço de lazer que parecia unanimidade na década de 1990, logo após sua implantação.

POPULAÇÃO PRESTIGIA ESPAÇO DE LAZER E DISCORDA DA POSSIBILIDADE DE PERDER A OPÇÃO. NA EPIA, QUE, SEGUNDO O GOVERNO, FICARIA ENGARRAFADA NO DOMINGO, O TRÁFEGO FOI TRANQUÍLO



9:16 EIXO RODOVIÁRIO
NA ASA NORTE, AS PISTAS SÃO IDEIAS PARA A PRÁTICA DE CAMINHADA, CICLISMO OU RELAXAMENTO



15:36 EPIA
FOTO PERTO DA ÁGUA MINERAL: TRÂNSITO É MAIOR DO QUE PELA MANHÃ, MAS NÃO HÁ CAOS

47 Eixão do Lazer e EPIA

48 Corrida das Cadeiras de Escritório, 2014

49 Folder com programação para os 50 anos de Brasília.
Edição típica do Eixão do Lazer é usada como fundo para
logomarca inspirada nos painéis de Athos Bulcão.

Dois anos depois, para o aniversário de 50 anos da Cidade, estariam planejadas atrações em diferentes locais da cidade, inclusive o Eixão. Nesse período é reforçada a visão de que o espaço de lazer seria uma conquista, sendo associado como “a nossa praia”, “patrimônio de Brasília” e presente no “cotidiano do brasiliense”. Ainda naquele ano seria oficializada a ampliação do horário de funcionamento de 6h as 18h, cujo encerramento descrito em norma era as 16h¹⁶⁰.



¹⁶⁰ Como dito anteriormente, o Eixão do Lazer já funcionava até as 18h, mas não se sabe precisar a partir de quando o horário foi ampliado.

Em 2013, o Eixão do Lazer seria suspenso pelo jogo de futebol entre Flamengo e Santos. A partida, no Estádio Nacional¹⁶¹, testaria o funcionamento da cidade na recepção da Copa das Confederações no ano seguinte, que também suspenderiam as edições de lazer em dias de jogos. Apesar dessas interrupções ocasionais, o Eixão seria efetivado como modelo em âmbito distrital por meio da Lei Distrital Nº 5.630 de 2016, fator que estimularia a ocupação de outros espaços, especialmente nas cidades-satélites. Já em 2018 as alterações de percurso se fariam devido às obras de construção do trevo Triagem Norte¹⁶², que deslocariam o final o Eixão do Lazer das Superquadras Norte116/216 para 113/213, enquanto trecho Sul desabaria na altura das Superquadras 102/103 devido à falta de manutenção.

Nota-se, especialmente em reportagens a partir de 2010, o Eixão do Lazer como ponto turístico, espaço público e democrático de lazer, opção alternativa e complementar aos parques, conquistada pelos brasilienses (figura 49). Há ainda dissipação dos meios de divulgação dos eventos propiciada pela entrada das tecnologias de internet 3G e 4G¹⁶³ no país. Fato que fomentou redes sociais e outros usos ligados à temática do lazer no Eixão, como a insólita Corrida das Cadeiras de Escritório em 2014 (Figura 48), cujos objetivos em nada se assemelham com as práticas esportivas das corridas realizadas diuturnamente no mesmo espaço. Diante de todo panorama apresentado, é possível traçar linha cronológica de usos do Eixão como espaço público de lazer - iniciada ainda na inauguração da cidade, passando pelas políticas de governo de incentivo à atividades esportivas, às primeiras edições de lazer em 1971, em 1977, o debate de 2008, decreto de incentivo à constituição de ruas de lazer no DF entre outros.

¹⁶¹ O estádio se localiza no Eixo Monumental

¹⁶² Local em que estaria contabilizado o início da DF-002 pelo DER.

¹⁶³ A tecnologia 3G, disponibilizada pela empresa Vivo entrou no país em 2004; a 4G foi instalada no país para a Copa do Mundo

Linha de cronologia do “Eixão do Lazer” e Eixão do Lazer



3.2 O cotidiano no Eixão do Lazer, registros de 2017

Em 2017 foram realizadas visitas de campo ao Eixão do Lazer a fim de sistematizar o cotidiano do Eixão do Lazer. O objeto quilométrico (1) só poderia ser visitado uma vez por semana¹⁶⁴ -domingos e feriados, dias repouso e reunião familiar - (2) e em horário restrito (3). Dessa forma, objetivando melhor estruturação da pesquisa, as visitas ocorreram:

- a) Em diferentes horários por volta de 8h, 10h, 12h, 14h, 16, buscando-se alternância entre eles, com duração de pelo menos duas horas;
- b) Por vezes sozinha, por vezes acompanhada de familiares;
- c) O percurso geral de 13,8km era feito de carro para completa visualização dos trechos Norte e Sul, sendo que eram feitas inúmeras paradas de observação de pontos específicos, que seriam complementados a pé ou de bicicleta.
- d) Foram realizadas pelo menos duas vezes ao mês, buscando-se alternância entre turnos matutino e vespertino, embora tenha havido predominância no período matutino.
- e) Eram divididas em comparecimento a eventos pré-programado e em edição cuja agenda estaria aberta.
- f) Visitou-se aproximadamente 25 edições das 66 (somando-se domingos e feriados) de 2017.

¹⁶⁴ Ou duas, quando em feriado.

2017, constando os compromissos agendados para aquele ano (1) e um domingo (ou feriado) qualquer, quando não haveria eventos mapeados no Eixão (2).

51 Mosaico de fotos



1. “Desce pro Eixão”, Evento promovido pelo IFB que propunha um dia de brincadeiras, SQN 112

2. Redes armadas na faixa de domínio, SQN 205

3. Brinquedos infláveis, Asa Sul

4. Passeio de Bicileta, Eixão Sul

5. Quisoques no evento promovido pela rede Globo “Meu Eixão”, SQS 108/208

6. Triciclos para aluguel, Asa Norte

7. Morador de rua demarca seu espaço escrevendo “Deus” e “Luz” nas árvores do entorno onde mora, SQN 209

8. Aula de loga, no “Bosque dos corações”, SQN 210

9. Reunião de brechós no evento “Feira Livre”, SQN 112

52 Mosaico de fotos

1. Pelada na faixa de domínio, evento
“Desce pro Eixão, SQN 112

2. Contação de história no evento
“Desce pro Eixão”, SQN 112

3. Kombi vendendo picolés. Prancha de
Surf compõe cenário de praia, Asa Sul

4. Árvore localizada no Pico
Longbrother, SQN 216, recebe tênis
estragados na prática de esportes que
acontece naquele local.

5. Quiosque do Mr. Matte tem prancha
de surf, banquinhos, cadeiras de praia,
poster do vendedor e cofre para
depósito de pagamento dos produtos
consumidos que são consumidos,
enquanto o vendedor ambulante
continua suas vendas circulando a pé
pelo Eixão, SQN 114



Tema dos Eventos, 2017

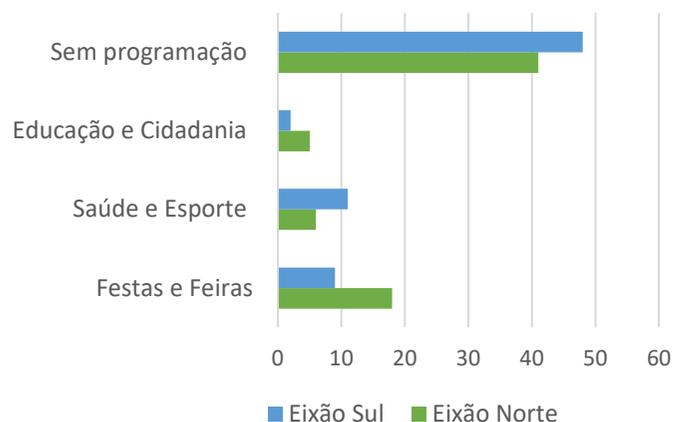


Gráfico 5 Temas dos Eventos

Eventos ao longo do ano, 2017

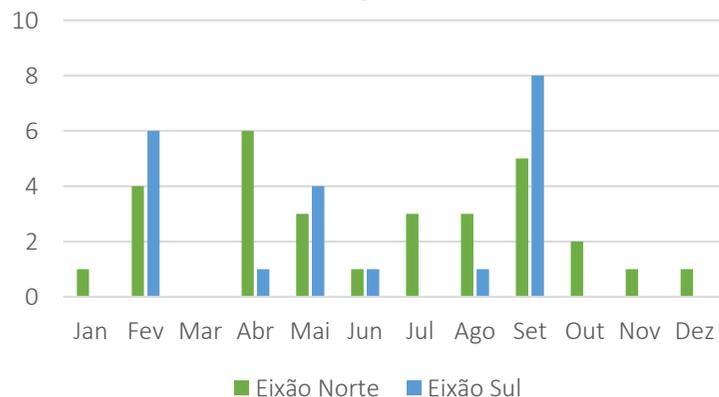


Gráfico 6 Distribuição dos eventos em 2017

O Calendário de 2017, os *feeds*

Que atividades ocorrem aos domingos e feriados na rua de lazer? quem organiza? Qual a periodicidade e principais características podem ser elencadas quando estão Eixão está em dia de lazer? Algumas dessas questões foram respondidas pelo mapeamento de eventos para o ano de 2017, que possibilitou comparação entre os dados do APDF, da década de 1990. Para montar cronograma de eventos, analisou-se redes sociais e *feeds* de notícias por meio de filtro criado e vinculado a conta de *email* do Google com as palavra-chave: Eixão, Eixão do Lazer, Eixo Rodoviário. A partir de então, notícias contendo estes termos eram reportados para o endereço fornecido em informes quase diários. A partir da leitura do documento “Calendário de eventos para o ano de 2017” (*apêndice*) é possível concluir:

- Fonte de divulgação:* as publicações vinham de redes sociais, blogs, jornais e sites diversos, concentrando rede de informações dinâmica e difusa. Os eventos de maior porte eram divulgados em plataformas diversas, enquanto os menores costumavam se restringir às redes sociais. De todos os eventos, 40% foram mapeados pela rede *facebook* e desses, 55% se referiam a programação na Asa Norte.
- Frequência dos Eventos:* Das 66 edições de Eixão do Lazer realizadas em 2017, a maioria não teve eventos divulgados ou programados. Foram 37 edições livres no trecho Norte e 44 edições livres no trecho Sul. Isso não significa que não houveram confraternizações, encontros ou programações mais intimistas nestes dias “livres”. O trecho Norte teve 29 edições com eventos (43% dos domingos e feriados); enquanto o Sul teve 23

(33% dos domingos e feriados) (Gráfico 5). Ou seja, houve mais eventos marcados na Asa Norte.

- c) *Tipos de eventos*: Os eventos foram agrupados em três categorias: educação e cidadania (cor roxa); saúde e esporte (cor verde); festas e feiras (cor azul), vide agenda de eventos para 2007 (apêndice). Dessa forma, percebeu-se que os bairros recebem eventos de temáticas distintas.

1- De natureza festiva, 62% dos eventos no Eixão Norte eram relacionados à música, à brechós, à feira de troca e vendas de artesanato; as campanhas de educação e cidadania priorizaram o trecho norte, sendo realizadas 70% das vezes nele. De certa forma, o Eixão Norte manteve a característica que foi impulsionada pelo GDF nos anos 90.

2- Eixão Sul mostrou-se mais esportivo, local em que se destinava metade dos eventos ligados ao tema. Eram caminhadas, clubes de corrida e passeios de patins; outros 40% dos eventos continham festas e feiras e por último 10% se referiam a campanhas de educação e saúde. Mais uma vez, o Eixão Sul manteve certa tradição quanto as características de atividades realizadas, no pretérito, como as primeiras iniciativas do “Eixão do Lazer”, década de 70 e 80.

3- Muitas das feiras, festas e produtos no Eixão do Lazer usavam Brasília, Eixão, o cerrado como tema, a exemplo do “Meu Eixão”, “Chefs nos Eixos”, “Festival do Ipê”, “Eixão Agro”, “Fluir no Eixo”, “Desce pro Eixão”, etc. (Figura 53).

- d) *Agente promotor*: 53% das atividades foram organizadas pela sociedade civil, são ONGs, coletivos ou grupos que - diante de um objetivo –unem-se na promoção encontros para prática de esportes e cultura. Os outros 47% são órgãos, autarquias ou instituições que fazem parte do poder estatal, como os conselhos de Classe, a Caixa Econômica Federal, o Instituto Federal de Brasília, Universidade de Brasília, o próprio DER, DETRAN, Bombeiros, Polícia Civil, etc. As atividades guardavam relação principalmente com o esporte, cultura e campanhas de saúde e educação.

- e) *Periodicidade*: Os eventos ao ar livre, concentraram-se no período entre abril e outubro (Gráfico 6), sendo que os meses de fevereiro, abril e setembro foram os de maior programação. Janeiro, novembro e dezembro tiveram poucas atividades previstas e o mês de março nenhuma que foi mapeada. Os eventos se distribuem conforme as variáveis climáticas, exceto fevereiro, que guarda relação com a temática carnavalesca. A Asa Norte tem melhor distribuição de eventos ao longo do ano, enquanto o Eixão Sul tem picos de efervescência.
- f) *Variáveis climáticas*: observa-se que intervalo entre os meses de maio a setembro é de pouca chuva, menor umidade relativa e com as menores temperaturas mínimas; já período de abril a outubro possui mais horas de sol; sendo os meses de setembro e outubro os que têm as maiores temperaturas. A cidade tem médias entre 25°C e 28,5°C ao longo de todo o ano. Dessa forma, a distribuição de eventos ocorre nos meses em que não chove, meses de abril a outubro (1); nos de maior probabilidade de chuva, de novembro a março, são escassos os encontros pré-programados (2); programações ao ar livre, ocorrem nos períodos de temperatura mais elevada e de menor umidade, em horários no período matutino (3), (Gráfico 7) e final da tarde. Nota-se que as variáveis climáticas interferem diretamente no calendário, cujos eventos pretendiam atingir um número expressivo de pessoas, estratégia observada inclusive na década de 1990 como demonstra acervo do ARPDF e da BN, cujos períodos da realização das atividades são similares

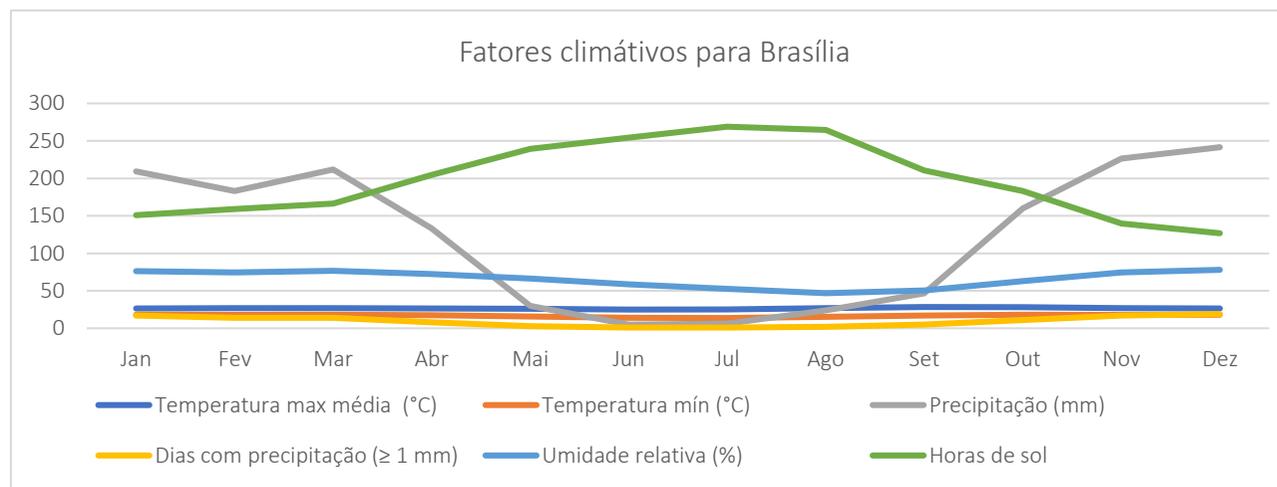


Tabela 7 Dados de Clima

DADOS DE CLIMA BRASÍLIA												
Mês	Jan	Fev	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Set	Out	Nov	Dez
Temperatura max média (°C)	26,5	27	26,7	26,6	25,9	25	25,3	26,9	28,4	28,2	26,7	26,3
Temperatura mín (°C)	18,1	18	18,1	17,5	15,6	13,9	13,7	15,2	17,2	18,1	18	18,1
Precipitação (mm)	209,4	183	211,8	133,4	29,7	4,9	6,3	24,1	46,6	159,8	226,6	241,5
Dias com precipitação (≥ 1 mm)	17	14	14	8	3	1	1	2	5	11	17	19
Umidade relativa (%)	76,2	74,7	76,8	72,2	66,2	58,7	52,7	46,8	50,3	62,8	74,5	78
Horas de sol	150,9	158,9	166,5	204,6	239,5	254,3	268,9	264,4	210,5	183,1	139,9	126,8

Fonte: Inmet, acesso em maio de 2019

g) *Pontos de encontro:* Os eventos ocorreram ao longo de todo Eixão, mas houveram locais cujos encontros eram frequentes. Na Asa Norte, dois trechos estavam entre os preferidos: o primeiro da SQN 114/214 a 116/216 e o segundo da SQN 111/112. Na Asa Sul, os encontros foram marcados entre os trechos: SQS 208 a 210 e SQS 102/202 a 103/203. Sendo que os clubes de corrida e patins organizaram suas atividades preferencialmente no Eixão Sul, enquanto os skatistas e as feiras predominantemente estão na Asa Norte, como demonstra mapa de atividades (apêndice).

O uso dos espaços públicos muda de acordo com as realidades sócio econômicas, culturais e períodos políticos. Nas décadas anteriores, os eventos com a temática infantil eram constantes, quando a taxa de natalidade no país era maior, ao passo que em 2017 houve edição dedicada especificamente aos cachorros, o “Pet day”, quando há diminuição da taxa de natalidade e expansão no mercado dedicado aos animais domésticos. Uma segunda observação é que eventos ligados a academias, clínicas terapêuticas, artes marciais, escolas, entre outros, foram promovidos para divulgação dos próprios estabelecimentos, constituindo vitrines nas laterais do Eixão, cujas “fachadas” se voltam para o asfalto e, por último, majoritariamente os eventos ocorrem nas faixas de domínio, local de sombra e temperatura amena, deixando a caixa viária para as atividades esportivas como corridas, caminhadas ou passeios ciclísticos, diferentemente dos anos de 1990, quando a programação ocorria na própria via.



53 Mosaico publicitário, Eventos no Eixão

Um domingo (ou feriado) qualquer

Esta parte da pesquisa foi dedicada às edições sem eventos pré-programados. As visitas tentavam construir um mapa do cotidiano com os equipamentos que eram espalhados pelo Eixão. Assim, foram marcados pontos de comércio e apoio, instalados nos mesmos lugares em quase todos os domingos e feriados. O “Mapa de Atividades, Asa Norte” e o “Mapa de Atividades, Asa Sul” (apêndice) seriam retratos do espaço em 2017 e serviriam de suporte para futuras comparações. Sobre o **“Mapa de Atividades, Asa Norte”**, pode-se considerar:

- a) O mapa da Asa Norte é repleto de equipamentos que se espalham de maneira quase uniforme, constando as seguintes atividades: aluguel de bicicletas, brinquedos infláveis e comercialização de alimentos, concentrando-se nos locais em que rotineiramente são marcados eventos - trechos das quadras SQN 112/212, SQN 115/215 e SQN 116/216; Há dois pontos de aluguel de triciclos e bicicletas, na SQN 209 e SQN 215, sendo que no último ponto há também oficina de pequenos concertos de bicicletas; Nas quadras SQN 205 e SQN 208 estão localizados *stands* de corretores de imóveis.
- b) Quase todas as quadras possuem quiosques de água de côco, exceto no trecho inicial mais próximo a rodoviária e o SQN 113/213. Existe apenas um ponto de caldo de cana, altura da SQN 205. Todos estão posicionados na caixa viária, na faixa das quadras 200 (a Leste).
- c) Os brinquedos infláveis estão localizados nas áreas verdes, à sombra das árvores e estão nas quadras que possuem sombra frondosa e perenes.
- d) O ponto onde se encontram os skatistas e patinadores, *Pico LongBrothers* é local de maior declividade do Eixão (SQN 216/116), junto a ele estão venda de bebidas, comidas, aluguel de equipamento de segurança;

- e) Entre as quadras SQN 210 e 211 há um agrupamento de árvores com corações desenhados em seus troncos. A intervenção de autoria desconhecida, tornou-se ponto de referência. Ali são (ou eram) ministradas aulas de ioga e o encontro da Banda dos Advogados Aposentados.
- f) Entre a SQN 112/113 há diversos quiosques próximos uns aos outros, o trecho recebe espécie de Mercado de Pulgas, ou aglomerados de brechós, barracas de troca, artesanato, entre outros, mesmo que não se tenham eventos marcados.

Sobre o **“Mapa de Atividades, Asa Sul”**, considera-se:

- a) O Eixão Sul igualmente recebe quiosques de comércio, brinquedos infláveis e alugueis de bicicleta ao longo de seu percurso, porém possui menos pontos de aglomeração que a Asa Norte, embora seja guarnecido pela rede de metrô;
- b) Possui quiosques de água de côco no início do trecho Sul, no meio e mais próximo do fim, SQN 202/203, SQN 208 e SQN 210. Quiosques que, assim como na Asa Norte, estão posicionados na caixa viária, na faixa das quadras 200 (a Leste).
- c) Os brinquedos infláveis estão localizados nas áreas verdes, à sombra das árvores, entre as SQN 207/208;
- d) Existe ponto de aluguel de bicicletas, patins e de triciclos, altura da SQS 208.
- e) Há pontos de banheiros químicos, SQS 103, SQS 105, SQS 107 e SQS 113.
- f) No início da Asa Sul são instalados os pódios de corrida, quando há competição. E no início da Asa Sul é possível ver grupos de patinadores.
- g) Na altura da SQS 104 há quiosque de cachorro quente.

Obviamente o que foi retratado em ambos os mapas são equipamentos que costumavam estar nos mesmos lugares. A locação dessas atividades permite vislumbrar a escolha por áreas sombreadas,

conforme Mapa de Vegetação e passagens subterrâneas (apêndice) e a preferência pela ocupação da faixa Leste do Eixo, devido ao sombreamento no período matutino, coincidindo com os horários de maior movimento do Eixão, entre 10h e 12h. Entretanto tais estruturas são efêmeras e certamente houve mudanças daquele período para o atual. Outro fato relevante é que os ambulantes e os quiosques de final de semana estão dispensados da obtenção de alvarás ou licenças, o que reafirma a flexibilidade, inclusive quanto ao número de profissionais que trabalham lá.

O fato é que os pontos de comércio, a presença de áreas sombreadas pela vegetação frondosa e exuberante criam microclimas e local de estar favoráveis à permanência das pessoas. Especificamente sobre a massa arbustiva, o Eixão recebe árvores de copa densa (mangueiras, jamelões, jaqueiras, sibipirunas, cambuís) e árvores ornamentais, que em determinada época do ano atraem os fotógrafos para ensaios de casamento, de gravidez e selfies (quaresmeiras, paineiras, sapucaias, flamboyants, ipês, sucupiras) (ver mapa em apêndice).

Sobre a influência da topografia, observa-se que a inclinação mais uniforme na Asa Sul (declividade média de 24,8m em 6,6km) proporciona menor desgaste físico, atraindo as corridas de rua, por conseguinte é o local em que há instalação de banheiros químicos. As corridas são marcadas para as primeiras horas de abertura do Eixão, quando as temperaturas são amenas e o número frequentadores é menor. Já a Asa Norte, com variação de subidas e descidas, favorece os esportes radicais, como corridas de carrinho de rolimã e competições de skates. Especialmente a SQN 215/216 funciona como ponto de descida, o *Pico Longbrothers* é o lugar de maior acidente geográfico e local favorito de encontro de pessoas que utilizam os skates longos, havendo competições de manobra, shows de músicas, venda e reparo de produtos afins e comércio de comida. Em estudo etnográfico sobre a subcultura de consumo do skate *longboard*, Campolina obteve o seguinte relato:

“O role lá no Eixão é uma coisa mais democrática, né? Bem mais do que a Ermida. A Ermida tem um nível de inclinação bem maior e acaba intimidando a galera (...). Mas no Eixão rola esse encontro, vai uma galera andar de bicicleta, vai uma galera andar de patins, então é bem movimentado. Na ermida a gente faz um rolé mais sossegado, a ladeira é exclusiva pro *downhill*. O Eixão é mais democrático mesmo, a gente aqui vai mais para se encontrar do que fazer um role.”. (CAMPOLINA, 2017, pp. 56-57)

O estudo aponta ainda dois lugares frequentados pelos skatistas na cidade; o Eixão e a Ermida Don Bosco, no bairro Lago Sul. Campolina apresenta o segundo frequentado por quem tem maior domínio do skate devido ao declive acentuado, enquanto o Eixão tem diversidade de público, que inclui iniciantes.

Percorrer a rodovia em edição de Eixão do Lazer proporciona o entendimento da monumentalidade do objeto e das distâncias que se encurtam no trajeto direto sem os retornos e contornos das tesourinhas; dos declives e aclives quase despercebidos quando se passa de carro; da arquitetura sob pilotis; da relação entre edificações e massa arbórea e a percepção da linha do horizonte. Considerando esses aspectos, percebeu-se que os lugares no Eixão que concentram, comércio, vegetação e acidentes geográficos recebem maior público, coincidindo com o mapeamento de atividades cotidianas, ou seja, a Asa Norte teria essa variedade que se mostra menor no trecho Sul (ver mapas em apêndice).

Além dos fatores físicos, nota-se características dos usuários que frequentam o espaço. O público de faixa etária e objetivos diversos podem ser agrupados conforme os equipamentos disponibilizados, os eventos e os horários. Os atletas de performance utilizam o espaço no início da manhã, entre 6h e 8h, quando o Eixão tem menor fluxo de pessoas e a cidade com temperatura amena, muitas vezes estão em grupos - são ciclistas e corredores (1). Há os atletas não profissionais,

que comparecem entre 9h e 10h e depois das 16h, caminham sozinhos, em duplas ou com seus animais de estimação (2). Há os esportistas radicais - patinadores e skatistas, marcam encontros junto aos quiosques de comida, entre 10h e 13h, o tempo de permanência varia conforme shows de música, batalhas de grafites e outras atividades (3). Há os que passeiam, frequentam o Eixão para sair da superquadra e ver gente. Percorrem-no a ermo, podem estar a sós ou em dupla, em trio, a pé, de bicicleta, alugadas ou não (4). Há os observadores, aqueles que colocam suas cadeiras de frente para rua, embaixo das árvores e lá permanecem, às vezes participam de piqueniques, leem livros e tomam sol. Esse grupo pode ficar no Eixão muito tempo, geralmente entre 10h a 14h (5). Nesse percorrido pelo espaço, constatou que o maior movimento se dá entre 10h às 12h, horário de partida pode ser postergado se houver consumo de bebida e comida. Com o sol quente, o Eixão se esvazia, para que - a partir das 16h- tenha nova leva de pessoas. Este segundo grupo faz exercícios e passeia despreocupadamente. Pode constatar que os frequentadores são crianças, jovens, adultos e idosos; muitos são moradores da Asa Norte e Asa Sul, mas também há os frequentadores externos, visto volume considerável de carros nas pontas das asas, SQN 116/216 e SQS 116/216.

Embora a maior parte das edições do Eixão do Lazer não tivessem eventos pré-programados, não significa que não ocorreram, significa apenas dizer que naquela edição não haveria superestruturas montadas para atender maiores eventos. Concluiu-se também que o Eixão era tomado por eventos promovidos pela sociedade civil organizada, impulsionados pelas redes sociais, cujo objetivo tende a ser mercantilização de produtos. Entretanto, ao estado caberia prioritariamente a manutenção do caráter de esporte, de saúde e de cultura, além da própria disponibilização e segurança do espaço. O Eixão do Lazer é ponto turístico e espaço de uso público com feições democráticas, presente no cotidiano da cidade. Diga-se espaço conquistado, construção histórica, que - embora arraigado nas reminiscências da própria cidade, frequentemente é testado em sua legitimidade. Não obstante o conjunto de programações, há também os passeios e encontros fortuitos facilitados

pela temperatura agradável, pelo ensejo da prática esportiva, do caminhar, estar ou simplesmente da observação do movimento de quem por ali passa. O Eixão virou opção assemelhada a um parque, parte integrante à cidade cujos jardins são extensão da residência, expressão da esfera pública, da forma de vida típica de Brasília, com vista para linha do horizonte e ponto de domínio da paisagem urbana. Brasília também é fruto do planejamento da hora comum, da vida ordenada pela lírica do cotidiano.

Há a retirada dos cones que impedem o tráfego.

Viatura do DER se apressa soando a sirene, são 18h.

Um segundo carro, também do DER, conduz os demais veículos, que não podem ultrapassá-lo.

E o Eixão volta a ser rodovia.



54 18h

3.3 Eixão do Lazer no imaginário

1. “Eixão Agro”, feira vende produtos alimentícios, dá palestras e faz propaganda de órgãos e instituições agrícolas

2. “Feira Livre”, feira com quiosques de alimentos, encontro de brechós e shows de bandas da cidade. Uma das atividades é a brinquedoteca em formato de acampamento

3. “Chefs nos Eixos” o evento gastronômico vendia churrasco feito nos tonéis

4. Flamboyants, adornam a Asa Sul

5. Unicórnio no “Meu Eixão”, crianças alugam o cavalo para dar voltas e tirar fotos SQS 108/208

6. Tendas de circo amenizam sombra no encontro de Brechós, Asa Norte

7. “Eixão Agro” expõe elementos de fazenda para compor o cenário, Asa Norte

8. Noiva faz ensaio fotográfico em maio ao tráfego de veículos no Eixão, foto retirada de perfil no Instagram



55 Mosaico de fotos

Imaginário e heterotopia

O cotidiano da cidade pressupõe apropriações espaciais de espectro amplo e complexo, sendo revisitada por seus próprios transeuntes que propõem novas formas de uso e expressão espaciais não previstas em projeto. A vivência é suporte para novas interpretações e criação de mapas mentais de navegação que se formam no imaginário daquele que percorre o lugar¹⁶⁵. Do mesmo modo, ocorre em Brasília, que não é apenas capital federal, é também lugar de crônicas. Sobre isso, diria Sophia Telles que os projetos de Lucio Costa guardariam semelhança com este gênero literário por dizerem muito com pouco, de uma forma adequada às percepções que se tem ou que estão em construção, desdobrando um problema¹⁶⁶.

Outra forma de leitura urbana pelo sujeito que a experimenta é a associação da arquitetura e elementos de iconografia. Frequentemente são utilizados componentes de construção ou mesmo edificações para simbolizar a própria cidade, escolhendo-se aspectos singulares para formar novo vocabulário, transcendente “a sintaxe da gramática”, favorecendo nova interpretação sobre estes mesmo os lugares¹⁶⁷ e espaços¹⁶⁸. Ressalta-se que o ato de caminhar pela arquitetura potencializaria este fato.

Para o caso do sistema viário, Tesourinhas, Buraco do Tatu, Eixinho de baixo, Eixinho de cima são termos do dia a dia, partes das soluções urbanas que articulam o cotidiano, configuram vocabulário próprio de Brasília, ao ponto de – por vezes – se transformar em propaganda, como na logomarca de comemoração dos 20 anos da cidade e do jornal Correio Braziliense (Figura 56). Na imagem, as tesourinhas estão estilizadas a fim de se assemelharem ao número vinte. Para ilustrar o exemplo,

¹⁶⁵ (BRESCIANI, 1997)

¹⁶⁶ (TELLES, 2018)

¹⁶⁷ (HOLANDA, 2011)

¹⁶⁸ (ROSSETTI, Brasília-Patrimônio, Cidade e arquitetura moderna encarando o presente, 2012)

56 Vinte anos de Brasília e do Correio
Braziliense. 1980

57 Capa do Livro Brasília Revisitada

dispôs-se três imagens lado a lado. A primeira é a original; a segunda define os vinte anos de aniversário de ambos e cuja imagem é rebatida, definindo simetria; a terceira, enfatiza as letras “C” e o “B” circunscritas no desenho viário. Usar o sistema de separação e ordenação de fluxos da via, faz com que o leitor rapidamente assimile a marca do jornal ao percurso realizado diariamente de carro. Associá-las ao jornal sugere periodicidade da leitura, reforçado no *slogan* “com você desde o primeiro dia”.



Brasília também é inspiração recorrente nas obras de Nicolas de Behr¹⁶⁹. O poeta a utiliza em título de seus livros (Porque Construí Braxília ,1993; Poesília, 2002; Brasília Revisitada, 2004; La Brasília, 2006 e nas capas deles como a reinterpretção da “cruz”, que é convertida em “X” (figura 56). O desenho original, apresentado com o Oeste voltado para cima, mais se assemelharia ao desenho de um “t”, que é subvertido pelo olhar diferenciado que a arte traria sobre os aspectos rotineiros da cidade. Outro trabalho do artista é a performance intitulada “Surfista a procura da piscina de

¹⁶⁹ Artista cuiabano, considerado um representante da poesia marginal e “poeta oficial da cidade”, por ter obra vultuosa com tema Brasília. Atualmente é possível visualizar seus poemas no site ://www.nicolasbehr.com.br/livros, acesso em junho de 2017.



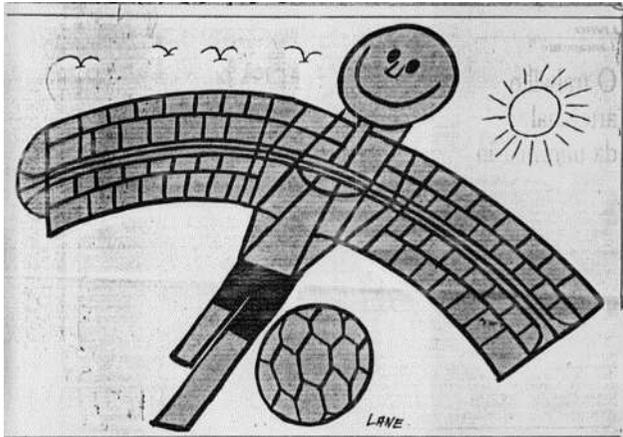
58 Surfista a procura da piscina de ondas, 1979, fotografia Luís Turiba

ondas”¹⁷⁰ (figura 58). A foto retrata a provocação envolvendo dois lugares da cidade, o Eixo Rodoviário e a Piscina de ondas no parque da cidade, atualmente desativada. Para isso, o poeta se situa à beira da via em horário movimentado – vide pedestres ao fundo; se traja de bermudas, chinelo e uma prancha de surfe e solicita carona. O interlocutor, aquele que dirige no Eixo Rodoviário, provavelmente está a caminho do trabalho e vem de direções como aeroporto Park Way, Taguatinga, Ceilândia, cidades satélites localizadas ao Sul do Eixão. Escolhe as proximidades das quadras SQS 215 e SQS 415, distante 8km do “destino” - a piscina, que à época fazia sucesso como opção de diversão. Nicolas Behr une trabalho e lazer na rodovia. A provocação se dá justamente pela contradição entre o local, o público e o tema. Além da ação em si, vale a análise da própria foto. Nela, observamos que o fotógrafo enquadrou o surfista, a rodovia e inseriu elementos de Brasília como a placa de endereçamento numérico, encabeçada pela palavra superquadra, o tipo edilício de seis pavimentos sob pilotis, ilustrado no pano de fundo, o poste de iluminação e a arborização exótica na cidade.

Em outro momento, o Eixão seria retratado de forma curiosa, desta vez por Lane. Para promover o dia das crianças, o Jornal de Brasília em 1979 ilustra com desenho que ocupa metade da página (Figura 58). O cruzamento de Eixos em forma de criança estampa a programação da Semana da Criança com opções como *Eixão do lazer*, o *Circo Alegre do Carequinha*, o filme *Dança dos bonecos*, espetáculo *Daniel Azulay e a turma do Lambe-lambe*. Em especial, a edição do Eixão do lazer¹⁷¹ (de 8h as 14h) teria futebol de campo, futebol de salão, capoeira, ginástica aeróbica, judô, karatê, voleibol e a presença do ex-jogador da seleção brasileira de futebol Nilton Santos. A descontração do final de semana é apresentada com a transformação do desenho urbano em um garoto, correndo de braços abertos. Inclinado suavemente para direita, diferenciando de tamanho das

¹⁷⁰ A foto compôs a exposição Arquivo Brasília: cidade e imaginário no Tribunal de Contas da União em 2010.

¹⁷¹ Evento, organizado pelo DEFER, cuja duração era variável, cada edição tinha um horário a depender das atividades.



59 Ilustração de Lane, Jornal de Brasília, 7 de outubro de 1979

“pernas” de forma a simular movimento de corrida em direção ao gol. O ilustrador escolhe dentre as atrações, aquela que teria imediata assimilação pelo leitor e a principal atração do Eixão do Lazer, o futebol. Não é gratuita essa escolha, visto ser um esporte popular muitas vezes jogado na rua.

Outro exemplo sobre o imaginário e o Eixão como lugar de lazer foi extraído do perfil @brasiliaretrofuturista da rede social Instagram, cujo endereço é dedicado a publicações de fotomontagens utilizando fotos antigas da cidade inserindo elementos inesperados e, por vezes, futuristas. Trata-se de três fotos, datadas entre os anos 1960 a 1970, em que aparecem as quadras residenciais e o sistema viário, usado como plataforma para as atividades. As pessoas inseridas estão em escala desproporcional à da cidade, posicionando-se como personagens principais. Na primeira, ciclistas percorrem a via como se estivessem trilhando percurso entre prédios, ao passo que o Eixo Rodoviário é transformado em marcas de pneus deixadas para trás. Na segunda, jogador de golfe está pronto para próxima tacada em bola estacionada no Eixão. Na terceira, grupo de crianças joga bolas de gude nos entroncamentos viários, as Tesourinhas. Em todas as ocasiões, os objetos substituem os carros, mas ainda agregam o sentido de velocidade e deslocamento na via.

As abstrações e ressignificações do Eixo Rodoviário ou Eixão são feitas a partir de quem conhece o lugar e para aquelas pessoas cuja releitura imagética também faz sentido. São vinculações afetivas ao espaço, consequência da modificação na percepção daquele lugar, é o que incita Foucault, quanto fala de “Outros Espaços”. O espaço real, vivenciado de maneira diversa, que provoca ressignificações é definido por Foucault¹⁷² como Heterotopia. Para ele esses outros espaços teriam seis características:

¹⁷² (FOUCAULT, 1967)



60 Fotomontagens @brasiliaretrofuturista, perfil
Instagram, acesso 2018

- a) toda sociedade teria a sua heterotopia;
- b) a sociedade pode atribuir a uma heterotopia existente, função diversa da que existia;
- c) heterotopias conseguem sobrepor vários espaços num espaço real, que por si só seriam incompatíveis;
- d) na maior parte dos casos, estão ligadas a frações de tempo, rupturas do homem a sua tradição temporal;
- e) pressupõem sistema de abertura e encerramento.
- f) função ligada ao espaço que sobra, desdobrando-se em dois aspectos. O de ser espaço ilusório - que espelha espaços reais- ou criar um espaço de compensação real, organizado em desconformidade com os nossos espaços.

Nesse sentido, o Eixão aparece como suporte de linguagem e de imaginário, espaço complementar ao Setor de Diversões Sul e Norte e heterotopia. Acontece em muitas cidades (1); é uma função

diversa do planejado (2); pode agrupar funções distintas de lazer, esporte, shows e a função viária (3); pode ocorrer uma vez ou por dez anos no mesmo lugar e depois mudar (4); ocorre em período marcado (5) cria espaços ilusórios na cidade com a montagem de palcos, pistas de skates, comércio de rua, áreas de lazer, etc. (6). Depois do tempo regulado, as ruas voltam às suas atividades rotineiras sem prejuízo de suas características anteriores. O que foi modificado, no entanto, foi a relação do sujeito com aquele pedaço de terra, afetada devido às novas práticas, cotidiano que ficará marcado nas lembranças do cidadão.

A maior das contribuições do Eixão do Lazer talvez seja a de se possibilitar novos olhares e interpretações sobre a cidade em si e sobre ele próprio. Em 1987, Hezir Espíndola mencionava que



61 Banner, A praia de Brasília, 2018

62 Quiosque Mr. Matte



no Eixão estaria convergida a saudade do mar e a necessidade de socialização¹⁷³. De certa forma, o Mr. Matte materializou a ideia ao expor quiosque com bancos inspirados no calçadão de Copacabana, cadeiras de praia, prancha de surf – com a descrição dos preços dos produtos- e poster do vendedor. A atmosfera recria o cenário beira mar, reforçada pelo banner que anuncia: “Nas praias de Brasília!” (Figuras 61 e 62).

Projetos, imaginário e Lazer

E se o Eixão do Lazer fosse eterno? Em caderno especial do Correio Braziliense, a professora Ana Paula Barros¹⁷⁴, propõe o “Eixão do Lazer Eterno (ELE)” como alternativa para deslocamento de veículos. Bastaria enterrar a via expressa como túnel para escoamento trânsito ao passo que o Eixo Rodoviário seria utilizado para deslocamentos feitos a pé, de bicicletas ou VLT. Para ela, o desenho se manteria intacto e a mudança se daria no uso.

Holanda (2015) afirma que o fechamento do tráfego aos domingos e feriados faz do Eixão lugar de festa. Segundo ele, são 4.000 pedestres que realizam a travessia diariamente, sendo que 98% utilizam a passagem subterrânea. Defende, porém, que a solução -da locomoção de pedestres e dos acidentes de trânsito- estaria em transformar a natureza da via, que não seria mais de expressa que atravessa o tecido urbano. Para ele, a via deveria estar no limite dos 60km horários, com arborização na faixa central e inserção de semáforos, que não reduziriam a força de macroelemento estruturante:



Perspectiva arquitetônica do encontro da ciclovia com a passagem de pedestres (em nível) e o túnel da passagem subterrânea de um ponto adaptado ao visual. A ciclovia atua como mais um elemento revitalizador das passagens.

63 Projeto DER, 2007

¹⁷³ JORNAL DE BRASÍLIA, "Eixão mostra a magia do circo", 21 de agosto de 1987, transcrição em anexo

¹⁷⁴ CORREIO BRAZILIENSE, Série Conexão Brasília, Sete décadas em movimento, uma cidade para Carros, anos 1960 obstáculos ao progresso, série publicada de 15 de julho de 2018 a 22 de julho de 2018.

“Pelo contrário, sua delicadeza com os pedestres fá-lo-ia mais memorável, até mais compatível com a escala residencial onde está inserido (...) o Eixão poderia ser uma bela avenida urbana, com sinais de trânsito a permitirem o cruzamento de pedestres na superfície e a faixa central arborizada” (HOLANDA, 10 mandamentos da Arquitetura, 2015, p. 157)

Assim, deveriam ser preservadas qualidades essenciais reconhecidas, enquanto o desenho do Eixão como causador de vítimas fatais do trânsito não mereceria permanecer tal qual original. Holanda faz paralelo com o vencedor do Concurso de Ideias do IAB, na década de 1990, que propunha solução semelhante.



64 Obra de arte no Eixo Rodoviário
65 faixas de pedestre no Eixo Rodoviário
66 Arborizaçã na faixa central



Em 2016, estudante de graduação da UnB, Amanda Sicca¹⁷⁵, iria propor solução da mesma natureza, cujas fotomontagens (Figuras 65 e 66) dão concretude às sugestões que remontam à época em que o termo “Eixão da Morte” era recorrente nos jornais, vide capítulo 1. O embasamento estaria em referências como a *Avenida 9 de Julio* em Buenos Aires; *Gran Vía*, em Madri; *Champs Élysée*, em

¹⁷⁵ De L a W, acesso em 9 de maio de 2019, disponível em https://issuu.com/amandasicca/docs/de_l_a_w

Paris, entre outras. A intervenção simples, com custo relativamente baixo e quase imediata não leva em consideração que os exemplos trazidos são de ruas delimitadas por lotes em quarteirões, cujo térreo é destinado a comércio e serviço, indutor de fluxo. Brasília, contudo, é exemplo único. Nenhuma das vias possui a extensão quilométrica do Eixo Rodoviário e o chão livre, criado pelas edificações sob pilotis, que possibilita inúmeros caminhos. O elemento que define, desenha os limites é o rodoviário. Desta forma, não há garantia de travessia nas faixas desenhadas.

Outra proposta é a implantação de ciclovias nas faixas de domínio do Eixo pelo DER ainda em 1989. O projeto teria faixas que acompanhariam a linearidade, objetivando receber os ciclistas que pedalavam na faixa central. Em 2007, os estudos continuam, apesar de os ciclistas não mais pedalarem na pista. Em ambos os casos, o fluxo em sentido Norte-Sul continua sendo estimulado, enquanto o de Leste-Oeste não é desenvolvido.

Em 2012, Concurso de Passagens do IAB solicitaria ideias para revitalização das passagens, tendo como enfoque soluções para o trecho central, próximo a SQS 102/202. Os desenhos deveriam ter possibilidade de replicação. Nessa ocasião, além das insistentes faixas de pedestres, apareceram zonas de comércio, ciclovias e áreas de estar. Há consenso, porém, de que a construção de passarelas em altura, obras de arte (figura 64), descaracterizaria completamente a proposta original, extirparia a vista livre do horizonte, além de ter os mesmos problemas das passagens subterrâneas como roubos, falta de iluminação, falta de manutenção, acessibilidade, etc.

Em todas as propostas é evidenciada a massa arbórea, como latente amalgama para solução do conflito de fluxos entre carros e pedestres, solução que extrapola o corredor linear escuro em que não se vê o fim e cujos inúmeros imaginários podem surgir na cidade de quase sessenta anos. Cabe

ainda ressaltar que o debate é enriquecedor e de importância não circunscrita apenas à população local.

67 Concurso de passagens do Eixão, IAB 2012

68 Concurso de passagens do Eixão, IAB 2012

As propostas do concurso apresentam as faixas de domínio da rodovia como áreas de lazer não restritas aos domingos. São praças, estares e pontos comerciais que seriam extensões das áreas comerciais das entrequadras, formando eixo de conexão entre os sentidos Leste-Oeste. Em especial, o vencedor cria malha cicloviária que interliga os sentidos Norte-Sul



A large, spreading tree with vibrant yellow flowers dominates the center of the image. The tree's branches are thick and dark, creating a complex network against the clear blue sky. The ground is covered in a layer of fallen yellow petals, and two children are seen playing in the lower right corner. In the background, a modern building with large windows and a parking lot with a few cars are visible. The overall scene is bright and sunny, suggesting a pleasant day in a park or campus.

CONCLUSÃO

A dissertação de mestrado cujo tema é o Eixão do Lazer apresentou o Eixão como via central de trânsito rápido pertencente ao Eixo Rodoviário Residencial, sistema ordenador e hierarquizador de toda infraestrutura viária do Plano Piloto de Brasília. A pesquisa apresenta o Eixão como elemento distinto, cuja importância e escala, em relação às demais, fez com que se tornasse sinônimo de Eixo Rodoviário, embora – a princípio – não fosse. O Eixão é, no entanto, parte do Eixo Rodoviário que é mais abrangente e corresponde ao eixo de desenho traçado no partido urbanístico de Lucio Costa em contraposição a outro eixo, que também corresponde a uma via, o Eixo Monumental. Ambos se atravessam, especializando, constituindo, dividindo e organizando a cidade. O desenho é hermético, simbólico e convertem-se em um todo indivisível e símbolo de possibilidade, derivados do contexto paradigmático da década de 1950, cujas soluções empregadas em Brasília se assemelhavam a outras já testadas naquele período e anteriores.

No aspecto do Concurso da Capital Federal, o estado da arte abrangia técnica rodoviária empregada para garantia de trânsito fluido e velocidade constante, detendo a mais avançada técnica de planejamento. Para isso, emprega retornos em desnível, separação de fluxos entre carros e pedestres, zoneamento de funções, entre tantos outros elementos que iriam compor Brasília e seu sistema circulatório, considerado meio de conexão entre as demais funções citadinas. O projeto de Lucio, em relação às demais propostas, era coeso, de fácil apreensão, considerado o único para uma capital e, posteriormente, “Apoiose do Urbanismo Brasileiro”.

O Plano Piloto ordena as funções trabalhar, morar, circular e recrear-se, premissas resultantes dos Congressos internacionais de arquitetura moderna, sem ater-se exclusivamente à Carta de Atenas. Costa lança mão de elementos do classicismo, da cidade-linear, da cidade-jardim e de sua própria experiência pretéritas. O cruzamento de eixos além de designar papéis específicos a cada um de seus elementos, desenvolve nó urbano configurador da Plataforma Rodoviária, marco zero, amarra papéis tão distintos como símbolo e função. A cidade é artefato moderno e compõe espaços além

dos projetados, inspiradores de novas leituras, camadas diversas de temporalidade que se sobrepõem, quando analisadas – especialmente - sob o ponto de vista do pedestre que subverte a função circular, dando novo sentido a ela. Ainda sobre os eixos de projeto, cabe ao Eixo Monumental (L-O) abrigar as conjunturas que uma capital carrega; ao Eixo Rodoviário (N-S), afirmar a própria função da monumentalidade, quando traz para si todas as funções utilitárias, burocráticas e cotidianas do lar, além de ter representatividade ímpar.

A “coluna vertebral” urbana, ou seja, os eixos são também elementos norteadores. Em relação ao Eixo Rodoviário Residencial, assimetria e declividade possibilitam localizar quem passa e chega a atuar marco ao designar termos como “a baixo” ou “a cima”, “Norte”, “Sul” a depender da composição da paisagem e sua relação com determinados exemplares da arquitetura, como a Torre de Tv, o prédio do Banco Central, o Conjunto Nacional ou mesmo a Esplanada dos Ministérios. É classificada como rodovia apesar de não se enquadrar na classificação do CTB como tal e tem manutenção efetuada pelo DER do DF, articulando-se com as demais rodovias e vias urbanas da cidade. O tráfego eficiente da rodovia permite o desenvolvimento de velocidade constante de 80 quilômetros horários no Eixão e 60 quilômetros horários nos Eixinhos, mesmo com fluxo considerável. Porém, a prioridade dada ao veículo traz efeitos indesejáveis, como a criação de barreiras fragmentadoras do tecido urbano em duas partes, Leste e Oeste, ou “oriental” e “ocidental” e acidentes de trânsito, que incluem as travessias indevidas de pedestres.

Sua nomenclatura se dá pelo Sistema Rodoviário do DF como DF 002. Está composta por três avenidas que correm paralelamente, interligadas por viadutos com retornos em níveis diferenciados, desenhados a fim de se evitarem congestionamento e permitirem fluidez veicular. O Eixo Rodoviário Leste (L) e Eixo Rodoviário Oeste (W) separam-se da avenida central por generosa área verde, denominada de faixas de domínio. A avenida central é a mais larga, mais veloz é o eixo grosso do desenho que ficou conhecida por Eixão. As auxiliares são “eixinhos de baixo” e de “cima”,

tendo como referência as cotas do lago Paranoá e o próprio Eixão. Estão presentes também o posteamto de iluminação, as redes complementares (elétrica, esgotamento sanitário, águas pluviais) subterrâneas e sinalização gráfica sóbria. Elementos mínimos de construção que proporcionam vista livre e desimpedida para o confronto entre linha do céu e horizonte emoldurado por massa arbustiva que acompanha as pistas. Especificamente sobre o Eixão, a via ganhou visibilidade sobre as demais a ponto de ser usado como sinônimo para este conjunto, em metonímia.

A concepção de Brasília desenvolve e assimila as relações entre sujeito-espço ao ideário contemporâneo de quem a originou e por isso é listado como Patrimônio Mundial da Humanidade pela Unesco desde 1987. A patrimonialização não garante, contudo, que o modelo urbano permaneça estático, assegura apenas debate sobre futuro da utilização dos espaços e da salvaguarda das Escalas de Brasília - proporções projetuais de aspecto residencial, gregário, monumental e bucólico – e também as escalas do Eixão, cuja análise demonstra serem imiscuídas, destacando-se todas as relações latentes, quando em edições de lazer.

O fomento de uso por pessoas na rodovia se deu, entretanto, pelo próprio estado na inauguração da cidade. A festa de 1960 incluiu desfiles, queima de fogos, pirotecnias e corrida automobilística. O evento marca definitivamente o lugar, visto comportar número expressivo de pessoas e ser detentor de estrutura aberta a diferentes formas de organização espacial desde desfiles cívicos, montagem de quadras esportivas, palcos de shows, apresentações circenses entre outros. Ademais, pela centralidade e seu caráter de passagem.

A apropriação diversa possibilita a contemplação da vista livre e desimpedida, que não pode ser percebida dentro de um parque ou de uma superquadra. O Eixão é ponto de domínio de paisagem, que passa a ser usufruído esporadicamente e espontaneamente, não apenas em momentos de comoção social como desfiles e cortejos fúnebres, mas também para prática esportiva como *cooper*

e passeios ciclísticos nos anos posteriores a 1960, fato que passou a ser coibido devido aos constantes atropelamentos. Esses episódios, somados às imprudências diversas dariam o apelido de “Eixão da Morte” para a rodovia. A violência de trânsito, no entanto, não estava ou está circunscrita à Brasília.

Algumas medidas educativas de âmbito nacional surgiram para amenizar a estatística assombrosa para os anos entre 1970 a 1980. Sobre o Eixão foram promovidos debates e algumas das soluções incluíam a colocação de cercas e grades como barreiras para o fluxo transversal de pedestres, bem como as campanhas pelo uso das passagens subterrâneas. Os resultados viriam de campanhas de educação de trânsito, fiscalização de velocidade, aplicação de multas e dicotomicamente da concentração da prática de lazer na rodovia em um único dia da semana, aos domingos (e também aos feriados).

Domingos e feriados também se constituem dias de exceção quando as caixas viárias, integradas às arborizadas faixas de domínio transformam-se em espaço público de consideráveis 165,6 hectares. O Eixão com trânsito proibido para carros, dedica-se ao recebimento de pedestre, subvertendo a lógica modernista. A rua central, acessada facilmente a pé, de bicicleta, de carro, de ônibus, de metrô e cuja infraestrutura dá suporte a infinidades de usos recreativos e culturais para diferentes públicos e tem apropriação que suplanta ideário de projeto urbano.

É possível contar essa trajetória devido ao levantamento histórico realizado por esta pesquisa. A prática de lazer na rodovia é intrínseca, ora espontânea, ora promovida e cuja transformação das faixas de domínio em arquibancada para espetáculo naturaliza a posterior integração à caixa de asfalto. Dessa vez não mais como espectador, mas integrante das atividades realizadas ali mesmo. A natureza da proposta relacionava-se à saúde e bem-estar, mas que – inseridas nas dinâmicas sociais - ganharam amplitude de recuperação da força laboral passando à dimensão cultural.

Sob essa perspectiva, o maior ganho da pesquisa foi demonstrar que o Eixão do Lazer, inclusive com esse nome, tinha data de nascimento muito anterior da que é costumeiramente reportada pelas mídias jornalísticas e também demonstrou o motivo pelo qual a década de 1990 ficou marcada como início do projeto. Primeiramente apresentou-se que as políticas públicas brasileiras, em 1958, estavam voltadas para a prática esportiva de massa e tinham na “Campanha Ruas de Recreio” modelo inspirador para condução das primeiras atividades, realizadas com o nome “Eixão do Lazer”, aglutinadas ao programa Esporte Para Todos. Este, inspirado no documento “Carta Europeia do Desporto para Todos”, objetivava a criação de espaços que auxiliassem a promoção de atividades físicas, a fim de combater o sedentarismo pós revolução industrial. A rua de lazer de âmbito nacional, criada em regime militar, teve mais uma função. A massificação do esporte, conduzida pela equipe de professores, promovia o Governo, mas também articulava as pessoas, levando-as a ocuparem os espaços públicos.

Ainda sobre o “Eixão do Lazer”, o definiu como projeto incentivador de práticas esportivas, edições anuais, desenvolvidas no trecho Sul da avenida e que era encabeçado por técnicos do Defer desde 1971 e que seis anos depois foi incorporado ao EPT, o que contribuiu para melhor organização e ganho de escala. O “Eixão do lazer” passou a guarda-chuva de ocupações plurais no Eixão, mas que guardavam relação com o termo lazer, como as recreações posteriores às solenidades cívicas, o televisionamento de partidas de futebol, desfiles de escolas de samba, campeonato de paraquedismo, etc. Os fomentos tornam-se Eixão do Lazer, independente da organização exclusiva do Defer ou dos circuitos esportivos.

Dentre os documentos, destaca-se o croqui do Eixão do Lazer de 1978 como ponto de partida para busca. Nele está explícito o termo “Eixão do Lazer”, em data anterior a 1991; contém atividades que se realizaram - esportes coletivos dispostos em circuitos – condizentes com o conceito de Lazer à época e está relacionado a um momento cívico (que auxiliaria na busca por outras edições). Além

desse documento, outro de origem no CAUMA, foi igualmente importante. Os debates com a pauta “problema do Eixão”, mostraram a dimensão completa da relevância que Eixão do Lazer representaria para Brasília além de percebê-lo como efeitos da vivência arquitetônica e solução para alguns dos “problemas”.

O levantamento histórico mostra que os objetivos de ocupação da via se moldaram conforme ocasião. É a necessidade de espaço público generoso para celebrações estatais; é a criação de local de esporte e de lazer para os moradores das superquadras, é a autopropaganda e reafirmação de governo, é mediação entre carros e pedestres, é a mobilidade urbana, é o caso fortuito de comoção social e protestos, entre outros. Outro dado relevante foi apontado, os eventos de rua cumprem função social na medida em que dão suporte para que população de diferentes estratos sociais participem de eventos gratuitos, tenham acesso à cultura, ao esporte e minimizem dificuldades que teriam para acessar eventos privados ou espaços fechados.

A oficialização do Eixão como espaço público de lazer, entretanto, foi apenas em 1991, ou seja, vinte anos depois de sua primeira realização. As edições esparsas passaram a ser semanais, em horários amplos e ocorreram na integralidade da via. Naquela década, o GDF promoveu inúmeros eventos, noticiou-os e incentivou o uso do lugar, especialmente no trecho próximo à SQN 104/204 norte, oferecendo atividades diversificadas. Os atrativos foram bem recebidos pela população, formada por pessoas de diferentes regiões do país e que tiveram a inserção de elementos de suas origens, como as festas populares e shows regionais. Assim o GDF construiu a imagem de que o Eixão do Lazer é democrático, popular, atende a várias faixas etárias e diferentes públicos. Os anos de 1990 foram realmente importantes na consolidação do espaço como cultura, visto que a Administração da cidade empenhou recurso, mão de obra e divulgação dos eventos realizados, instigando a frequência, foram sete anos à frente do trabalho, que foram utilizados como material de pesquisa, catalogados e apensados.

A pesquisa demonstrou também as tentativas de interrupção e reconfiguração do espaço, a exemplo de 2008. Naquele ano, o próprio GDF testaria a legitimidade do Eixão do Lazer ao propor extinção gradativa do programa. O que parecia unanimidade teve vitória ligeiramente superior a 50% em pesquisa realizada pelo jornal Correio Braziliense. Além disso, as discussões sobre o redesenho da rodovia são cíclicas, apareceram em 1990, 2008 e 2012 e 2018, apesar dos índices de trânsito se mostrarem menos agressivos entre os anos de 1970 e 1980.

Outro destaque que se deu foi a interferência das redes sociais na organização dos encontros e eventos promovidos pela sociedade civil a partir dos anos 2000 e o novo papel do poder público, que antes conduzia todos os trabalhos e teve importância direcionada a manter o caráter temático como esporte, cultura, saúde e educação. O que ocorria por meio da Secretaria de cultura, esporte ou da Administração de Brasília passa a ser desenvolvido segundo os próprios interesses institucionais como as campanhas sobre saúde mental do Conselho de Psicologia, conscientização sobre consumo de água pela CAESB, concertos da Faculdade de Música da Universidade de Brasília, etc. O acompanhamento dos eventos para este período, trouxe a possibilidade de relacionar as manifestações atuais com as promovidas pelo GDF, por exemplo. Em 2017 programação inclui batalha de *Djs* e de grafites, feira de animais de estimação; enquanto os anos anteriores destacariam canto coral ou competição de bandas de fanfarras. As transformações se refletem no cotidiano do Eixão.

Aliada aos fatores de fomento governamental e de redes sociais, a própria infraestrutura demonstrou-se elemento organizador destas ocupações culturais. Clima, topografia e vegetação são elementos físicos que distribuem as atividades conforme suas vocações. São os aclives, declives, a regularidade topográfica, os sombreamentos amplos ou rarefeitos, a dramaticidade dos indivíduos arbóreos, as estações de chuva e seca, que conjuntamente configuram áreas de estar, recreação, contemplação e de passagem, cujo local foi projetado para fluxo e não para permanência, que passa

a ser possível na medida em que as árvores crescem e florescem. Todos esses componentes acabam por diferenciar as atividades recorrentes para o trecho Eixão Norte e Eixão sul. Percepção obtida pela observação local e rastreamento virtual, cujos inúmeros e-mails recebidos, via *feed*, possibilitaram a construção de agenda de eventos e criação de método de visitas que ocorreram em 40% de todos os domingos e feriados de 2017. Os registros da pesquisa de campo (fotografias, apontamentos, desenhos, croqui) foram convertidos em considerações e mapas. O material produzido está apensado a este trabalho e faculta a comparação com anos anteriores ou porvindouros. Assim, papel e pesquisa de campo, produziram registros, inclusive fotográficos, que não foram explorados por livros ou revistas especializadas, mas que a partir do estudo poderão ser.

A contribuição permitiu ainda a possibilidade de traçar paralelos com outros espaços públicos de lazer, sistematização que foi feito por este trabalho. Os parques urbanos, os parques em linhas férreas e ruas de lazer são estratégias que proporcionam lugares demandados nas cidades contemporâneas. A pesquisa apontou Brasília como parte de rede crescente de cidades da América Latina, Europa e outros que transformam espaços obsoletos sejam ferrovias ou vias como lugar de recreação, especialmente as metrópoles. Além disso, apontou quais fatores dão sobrevida a eles, quais sejam: rede de transporte público, proximidade a áreas de restaurantes e residências, de fácil referência, seguras, policiadas e inseridas no cotidiano. E igualmente apresentou características de que dispõem estas iniciativas, presentes também no Eixão do Lazer, como: baixo custo, facilidade de implementação, demanda crescente, gratuidade, pluralidade de público e lugar de expressão cultural. A partir dos estudos de caso, o Eixão destacou-se como paradigma nacional, influenciando a apropriação de pelo menos cinco avenidas brasileiras, inclusive a avenida defronte Copacabana no Rio de Janeiro e de duas avenidas importantes em São Paulo, cidades mais antigas, mais povoadas e com espaços públicos consolidados. Provavelmente o Eixão do Lazer impulsionou outras avenidas pelo país, quiçá foi modelo apropriado internacionalmente. O fato até então não recebia o devido destaque.

Os estudos comparativos também permitiram traçar diferenças. A avenida é ladeada por massa arbórea, e não por edificações. Quando em lazer, a faixa de domínio da via é incorporada ao espaço, ganhando dimensões monumentais. A área, quatro vezes maior que a rodovia e cedida ao pedestre, tem forte simbolismo na cidade de matriz rodoviária, que – nesse instante – coloca o indivíduo em primeiro plano, dando a ele o poder de percorrer pela cidade. Tal emancipação no espaço público, possibilita a percepção de nuances, que promovem o diálogo com a monumentalidade, com condições atmosféricas, com a escala bucólica e os demais elementos da concretude simbólico-espacial de que dispõe a cidade-parque que é Brasília. Neste instante as técnicas viária e paisagística não se confrontam, mas estão unidas conformando espaço de características ímpares e que encurtam as distâncias entre Leste-Oeste ou Norte-Sul que podem ser percorridas em trajeto contínuo sem obstruções de retornos, rampas ou escadas. A cidade para carros vai sendo devolvida para os pedestres por meio da mesma estratégia de desenho usada no dia a dia, a materialidade é exatamente a mesma, o que muda é a abstração que se faz dela.

Os novos usos e apropriações do Eixão criam suporte para interpretações, percepções que envolvem a comunidade, muda os vínculos de afeto e sobrepõem espaços, a princípio incompatíveis. É heterotopia, afirmativa do traçado que dá margem à inúmeros imaginários. Sobre o imaginário explorou-se exemplos em cujo traçado viário ou especificamente o Eixão foram transformados em espécie de vocabulário próprio e que o reforçam como parte essencial de Brasília. Explorou-se também o Eixo Rodoviário Residencial como elemento instigador e de inquietudes, que permeiam coletivamente as expressões projetuais e artísticas com as proposições de faixas de pedestres, os semáforos, os muros e também os poemas, os grafites enfim. E apesar disso, continua com traçado semelhante ao desenho original.

A disposição cronológica que esta dissertação se propôs a fazer, apontou diferentes momentos vivenciados desde a concepção da capital até hoje e remonta a história de um importante lugar de

configuração urbana do Plano Piloto. Estudar a cidade, Patrimônio Cultural da Humanidade, sob esse aspecto, complementa o percurso histórico da Capital, caracteriza o traçado viário, inaugura pesquisa sobre o lugar que até então não foi dada a devida importância, entende a naturalização do espaço público e demonstra que “o ato deliberado de posse” descrito por Lucio Costa não se dá apenas pela implantação do desenho arquitetônico, mas também se dá pelo seu uso de carro, de skate, a pé, pela música e pelo *dolce far niente* de quem senta e observa o movimento de lá para cá aos domingos e feriados.

Além do material encontrado, há muitos outros que não puderam ser incluídos devido a exiguidade do tempo que o mestrado impõe. A pesquisa não se encerra aqui, ao contrário, pode e deve servir de partida para outros estudos sobre Espaços Públicos de Brasília, Ruas de Lazer, Eixo Rodoviário, Eixão do Lazer, Passagens Subterrâneas e outros. Entender o Eixão do Lazer como espaço público, é fundamental porque auxilia a compreensão de Brasília para além da reflexão de projeto. O espaço vivido e experienciado é reflexo de contexto social, político e filosófico de uma cultura local e global.



REFERÊNCIA BIBLIOGRÁFICA

- BEHR, N. (2014). *Brasília-Z - cidade-palavra*. Brasília: Edição do Autor.
- BOTELHO, L. (2009). O princípio das escalas no Plano Piloto de Brasília. Em F. Leitão, *Brasília 1960-2010* (pp. 87-97). Brasília: SEDUMA/Terracap.
- BRAGA, M. (1999). *O concurso de Brasília - sete projetos para uma capital*. São Paulo: Cosac Naify.
- BRESCIANI, M. S. (1997). Cidade, cidadania e imaginário. Em C. F. Souza, & S. J. Pesavento, *Imagens Urbanas. Os diversos olhares na formação do imaginário urbano*. Porto Alegre: Editora da Universidade/UFRGS.
- BRUAND, Y. (1991). *Arquitetura contemporânea no Brasil*. São Paulo: Perspectiva.
- CAMPOLINA, R. F. (2017). Monografia apresentada ao Departamento de Administração. *Um estudo etnográfico sobre a subcultura de consumo do skate longboard e seu sistema de valores*. FACE/UnB.
- CARPINTERO, A. C. (1998). Tese de doutorado. *Brasília: prática e teoria urbanística no Brasil, 1956-1998*. São Paulo: FAU/USP.
- COHEN, J.-L. (2013). *O futuro da arquitetura desde 1889*. São Paulo: Cosac Naify.
- CORBUSIER, L. (1933). *Carta de Atenas*. (R. Sherer, Trad.) São Paulo: HUCITEC/edusp, s/d.
- COSTA E LIMA, R. M. (2009). Avaliação da arborização urbana do Plano Piloto. *Avaliação da arborização urbana do Plano Piloto*. Brasília, DF: Departamento de Engenharia Florestal, UnB.
- COSTA, L. (1957). *Relatório do Plano Piloto de Brasília*. Depha. Brasília: GDF.
- COSTA, L. (1995). *Registro de uma vivência*. São Paulo: Empresa das Artes.

- COSTA, M. E., & LIMA, A. V. (1985). Brasília 57-85 do plano piloto ao Plano Piloto. Em F. L. org., *Brasília 1960 2010: passado, presente e futuro*. Brasília: SEDUMA.
- CRULS, L. (1894). *Relatório da comissão exploradora do Planalto Central: Relatório Cruls* (6ª 1995 ed.). Brasília: CODEPLAN.
- DUMAZEDIER, J. (1979). *Sociologia empírica do lazer*. São Paulo: Perspectiva.
- FERREIRA, J. A. (1959). *O lazer Operário: : um estudo de organização social das cidades*. Salvador: Livraria Progresso.
- FICHER, S., & PALAZZO, P. P. (2005). Paradigmas urbanísticos de Brasília. *Cadernos PPG-AU*(Edição Especial).
- FILHO, A. S. (2007). Dissertação de Mestrado. *PDSDF, Plano diretor de sinalização do Distrito Federal*. Brasília, DF: FAU/UnB.
- FOUCAULT, M. (1967). Outros Espaço. *Conferência proferida por Michel Foucault no Cercle d'Études Architecturales*.
- Fundação Israel Pinheiro. (2002). Catálogo de Exposição. *Brasil, Brasília e os Brasileiros*. Brasília, Brasil.
- GEHL, J. (13 de 01 de 2017). "ARQUITETURA ERA FEITA PRIORIZANDO PRÉDIOS, NÃO AS PESSOAS". (D. R. Burgierman, Entrevistador) Brasil. Acesso em 2019, disponível em <http://umbrasil.com/videos/arquitetura-era-feita-priorizando-predios-nao-as-pessoas-diz-jan-gehl/>
- GOMES, C. L. (2004). *Dicionário Crítico do Lazer*. Belo Horizonte: Autêntica.
- GOMES, C. L. (2005). *Lazer e trabalho*. Brasília: Sesi/DN.

- HOLANDA, F. (2002). *O espaço de exceção*. Brasília: UnB.
- HOLANDA, F. (2011). *Arquitetura e Urbanidade*. Brasília: FRBH.
- HOLANDA, F. (2015). *10 mandamentos da Arquitetura*. Brasília: FRBH.
- HOWARD, E. (1996). *Cidades-Jardins de amanhã*. (M. A. Lagonegro, Trad.) São Paulo: HUCITEC.
- JACOBS, J. (2014). *Morte e Vida de Grandes Cidades Americanas*. São Paulo: Martins Fontes.
- KUBITSCHKE, J. (1975). *Porque construí Brasília* (2000 ed.). Brasília: Senado Federal.
- LEITÃO ORG., F. (2009). *Brasília 1960-2010: presente passado futuro*. Brasília: SEDUMA/Terracap.
- LEIVA, J., & MEIRELLES ORG., R. (2018). *Cultura nas capitais: como 33 milhões de brasileiros consomem diversão e arte*. Rio de Janeiro: 17 street.
- MARCELLINO, N. C. (1983). *Lazer e humanização*. Campinas: Papirus.
- MENDES, M. (1995). *O cerrado de casaca*. Brasília: Thesaurus.
- MUNHOZ, V. (2004). Ruas de lazer. Em C. L. Gomes, *Dicionário Crítico do Lazer*. Belo Horizonte: Autêntica.
- ONU. (2014). *Perspectivas da população mundial*. Fonte: <https://www.unric.org/>
- PEREIRA, M. A. (1977). *Arquitetura Brasileira Após Brasília - Depoimentos*. Rio de Janeiro : IAB.
- PNUD;. (2017). *Relatório de Desenvolvimento Humano Nacional - Movimento é vida: Atividades Físicas e Esportivas para Todas as Pessoas*. Brasília: PNUD.
- ROSSETTI, E. P. (2010). *Lucio Costa e a Plataforma Rodoviária de Brasília*. Acesso em fevereiro de 2018, disponível em www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/10.119/3371

- ROSSETTI, E. P. (outubro de 2012). *Brasília-Patrimônio, Cidade e arquitetura moderna encarando o presente*, 149.07. Fonte: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/13.149/4547>
- ROSSETTI, E. P. (2012). *Arquiteturas de Brasília*. Brasília: Instituto Terceiro Setor.
- SEGETH. (Fevereiro de 2018). *Geoportal*. Fonte: www.geoportal.segeth.df.gov.br/mapa/#: www.geoportal.segeth.df.gov.br/mapa/#
- SILVA, E. (1985). *História de Brasília - um sonho, uma esperança, uma realidade*. Brasília: Senado Federal.
- TAMINI, L. F. (1994). *Memória da construção de Brasília*. Brasília: Royal Court.
- TAVARES, J. (2014). *Projetos para Brasília, 1927-1957*. Brasília: IPHAN.
- TEIXEIRA, S. (2015). TESE DE DOUTORADO. *PROGRAMAS ESPORTIVOS NO ESTADO MILITAR: AÇÕES DO "ESPORTE PARA TODOS" PARA EDUCAÇÃO POPULAR (1973-1990)*. UBERLÂNDIA, BRASIL: UNIVERSIDADE FEDERAL DE UBERLÂNDIA.
- TELLES, S. d. (2018). Ensaio sobre a utilidade lírica. Em L. COSTA, *Registro de uma vivência*. São Paulo: Sesc.
- TENÓRIO, G. (2012). Tese de doutorado. *Ao desocupado em cima da ponte*. PPGFAU/Unb.



ANEXOS

- a) Programa Oficial da Pátria de 1976
- b) Programa Oficial da Pátria de 1977
- c) Programa Oficial da Pátria de 1980
- d) Decisões do Conselho de Arquitetura, Urbanismo e Meio Ambiente - CAUMA
- e) Anexo I, Decisão 102-CAUMA, transcrição do Relatório
- f) Anexo II, Decisão 102-CAUMA
- g) Transcrição de reportagem, CB, Eixão Mostra a Magia do Circo 1980
- h) Transcrição de reportagem, CB, Cinquenta mil alegam o Eixão 1985
- i) Decreto Nº 13.250/1991
- j) Lei Distrital Nº 2.127/1998

a) Programa Oficial da Pátria 1976



DIA 1.º DE SETEMBRO, QUARTA-FEIRA

09:00 horas — DESFILE DA JUVENTUDE

Local — **Eixo** Rodoviário Sul

Traje — Passeio

Convite extensivo à família

19:30 horas — EXPOSIÇÃO DO PINTOR YEDDO
NOGUEIRA TITZE

Local — Sala de Exposições da
Fundação Cultural do DF — W-3
Sul — O. 508

Traje — Passeio

Convite extensivo à família

20:30 horas — ABERTURA DA EXPOSIÇÃO DE
ARMAMENTO MILITAR E EQUI-
PAMENTOS DA EMPRESA BRASI-
LEIRA DE AERONÁUTICA

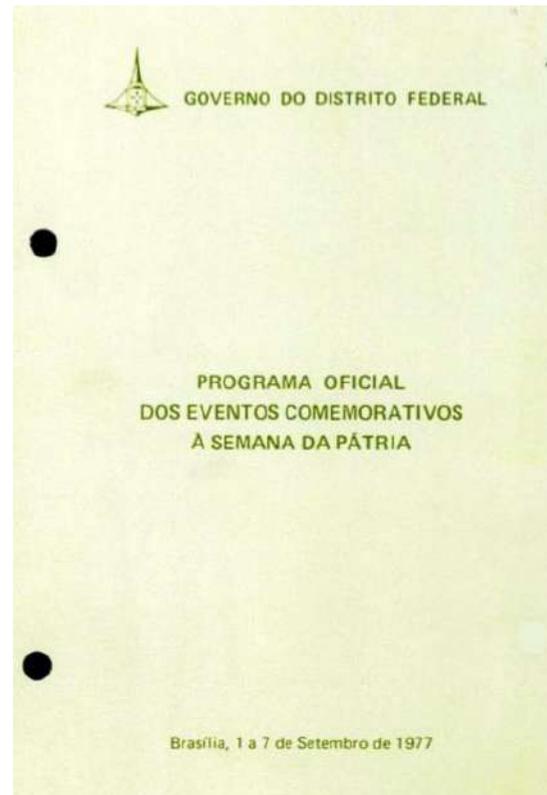
Local — Ao lado oeste da Torre de
TV (Festa dos Estados)

Traje — Passeio

Extensivo às Senhoras

OBS — A exposição estará em fun-
cionamento diário, dias 2 e 3, das
17:00 às 22:00 horas, e 4 e 5, das
09:00 às 22:00 horas.

b) Programa Oficial da Pátria 1977



Dia 2 Sexta-feira		
HORA	EVENTO	LOCAL
08:00	Hasteamento da Bandeira e Canto do Hino Nacional	Praça de Pedestres – Plataforma Superior da Estação Rodoviária
	Inauguração de Escolas/Classe:	
09:30	E. C. 415 Norte	SON 415
10:00	E. C. 113 Norte	SON 113
10:30	E. C. 312 Norte	SON 312
16:00	Abertura do Festival da Criança	Jardim Zoológico
17:00	Inauguração do Centro de Criatividade de Brasília e do Teatro Galpãozinho	Av. W/3 Sul Q. 508
19:00	Torneios Esportivos	Cidades Satélites e Plano Piloto

Dia 3 Sábado		
HORA	EVENTO	LOCAL
09:00	Desfile Estudantil	Eixo Rodoviário Sul
10:00	Festival da Criança (até 18:00)	Jardim Zoológico
16:00	Passeio Ciclístico	Eixo Rodoviário Sul Praça do Buriti
19:00	Torneios Esportivos	Cidades Satélites e Plano Piloto

c) Programa Oficial da Pátria 1980

 GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL

**PROGRAMA OFICIAL
DOS EVENTOS COMEMORATIVOS
DA SEMANA DA PÁTRIA**

Brasília, setembro de 1980

**Dia 06/09
Sábado**

HORA	EVENTO	LOCAL
09:00	Desfile Estudantil	Avenida Comercial Norte de Taguatinga

**Dia 07/9
Domingo**

HORA	EVENTO	LOCAL
11:30	Eixão do Lazer	Eixo Rodoviário Sul
16:00	Passelo Ciclístico	Local de Saída Eixo Rodoviário Sul Quadras 102/202
17:00	Troca de Bandeira — Serão expedidos convites especiais para os Palanques	Praça dos 3 Poderes

d) Decisões do Conselho de Arquitetura, Urbanismo e Meio Ambiente - CAUMA

PROCESSO Nº : 030.014.624/87
 INTERESSADO : SEMATEC
 ASSUNTO : Eixo Rodoviário (Eixão)

DECISÃO Nº 11 /89-CAUMA

O Conselho, através do Pleno, com a participação do CONTRANDIFE, debateu a matéria constante dos autos, decidindo pela realização de Reunião específica para tratar do assunto em próxima oportunidade e ainda, pela criação de Subcomissão do CAUMA por ação de seus Conselheiros, bem como estender convite a outros segmentos representativos da sociedade, para conjuntamente buscarem soluções adequadas com vistas a segurança de pedestres no Eixo Rodoviário.

Aderiram à citada Subcomissão os seguintes Conselheiros: NEWTON DE CASTRO, LUIZ GONZAGA SCORTECCI DE PAULA, HEITOR ALEXANDRE PEFEIRA REIS, RUBEN FONSECA FILHO, MARIA ELISA MODESTO GUIMARÃES COSTA, MÁRCIO DA SILVA COTRIM, STÊNIO DE ARAÚJO BASTOS, JÚLIO XAVIER RANGEL e ALDA RABELLO CUNHA.

Brasília, 23 de Fevereiro de 1989.

Presidente : *[assinatura]*
 Conselheiros : *[assinaturas]*

JACAGNE DOMINGOS TORRE
 WANDERLEY GUILHERME DA SILVA
 CÉLIO ROSSO DE ALMEIDA
 JOSÉ MILTON FERREIRA
 MÁRCIO DA SILVA COTRIM
 PAULO ROBERTO DE PAIVA NOGUEIRA
 STÊNIO DE ARAÚJO BASTOS
 PEDRO ROBERTO DA SILVA COSTA
 JÚLIO XAVIER RANGEL
 HEITOR ALEXANDRE PEREIRA REIS
 MARIA ELISA MODESTO GUIMARÃES COSTA
 GOMAR BOSCO FIGUEIRO
 NEWTON DE CASTRO (Relator)
 RUBEN FONSECA FILHO
 LUIZ GONZAGA SCORTECCI DE PAULA
 ALDA RABELLO CUNHA
 ULISSES ASSAD

CONSELHO DE ARQUITETURA, URBANISMO E MEIO AMBIENTE - CAUMA
219a. Reunião Ordinária
CONSELHO PLENO

PROCESSO Nº : 030.011.673/89
 INTERESSADO : SILVIO CAVALCANTE
 ASSUNTO : Proposta "Eixão Livre Domingo".

DECISÃO Nº 87 /89-CAUMA

O Conselho, através do Pleno, acolhendo proposição de autoria do Conselheiro SILVIO CAVALCANTE, aprovou a proposta complementar ao elenco de resoluções e providências a serem tomadas sobre o Eixão, intitulada "EIXÃO LIVRE DOMINGO", que consiste na interdição ao tráfego de veículos no Eixão Norte e Sul, todos os domingos das 06:00 às 18:00 horas, sendo a pista liberada aos pedestres, ciclistas e ao lazer, condicionada a parecer favorável dos órgãos diretamente envolvidos na promoção do evento e cuja coordenação ficará a cargo do DEPER, que se encarregará de adotar as medidas necessárias.

Brasília, 01 de Setembro de 1989.

Presidente-Substituto : *[assinatura]*
 Conselheiros : *[assinaturas]*

WANDERLEY GUILHERME DA SILVA
 STÊNIO DE ARAÚJO BASTOS
 MÁRCIO DA SILVA COTRIM
 PAULO ROBERTO DE PAIVA NOGUEIRA
 JÚLIO XAVIER RANGEL
 MARIA ELISA MODESTO GUIMARÃES COSTA
 NEWTON DE CASTRO
 RUBEN FONSECA FILHO
 SILVIO CAVALCANTE
 LUIZ GONZAGA SCORTECCI DE PAULA
 ALDA RABELLO CUNHA
 ULISSES ASSAD

CONSELHO DE ARQUITETURA, URBANISMO E MEIO AMBIENTE - CAUMA
220a. Reunião Ordinária
CONSELHO PLENO

PROCESSO Nº : 030.014.624/87
 INTERESSADO : SEMATEC
 ASSUNTO : Eixo Rodoviário (Eixão)

DECISÃO Nº 102/89-CAUMA

O Conselho, através do Pleno, acolhendo proposição do Conselheiro NEWTON DE CASTRO, decidiu constituir Comissão presidida pelo autor da proposição e tendo como Membros os Conselheiros ROMERTO VALLE DE AQUINO e SILVIO CAVALCANTE, com a finalidade de avaliar os resultados das recomendações contidas na Decisão nº 34/89-CAUMA, assim como propor implementação dos considerados "aspectos polêmicos" constantes da pauta de discussão referente ao Eixo Rodoviário - RAI.

Brasília, 24 de Outubro de 1989.

Presidente/Substituto : *[assinatura]*
 Conselheiros : *[assinaturas]*

WANDERLEY GUILHERME DA SILVA
 CÉLIO ROSSO DE ALMEIDA
 JOSÉ MILTON FERREIRA
 MÁRCIO DA SILVA COTRIM
 ROMERTO VALLE DE AQUINO
 STÊNIO DE ARAÚJO BASTOS
 IVELISE MARIA LONGHI PEREIRA DA SILVA
 JÚLIO XAVIER RANGEL
 NEWTON DE CASTRO
 RUBEN FONSECA FILHO
 SILVIO CAVALCANTE
 LUIZ GONZAGA SCORTECCI DE PAULA
 ALDA RABELLO CUNHA
 ULISSES ASSAD

Transcrição do Anexo I, Decisão 102-CAUMA

Senhor Presidente, Senhores Conselheiros

Em 23 de fevereiro último fui designado relator para o processo de nº 030.014.624/87, originário da Secretaria Extraordinária pra Assuntos do Meio Ambiente, Ciência e Tecnologia, que trata de propostas para reduzir acidentes ao longo do Eixo Rodoviário. Propus naquela oportunidade que este Conselho constituísse subcomissão por adesão de seus membros, para que juntamente com o CONTRANDIF se discutisse o problema, estudando soluções, ouvindo, inclusive outros, segmentos interessados no assunto, como o IAB, o Sindicato dos Engenheiros, o CREA e a Universidade de Brasília, dentre outros. Desta forma foram feitas duas reuniões da subcomissão CAUMA/CONTRANDIF, extremamente produtivas, resultando daí um consenso sobre uma série de medidas a adotar. Em seguida, no dia 26 de abril, foi realizado um Fórum de Debates, tendo sido convidadas cerca de 30 entidades representantes de diversos segmentos da comunidade. A este encontro compareceram cerca de 50 pessoas, debatendo por três horas a questão. Convém lembrar, também, a presença da imprensa que deu cobertura aos debates, o que ampliou sobremaneira a participação da comunidade de uma forma geral.

Juntamente com alguns membros da Comissão percorremos todo o Eixo, tendo registrado em vídeo diversas opiniões de transeuntes nas passagens para pedestres e na travessia da via, colhendo depoimentos importantes para subsidiar os trabalhos. Entendemos que antes de uma opinião pessoal ou um enfoque excessivamente tecnicista do problema, há que se ter uma participação efetiva do público no debate, posto que há uma forma especial de apropriação que nem sempre coincide com as premissas de projeto, sendo que esta forma de apropriação do espaço é muitas vezes dominante e conflita fortemente com as finalidades previstas.

O problema Eixão tem ocupado as atenções a partir dos últimos cinco anos, quando alguns acidentes de extrema gravidade passaram a preocupar as autoridades de trânsito com grande repercussão na opinião pública, culminando com a denominação algo macabra de "Eixão da Morte". Esta designação não muito feliz se consagrou na comunidade na medida em que os acidentes se sucediam, sempre de forma dramática,

muito mais pela gravidade(segundo o Corpo de Bombeiros 98% de vítimas fatais) do que pelo número, uma vez que; segundo dados do DETRAN o Eixão ocupa apenas o terceiro lugar nesta triste estatística, vindo logo após a Av. Hélio Prates da Silveira e a Estrada Parque Indústria e Abastecimento.

Mais recentemente foi colocado alambrado em frente ao Banco Central, local onde se registravam a maioria dos acidentes, pelo intenso uso de travessias pela pista. A medida resultou numa redução significativa dos acidentes, da ordem do 50%. Entretanto, os acidentes continuam a ocorrer, revelando a necessidade de adoção de medidas mais agressivas, posto que por ali transitam hoje 100 mil veículos por dia, tendo os eixinhos externos leste e oeste picos de tráfego que já beiram a exaustão da capacidade da via.

Entendo que o que ali ocorre é tristemente famoso conflito veículo x pedestre, tão comum nas metrópoles em todo o mundo. No entanto alguma coisa em Brasília diferencia este conflito das demais cidades. Primeiro por ser uma cidade projetada para um convívio harmônico veículo x pedestre. Segundo por que mercê da generosidade de suas vias, Brasília passou a ser ambiente ideal para o desenvolvimento de velocidades dos carros extremamente elevadas e jamais imaginadas em outras localidades do mesmo porte. E o Eixão passou como que a ser o Templo do veículo, que ocupou seus espaços não tencionando dividi-lo com inocentes e indefesos pedestres. E, ao que parece, a visão equivocada de alguns tende a consolidar esta ideia. Como conciliar a existência de uma via expressa atravessando a cidade, cortando dois setores habitacionais importantes? Esta é a questão básica a merecer os estudos e a busca de soluções.

Em termos de planejamento, a circulação de veículos dar-se-ia, como é de fato, ao nível do terreno, e os pedestres utilizariam passagens subterrâneas seguras e limpas. O tempo revelou que a primeira assertiva foi verdadeira, reinando o veículo sem problemas. Os percalços sobraram para os pedestres. Note-se que por muito tempo estas passagens foram totalmente desprezadas, como ocorre hoje no Eixo Norte. Foram depredadas e se revelaram um foco de problemas de toda ordem, como latrocínios e estupros. Urge, pois, resolver a questão do pedestre, em nossa opinião, que deve fazer as travessias, seja pela pista ou pelas passagens com segurança, sem sobressaltos. Para que isto ocorra duas linhas de ação devem ser exploradas preferencialmente são elas:

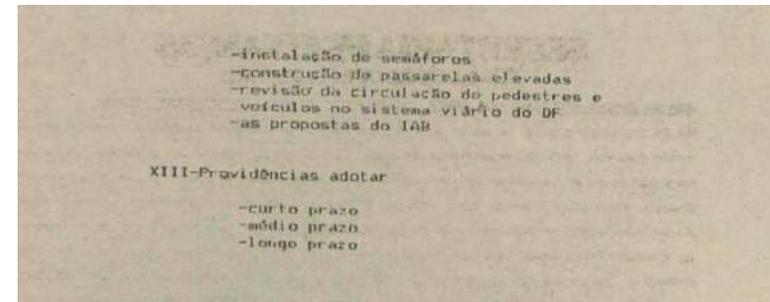
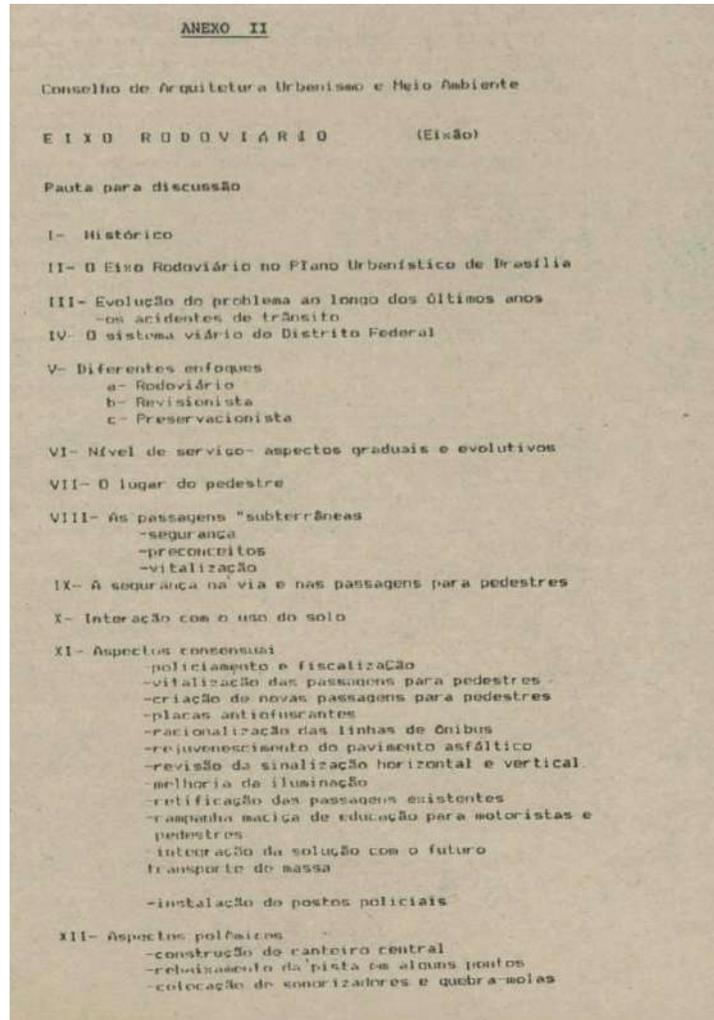
- Maior limpeza e segurança nas paisagens subterrâneas

- Maior disciplinamento no comportamento dos veículos na pista, reduzindo substancialmente as velocidades praticadas, que hoje ultrapassam os cem quilômetros horários. Dentro dessa linha de raciocínio as discussões levaram a algumas propostas consensuais, revelando ainda a existência de outras, polêmicas, tais como a instalação de semáforos, a construção de quebra-molas ou o rebaixamento da pista para que as passagens de pedestres se dessem a nível.

Desta forma entendo ser melhor trazer a este Egrégio Conselho não um extenso relatório refletindo posições pessoais, condicionadas por convicções próprias, mas sim uma pauta para debate do assunto, registrando os pontos de consenso e as polêmicas existentes, podendo resultar daí uma linha de orientação para a execução de melhoramentos físicos e operacionais, que entendo devam ser urgentes.

Engenheiro. Newton de Castro

ANEXO II, Decisão 102



CONSELHO DE ARQUITETURA, URBANISMO E MEIO AMBIENTE - CAUMA
235a. REUNIÃO ORDINÁRIA
CONSELHO PLENO

Processo nº: 030.014.624/87
Interessado: Governo do Distrito Federal
Assunto : Eixo Rodoviário - Eixão.

DECISÃO Nº 04/91 - CAUMA

O Conselho, através do Pleno, considerando as questões relacionadas com os Eixos Rodoviários Norte e Sul - RA I, decidiu aprovar:

- 1) a construção do canteiro central com vegetação de até 1,5m de altura, permitindo provisoriamente travessias em pontos a serem definidos de acordo com o fluxo de pedestres, assim como calçadas laterais para prática de "cooper";
- 2) a alteração de itinerários dos ônibus que trafegam pelos Eixos W e L Sul e Norte, invertendo a direção de sentido dos mesmos, em caráter experimental, com utilização das paradas antigas contíguas às travessias subterrâneas;
- 3) revitalização de passagem subterrânea já existente em ponto a ser definido, com a possibilidade de implantação de equipamentos comunitários e de prestação de serviços.

As medidas acima serão tomadas de forma simultânea e no caso das propostas 1 e 2 apresentarem resultados favoráveis, isto é, mostrarem que foi incentivada a travessia pelas passagens subterrâneas, as travessias de pedestres em superfície pelo Eixo serão totalmente vedadas.

DECISÃO Nº 04/91-CAUMA

-02-

Recomendou a Secretaria de Desenvolvimento Urbano-SDU, que dê continuidade as providências para revitalização das passagens subterrâneas, inclusive as do Eixo Rodoviário Norte, tendo como objetivo final a total vedação de travessia de pedestres no Eixo Rodoviário.

Contrários totalmente a proposição do item 1 os Conselheiros: MARIA ELISA MODESTO GUIMARÃES COSTA, ALDA RABELLO CUNHA e JOÃO GILBERTO AMARAL SOARES.

Brasília, 17 de janeiro de 1991

Presidente : JOAQUIM DOMINGOS RORIZ
Conselheiros : NEWTON DE CASTRO
JOSE HILTON FERREIRA
BENJAMIN S. DE JESUS RORIZ
MÁRCIO DA SILVA COTRIM
ROBERTO VALLE DE AQUINO
STÉLIO DE ARAÚJO BASTOS
IVELISE MARIA LONGHI B. DA SILVA
LUIZ ESTEVÃO DE OLIVEIRA NETO
MARIA ELISA MODESTO GUIMARÃES COSTA
ROBERTO WAGNER MONTEIRO
JOÃO GILBERTO AMARAL SOARES
WASHINGTON LUIZ RODRIGUES NOVAES
SILVIO CAVALCANTE
OTTO TOLEDO RIBAS
ALDA RABELLO CUNHA
ELIANE RANGEL SILVEIRA

e) 1987. FCDF-A-A-1-H-0850 (2)d, 156, Jornal de Brasília, p. ausente, 21 de agosto de 1987

EIXÃO MOSTRA A MAGIA DO CIRCO

Diretor do Defer, Heriz Spindola, vai propor a realização do Eixão todos os domingos e feriados

Palhaços, malabaristas, feras amestradas; esportes, música, recreação. O circo não chegou, nem saiu. O Eixão do Lazer é que está de volta para animar este domingo seco e quente dos brasilienses, a partir das 7h. Agora em sua 16ª edição, o Eixão, que só acontece uma vez por ano, no eixo Rodoviário Sul- desta vez, entre as quadras 105/205 a 111/211- poderá vir a realizar-se todos os domingos e feriados. A previsão é do seu coordenador e diretor do DEFER, Hezir Espíndola, que na próxima semana apresentará proposta neste sentido ao governador José Aparecido. Uma grande feira livre da alegria – a maior de Brasília- o Eixão do Lazer, segundo o seu coordenador, “e a transformação do Eixão Sul da violência e da morte no Eixão da vida e do lazer”. Para o Eixão Sul, onde sempre aconteceu o evento, convergem a saudade do mar, o sonho de se frequentar um clube, a necessidade de socialização. A vontade, enfim, de botar a cara de fora para sentir e vive, mesmo organizada, essa alegria que muita gente diz que passa ao largo de Brasília. Trata-se de um evento que reúne uma multiplicidade de opção de lazer “para crianças de três a 83 anos” brinca Hezir. Na verdade, a intenção é a de que todos deixem o peso da idade (os que tem) ou da responsabilidade trabalhada durante a semana para vestir-se de criança por dentro- ou por fora- e simplesmente curtir.

Atividades. Este ano, o Eixão contará com as seguintes atividades: futebol de salão e estacionobol (à altura da 105/205). Este último é uma modalidade esportiva parecida com o voleibol na qual os atletas jogam parados em seus campos, sendo muito praticado pelos paraplégicos. Haverá ainda a realização de provas em outras modalidades esportivas, como tênis de mesa, jogos de mesa, jogos de salão, canobol, ginástica de solo, salto em altura, judô, capoeira e Karatê. Um dos grandes frissons da garotada concentra-se na parte de recreação, que abarca desde o conto de historinhas às cantigas de roda, passando pelos programinhas de calouro (música).

Circo. No Eixão do Lazer, é o circo quem vai ao povo. Os palhaços malabaristas, trapezistas e outros istas, além, é claro das feras amestradas, vão levantar o pano no coração da garotada neste domingo. Todos eles, juntamente com os mágicos, tão aguardados pelas crianças, pertencem ao Circo Transcontinental,

baseado em Brasília. Mas como palhaço hoje em dia leva a sério o seu espaço na televisão, saltarão das telas o arrojado Bozo, acompanhado de uma série de outros personagens infantis que povoam as tardes da criançada nas telinhas, como a Vovó Mafalda. Mas para quem quer, transbordar toda essa programação não somente não é pecado, como é conveniente. O que se viu nas outras edições do Eixão do lazer foi uma verdadeira transferência de parte da intimidade dos lares para o Eixo. Os pais, enquanto os filhos aprontam alguma, jogam gamão e tomam uma cervejinha, que ninguém é de ferro. Há os amigos, vizinhos, que, mesmo separados pela fortaleza que é uma parede de apartamento em Brasília – alguns nunca se falaram ao longo de cinco anos – terminaram se permitindo à amizade no Eixão. Também não é pecado inventar outro esporte, levar a guitarra de casa com quatro cristais. Ne te domingo, não há nenhuma placa escrito proibido no ouvido de seu ninguém.

Um sucesso certo, mas raro. E bonito. útil e tem sucesso garantido. Disso ninguém duvida. Então, por que esse evento. O Eixão do Lazer. numa cidade onde esses requisitos nem sempre são atendidos, não se realiza com mais frequência? “É pela sua tradição de acontecer apenas uma vez por ano”, respondeu, sem muito convencimento. o diretor do Defer Hezir Espindola. Seja lá como for, Hezir garantiu que vem trabalhando na idéia de promover o Eixão do Lazer todos os domingos e feriados. Chegou a dizer que na próxima semana, vai encaminhar um projeto nesse sentido ao governador do Distrito Federal, José Aparecido.

Quanto Custa. O Eixão teve a sua primeira edição - ele vem acontecendo todos os anos, consecutivamente - quando o diretor do Defer era António Pires Gonçalves. O Defer (Departamento de Educação Física, Esportes e Recreação) passou então a assumir a organização do evento. Segundo Espindola, os custos com a organização do Eixão são baixos - Cz\$ 300 mil. Isso. Porque o órgão conta com o apoio de um pool de empresas locais. Explica ainda o diretor do Defer que, para realizar o Eixão do Lazer semanalmente e nos feriados “o trabalho seria apenas o de fechar o Eixão Sul”. Para Hezir Espindola, interditando o Eixão do lazer já estará introduzido. Ele justificou que o Eixão do. Lazer, apesar de ser apoiado por empresas e organizado pelo Defer é, no fundo. uma atividade comunitária e como tal deverá ser encaminhada mais profundamente daqui para frente. A idéia é a de desenvolver uma grande campanha popular, esclarecendo sobre a necessidade de se praticar lazer - uma atividade tão importante quanto o trabalho - no Eixão. «E isso, quem faz é o povo», esclareceu. Hezir lembrou que, para o trabalho de dirigir o Eixão do lazer, conta com os seus 300 agentes comunitários espalhados pelas cidades-satélites e Plano Piloto.

f) 1980. FCDF-A-A-1-H-0807 (1)d, 62, Correio Braziliense, Cidade, p.28, 16 de agosto de 1985

CINQUENTA MIL ALEGRAM O "EIXÃO"

Crianças de todas as idades, jovens e adultos, entregaram-se ontem de manhã a recreação no Eixão do Lazer, promovido pelo Governo do Distrito Federal (GDF), através do Departamento de Educação Física Esporte e Recreação (DEFER).

Em meio a grande movimentação, que aumentou consideravelmente por volta de 10h, houve de tudo, Torneio de voleibol, futebol de salão, jogos de botão, tênis de campo, tênis de mesa, patinação "skate" e ciclismo foram realizados pelos moradores das proximidades e das cidades satélites. As atividades começaram às 9 horas, no espaço compreendido entre as quadras 102 e 116, no Eixo Rodoviário Sul.

Para a criançada de até cinco anos de idade, a grande atração foram as tintas espalhadas e os palhaços sobre pernas de pau. Acompanhadas dos pais ou professores, elas soltaram toda a imaginação. Nas grandes faixas de papel, colocadas a disposição, via-se tudo que as crianças podem criar. Elas se lambuzaram, a valer nas tintas de todas as cores. No local foram definidas as áreas para patinação, "skate", voleibol, futebol, handebol, pintura e colagem, dominó, xadrez e jogo de dama. Todo material foi fornecido pelo DEFER, além da orientação por parte dos funcionários do órgão.

Como em todo evento desta natureza, não faltaram carrocinha de caldo de cana, pastel, amendoim, pipoca e cachorro quente. Sorvetes e refrigerantes foram distribuídos gratuitamente às crianças. Alguns pais prevenidos levaram de casa a merenda que, no final, eles próprios comeram, visto que a criançada só quis saber se divertir. No serviço médico, organizado pelo GDF e DEFER, nenhum caso havia sido registrado até as 11 horas. As crianças estiveram muito à vontade, livres e soltas, com muita pouca roupa: shorts, bermudas e "bustiês".

Para o Coronel Maurício Bicalho, diretor do DEFER, o grande movimento correspondeu à expectativa dos órgãos responsáveis pela organização do evento. "Cerca de cinquenta mil pessoas compareceram ao Eixão do Lazer e isto prova quem consegue criar, pode fazer a qualquer hora e em qualquer lugar, disse. Às 10h30min, 10 mil miniaturas de pára-quedas com balinhas foram jogados pelos aviões e helicópteros que sobrevoavam a área, chamando muito a atenção da garotada. Era grande também o movimento em frente

ao palanque armado, onde se apresentavam os sambistas da ARUC – Associação Recreativa Unidos do Cruzeiro. O samba marcou presença e animou muito dos expectadores que lá compareceram apenas para apreciar a festa. Outras grandes atrações foram as bandas e corais das diversas escolas do Distrito Federal, entre elas a banda do Colégio Setor Leste e o coral do Ceub. Nas brincadeiras de corda. Uma presença fez parar as crianças, que ficaram espantadas com a agilidade de Aod Fragoso de Oliveira. Com 83 anos de idade e vinte anos de Brasília, o mais velho ex-combatente da cidade, que participou da Primeira e Segunda Guerra Mundial. pulou corda tão bem quanto as crianças. Após exibir sua agilidade e leveza, Aod Fragoso. que fez o serviço de contra-espionagem na Segunda Guerra, disse praticar esporte todos os dias no Clube de Regata, de onde é socio.

g) Decreto Nº 13.250, de 13 de junho de 1991

Dispõe sobre o fluxo de veículos no eixo rodoviário sul e norte aos domingos e feriados.

O GOVERNADOR DO DISTRITO FEDERAL, no uso das atribuições que lhe são conferidas pelo artigo 20, inciso II, da Lei nº 3.751, de 13 de abril de 1960, e

Considerando a necessidade que tem a população de desenvolver atividades de lazer;

Considerando que é dever do Estado disseminar os locais e os meios necessários, para que a comunidade possa desenvolver essas atividades.

DECRETA:

Art. 1º Fica vedado o tráfego de veículos automotores no eixo rodoviário, partes sul e norte, no período das 8:00 às 16:00 horas, em caráter experimental, aos domingos e feriados.

Art. 2º Os órgãos incumbidos do policiamento e fiscalização de trânsito adotarão as medidas necessárias para o desvio do fluxo de veículos naquela via, nos dias de que trata o artigo anterior, informando à população, com antecedência mínima de quarenta e oito horas.

Art. 3º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação. Art. 4º - Revogam-se as disposições em contrário.

Brasília, 13 de junho de 1.991.

103º da República e 32º de Brasília.

Joaquim Domingos Rorriz

h) Lei Distrital Nº 2.127, de 12 de novembro de 1998

Altera para Eixo Rodoviário Lúcio Costa a denominação dos Eixos Rodoviários Norte e Sul da Região Administrativa Plano Piloto - RA I.

A Presidente da Câmara Legislativa do Distrito Federal promulga, nos termos do § 6º do art. 74 da Lei Orgânica do Distrito Federal, a seguinte Lei, oriunda de Projeto vetado pelo Governador do Distrito Federal e mantido pela Câmara Legislativa do Distrito Federal:

Art. 1º Passam a denominar-se Eixo Rodoviário Lúcio Costa os Eixos Rodoviários Norte e Sul da Região Administrativa Plano Piloto - RA I.

Art. 2º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 3º Revogam-se as disposições em contrário.

Brasília, 17 de novembro de 1998

LÚCIA CARVALHO

VANESSA SCHNABEL FRAGOSO CHINI
EIXÃO DO LAZER DE BRASÍLIA

APÊNDICE





APÊNDICE

Sumário

DOCUMENTOS	3
1. Catálogo de documentos do ARPDF	3
2. Catálogo de documentos da Biblioteca Nacional	10
3. Calendário de eventos de 2017	16
4. Catálogo de legislação sobre o Eixo Rodoviário Residencial	21
PEÇAS GRÁFICAS	23
1. Mapa de Principais Rodovias do DER, Exceto ERR	23
2. Mapa do Eixo Rodoviário e corte longitudinal	25
3. Locação dos pontos de Sistema Público de Transporte	27
4. Corte transversal do Eixo Rodoviário Residencial	29
5. Mapeamento de massa arbustiva e passagens subterrâneas	31
6. Mapeamento de atividades para o Trecho Sul da Rodovia	33
7. Mapeamento de atividades para o Trecho Norte da Rodovia	35

DOCUMENTOS

1. Catálogo de documentos do ARPDF

CATÁLOGO DE DOCUMENTOS ARPDF (Eixão, Eixão do Lazer, Eixo Rodoviário)

	ANO.DOC.ARPDF	PG.	DATA	REFERÊNCIA
1	1981. FCDF-A-A-1-H-0811 (1)d	19	23/08/1976	Cortejo fúnebre de JK, CORREIO BRAZILIENSE, "E o adeus",p. 13, coluna Nayde Abreu, 12 de setembro 1981
2	1976-82.GABGOV-0270(2)d	66	01/09/1976	Programa Oficial da Semana Da Pátria Brasília, "Este é um país que vai para frente"
3	1976-82.GABGOV-0270(2)d	62	03/09/1977	Programa Oficial da Semana Da Pátria Brasília, "O Brasil é feito por nós"
4	1976-82. GABGOV-0270(2)d	64	03/09/1977	Programa Oficial da Semana Da Pátria Brasília, "O Brasil é feito por nós"
5	1978. GABGOV-0269 (4)d	214	19/11/1978	Programação para o dia da Bandeira
6	1976-82.GABGOV-0270(2)d	71	01/09/1979	Programa Oficial da Semana Da Pátria Brasília, "Vamos Comemorar juntos"
7	1980. FCDF-A-A-1-K-0970 (1)d	34	04/03/1980	CORREIO BRAZILIENSE, "Brasília fará 20 anos com grande festa para o povo", p.28, 4 de março de 1980
8	1976-82. GABGOV-0270(2)d	42	07/09/1980	Programa Oficial da Semana Da Pátria Brasília
9	1976-82.GABGOV-0270(2)d	42	07/09/1980	Programa Oficial da Semana Da Pátria Brasília
10	1980. FCDF-A-A-1-H-0807 (1)d	5	07/09/1980	CORREIO BRAZILIENSE, "Estudantes abrem dia 6 a Semana da Pátria", Brasília, p.10, 5 de Setembro de 1980
11	1980. FCDF-A-A-1-H-0807 (1)d	6	07/09/1980	CORREIO BRAZILIENSE, "Independência vai ter forro", Brasília, p.10, 02 de Setembro de 1980
12	1980. FCDF-A-B-2-C-1043 (2)d	183	07/09/1980	Memorando 278/80-DPr., aquisição de material esportivo para realização do Eixão do Lazer, 3 de Setembro de 1980
13	1980. FCDF-A-A-1-H-0807 (1)d	62	15/11/1980	CORREIO BRAZILIENSE, "Independência vai ter forro", Brasília, p.10, 02 de Setembro de 1980
14	1981. FCDF-A-A-1-H-0811 (1)d	39	19/04/1981	CORREIO BRAZILIENSE, "Roberto Carlos é a estrela da festa", Caderno Cidade, p.9, 11 de abril de 1981
15	1981. FCDF-A-A-1-H-0811 (1)d	39	26/04/1981	CORREIO BRAZILIENSE, "Roberto Carlos é a estrela da festa", Caderno Cidade, p.9, 11 de abril de 1981
16	1981. FCDF-A-A-1-H-0811 (1)d	17	08/09/1981	ORREIO BRAZILIENSE, "Planalto dá seu "Show"", p.9, Caderno Cidade, 8 de setembro de 1981
17	1981. FCDF-A-A-1-H-0811 (1)d	11	18/10/1981	CORREIO BRAZILIENSE, "Brasileiro é atração, hoje, no Pithon", p.6, 19 de outubro de 1984
18	1976-82.GABGOV-0270(2)d	135	05/09/1982	Programa Oficial da Semana Da Pátria Brasília
19	1981. FCDF-A-A-1-H-0811 (1)d	9	16/10/1984	CORREIO BRAZILIENSE, "Programa da Semana da Asa lançado", Caderno Cidade, p.11, 09 de outubro de 1984
20	1985. FCDF-A-A-1-C-0323 (1)d	115	29/09/1985	ÚLTIMA HORA, "Sucesso do Eixão Norte", Brasília, p. 8, 1 de Outubro de 1985
21	1986. GABGOV-0339 (2)d	-	21/04/1986	Aniversário de Brasília ruas de lazer diversas cidades
22	1987. FCDF-A-A-1-H-0850 (2)d	153	01/02/1987	Carnaval, JORNAL DE BRASÍLIA, " Nosso sambódromo", p.8, 4 de março de 1987
23	1987. FCDF-A-A-1-H-0850 (2)d	31	23/08/1987	CORREIO BRAZILIENSE, "Eixão do lazer vai alegrar a garotada", Caderno Cidade, p.30, 23 de agosto de 1987
24	1987. FCDF-A-A-1-H-0850 (2)d	156	23/08/1987	JORNAL DE BRASÍLIA, "Eixão mostra a magia do circo", 21 de agosto de 1987
25	1988. GABGOV-0339 (6)d	13	17/04/1988	Programa Oficial do 28 Aniversário de Brasília

26	1988. FCDF-A-A-1-C-0340 (2)d	30	19/06/1988	JORNAL DE BRASÍLIA, " Defer oferece rock e lazer pelos 18 anos", p.13, Cidade, 18 de junho de 1988
27	1989. FCDF-A-A-1-H-0867 (1)d	25	08/10/1989	Jornal de Brasília, "A Semana da Criança traz muitas opções", p.6, Caderno L, 7 de outubro de 1989
28	1991. FCDF-A-A-1-G-0765 (2) (2)d	198	01/02/1991	CORREIO BRAZILIENSE, "As pedras que já rolaram", p.5, Caderno 2, 17 de fevereiro de 1991
29	1991. GABGOV-0336 (2)d	114	16/06/1991	AGENDA DO GOVERNADOR "participa da caminhada de lançamento do Eixão do Lazer", 16 de Junho de 1991
30	1991. GABGOV-0336 (2)d	222	16/06/1991	AGENDA DO GOVERNADOR "participa da caminhada de lançamento do Eixão da Vida", 16 de Junho de 1991
31	1991. FCDF-A-A-1-H-0876 (7)d	19	07/07/1991	CORREIO BRAZILIENSE, "Eixão está pronto para dia de lazer", p.3, Cidade, 7 de julho de 1991
32	1991. FCDF-A-A-1-C-0367 (1)d	159	08/09/1991	CORREIO BRAZILIENSE, "Projeto de Arte e Cultura estará no Eixão domingo", p.8, 6 de setembro de 1991
33	1991. FCDF-A-A-1-H-0880 (3)d	120	15/09/1991	CORREIO BRAZILIENSE, "Asa norte domina o ciclismo dos Jogos Abertos", p.15, 11 de setembro de 1991
34	1991. FCDF-A-A-1-H-0876 (7)d	12	09/10/1991	CORREIO BRAZILIENSE, "Administrador do Plano avalia Eixão do Lazer", p.7, Cidade, 9 de outubro de 1991
35	1991. FCDF-A-A-1-C-0367 (1)d	167	13/10/1991	JORNAL DE BRASÍLIA, "Bandas primavera",p. 2, Coluna Curto Circuito, 22 de setembro de 1991
36	1991. FCDF-A-A-1-C-0367 (1)d	170	13/10/1991	CORREIO BRAZILIENSE, "Bandas terão 2º concurso no domingo", p.7, 9 de outubro de 1991
37	1991. FCDF-A-A-1-C-0367 (1)d	171	13/10/1991	BSB BRASIL, "Eixão será palco onde bandas darão grande show", p. 14, 10 de outubro de 1991
38	1991. FCDF-A-A-1-C-0367 (1)d	172	13/10/1991	CORREIO BRAZILIENSE, " Bandas fazem 2º concurso no Eixão do Lazer", p.7, 12 de outubro de 1991
39	1991. FCDF-A-A-1-C-0367 (1)d	173	13/10/1991	BSB BRASIL, "Lazer volta a entrar no Eixo", p. 16 de outubro de 1991
40	1991. FCDF-A-A-1-C-0367 (1)d	174	13/10/1991	CORREIO BRAZILIENSE, " 2º concurso de bandas anima o Eixão do Lazer", p.6, 13 de outubro de 1991
41	1991. FCDF-A-A-1-C-0367 (1)d	275	13/10/1991	CORREIO BRAZILIENSE, "Banda Marcial do Marista vence Concurso Primavera", p.4, 21 de outubro de 1991
42	1991. FCDF-A-A-1-G-0765 (2) (2)d	39	13/10/1991	JORNAL DE BRASÍLIA, "Bandas fazem a festá no Eixão do Lazer", p.7, 10 de outubro de 1991
43	1991. FCDF-A-A-1-G-0765 (2) (2)d	45	13/10/1991	CORREIO BRAZILIENSE, " Um evento que está balançando o coreto em Brasília", p.2, caderno 2, 27 de setembro de 1991
44	1991. FCDF-A-A-1-G-0765 (2)	15	13/10/1991	CORREIO BRAZILIENSE, "FCDF realiza concurso de bandas dia 13", p.7, Cidade, 4 de outubro de 1991
45	1991. FCDF-A-A-1-H-0880 (3)d	158	13/10/1991	CORREIO BRAZILIENSE, "Intercâmbio com o Entorno", p.7, Caderno 2,11 de outubro de 1991
46	1993. FCDF-A-A-1-G-0766 (1)d	13	01/01/1993	CORREIO BRAZILIENSE, "Caminhada da saúde movimenta Eixão do Lazer"
47	1993. FCDF-A-A-1-H-0890 (2)d	160	01/02/1993	CORREIO BRAZILIENSE, "Detur comemora sucesso da folia", p.3, Cidades, 25 de fevereiro de 1993
48	1993. FCDF-A-A-1-H-0890 (2)d	55	01/04/1993	JORNAL DE BRASÍLIA, "Projeto doa livros a bibliotecas dos Caie' s" p.15, Cidade, 1 de abril de 1993
49	1993. FCDF-A-A-1-C-0382 (2)d	32	25/04/1993	CORREIO BRAZILIENSE, "Gil de cabelos brancos, um coro de três mil vozes", p.1, Caderno 2, abril de 1993
50	1993. FCDF-A-A-1-C-0382 (2)d	54	25/04/1993	CORREIO BRAZILIENSE " Multidão sacode domingo alegre", abril de 1993
51	1993. FCDF-A-A-1-G-0766 (1)d	20	25/04/1993	CORREIO BRAZILIENSE, "Projeto Asa Branca anima Eixão do Lazer", p.2, Cidades, abril de 1993
52	1993. FCDF-A-A-1-H-0887 (1) (2)d	8	25/04/1993	JORNAL DE BRASÍLIA, "Projeto Asa Branca leva multidão ao Eixão Norte", p.16, Cidade, 26 de abril de 1993
53	1993. FCDF-A-A-1-H-0887 (1) (2)d	16,2	25/04/1993	Programa Oficial do 33 Aniversário de Brasília, Apresentação de Gilberto Gil, Dominginho, Xnagai e Sivuca
54	1993. FCDF-A-A-1-H-0887 (1) (2)d	22	25/04/1993	CORREIO BRAZILIENSE, "Programação Cultural marca 33º aniversário", p. 6, 21 de abril de 1993

55	1993. FPDF-A-A-1-H-0887 (1) (2)d	32	25/04/1993	JORNAL DE BRASÍLIA, "Gil e Dominginhos fazem forró no DF", p.13, Brasília, 24 de abril de 1993
56	1993. FPDF-A-A-1-H-0887 (1) (2)d	38	25/04/1993	CORREIO BRAZILIENSE, "Estrelas da MPB e artistas locais agitam a cidade", p.4, Correio dois, 23 de abril de 1993
57	1993. FPDF-A-A-1-H-0887 (1) (2)d	59	25/04/1993	JORNAL DE BRASÍLIA, "GDF gasta 750 milhões nos 33 anos de Brasília" p.13, 20 de abril de 1993
58	1993. FPDF-A-A-1-H-0887 (1) (2)d	83	25/04/1993	CORREIO BRAZILIENSE, "Artistas levam duas mil pessoas ao eixão", p.6, Cidades, 26 de abril de 1993
59	1993. FPDF-A-A-1-G-0766 (1)d	9	15/06/1993	Fundação Cultural do DF, reúne matérias dentro do projeto "Eixão Cultural"
60	1993. FPDF-A-A-1-G-0766 (1)d	28	27/06/1993	JORNAL DE BRASÍLIA, "Teatro e música animam o dia no Eixão do Lazer", p.18, 28 de junho de 1993
61	1993. FPDF-A-A-1-G-0766 (1)d	29	27/06/1993	CORREIO BRAZILIENSE, "Eixão Cultural estréia e vira sucesso na 104 Norte", p. 4, 28 de junho de 1993
62	1993. FPDF-A-A-1-G-0766 (1)d	30	27/06/1993	CORREIO BRAZILIENSE, "Eixão hoje tem lazer e muita arte e cultura", p. 6, caderno dois, 27 de junho de 1993
63	1993. FPDF-A-A-1-G-0766 (1)d	31	27/06/1993	CORREIO BRAZILIENSE, "Cultura vira atração no Eixão do Lazer", p. 7, 27 de junho de 1993
64	1993. FPDF-A-A-1-G-0766 (1)d	32	27/06/1993	JORNAL DE BRASÍLIA, "Eixão Cultural", p.2, Curto Circuito, 27 de junho de 1993
65	1993. FPDF-A-A-1-G-0766 (1)d	25	11/07/1993	CORREIO BRAZILIENSE, "Eixão tem dia de lazer movimentado", p.4, 12 de julho de 1993
66	1993. FPDF-A-A-1-G-0766 (1)d	26	11/07/1993	CORREIO BRAZILIENSE "Eixão do lazer dá orientação jurídica grátis", p. 6, 11 de julho de 1993
67	1993. FPDF-A-A-1-G-0766 (1)d	27	18/07/1993	CORREIO BRAZILIENSE, "Bolo de aniversário pode pôr Brasília no Guinness", p. 4, 2 de julho de 1993
68	1993. FPDF-A-A-1-G-0766 (1)d	23	25/07/1993	JORNAL DE BRASÍLIA, "Eixão do Lazer fará programa para as avós", p.15, Cidade, 22 de julho de 1993
69	1993. FPDF-A-A-1-G-0766 (1)d	24	25/07/1993	CORREIO BRAZILIENSE, "Eixão do Lazer homenageia as vovós do DF", p.5, 22 de julho de 1993
70	1993. FPDF-A-A-1-G-0766 (1)d	22	01/08/1993	CORREIO BRAZILIENSE, "O encontro de arte e esporte amanhã no Eixão ", p.4, 31 de julho de 1993
71	1993. FPDF-A-A-1-G-0766 (1)d	18	29/08/1993	CORREIO BRAZILIENSE, "Campanha marca aniversário do Eixão do Lazer", p.3, 27 de agosto de 1993
72	1993. FPDF-A-A-1-G-0766 (1)d	19	29/08/1993	CORREIO BRAZILIENSE, "Eixão do Lazer festeja 2 anos", p. 18, 25 de agosto de 1993
73	1993. FPDF-A-A-1-G-0766 (1)d	21	29/08/1993	JORNAL DE BRASÍLIA, "Festa do eixão do lazer terá um bolo gigante", p. 14, Cidade, 7 de agosto de 1993
74	1993. FPDF-A-A-1-H-0897 (2)d	27	29/08/1993	JORNAL DE BRASÍLIA, "Brasília entra para Guinness por 3 motivos", p.3, Sérgio de Sá, 24 de novembro de 1993
75	1994. FPDF-A-A-1-E-0617 (1)d	12	29/08/1993	JORNAL DE BRASÍLIA, "Fé pode levar idosa ao Guinness Book", p. 24, 24 de abril de 1994
76	1993. FPDF-A-A-1-G-0766 (1)d	17	05/09/1993	CORREIO BRAZILIENSE, "Polícia faz exposição no Eixão do Lazer", p.3, 5 de setembro de 1993
77	1993. FPDF-A-A-1-G-0766 (1)d	16	12/09/1993	JORNAL DE BRASÍLIA, "Eixão e sol oferecem várias opções", p. 19, Cidade, 13 de setembro de 1993
78	1993. FPDF-A-A-1-G-0766 (1)d	15	26/09/1993	CORREIO BRAZILIENSE, "Chuva deixa brasileiro sem lazer", p.2, 27 de setembro de 1993
79	1993. FPDF-A-A-1-G-0766 (1)d	14	03/10/1993	JORNAL DE BRASÍLIA, "Eixão", p.15, Cidade, 2 de outubro de 1993
80	1993. FPDF-A-A-1-H-0890 (2)d	49	17/11/1993	JORNAL DE BRASÍLIA, "Taguatinga promove lazer na Comercial " p.1, Cidade, 18 de novembro de 1993
81	1993. FPDF-A-A-1-G-0766 (1)d	12	20/11/1993	CORREIO BRAZILIENSE, "Eixão no Guinness ", p.16, 20 de novembro de 1993
82	1993. FPDF-A-A-1-G-0766 (1)d	11	21/11/1993	CORREIO BRAZILIENSE, "Várias atrações agitam o Eixão ", p.2, 22 de novembro de 1993

83	1993. FCDF-A-A-1-G-0766 (1)d	10	05/12/1993	CORREIO BRAZILIENSE, " Eixão do Lazer promove o 1º torneio de dardos " p.1, Cidades, 6 de dezembro de 1993
84	1994. FCDF-A-A-1-G-0767 (1)d	68	01/01/1994	Eixão Cultural
85	1994. FCDF-A-A-1-G-0767 (1)d	103	23/01/1994	JORNAL DE BRASÍLIA, "Eixão ", p.17, 25 de maio de 1994
86	1994. FCDF-A-A-1-G-0767 (1)d	104	10/04/1994	JORNAL DE BRASÍLIA, "Skate e capoeira dominam Eixão", p.13, 11 de abril de 1994
87	1994. FCDF-A-A-1-G-0767 (1)d	105	17/04/1994	CORREIO BRAZILIENSE, "Eixão agitado mesmo sem sol ", p. 3, 18 de abril de 1994
88	1994. FCDF-A-A-1-G-0767 (1)d	106	17/04/1994	JORNAL DE BRASÍLIA, "Eixão do Lazer dedica atividades para crianças e a Polícia Civil", p.18, 18 de abril de 1994
89	1994. FCDF-A-A-1-G-0767 (1)d	107	30/04/1994	JORNAL DE BRASÍLIA, "Eixão", p.19, 1 de maio de 1994
90	1994. FCDF-A-A-1-G-0767 (1)d	108	01/05/1994	JORNAL DE BRASÍLIA, "Gincana no Eixão mostra a prevenção contra Aids", p.20, 2 de maio de 1994
91	1994. FCDF-A-A-1-G-0767 (1)d	109	08/05/1994	JORNAL DE BRASÍLIA, "Eixão dedica o dia às mães e a Senna", p.20, cidade, 9 de maio de 1994
92	1994. FCDF-A-A-1-G-0767 (1)d	110	08/05/1994	JORNAL DE BRASÍLIA, "Carreata", p.19, cidade, 8 de maio de 1994
93	1994. FCDF-A-A-1-G-0767 (1)d	99	15/05/1994	JORNAL DE BRASÍLIA, "PM anima o Eixão com cães e os pára-quedistas", p;18, Cidade, 16 de maio de 1994
94	1994. FCDF-A-A-1-G-0767 (1)d	100	22/05/1994	JORNAL DE BRASÍLIA, "Programação infantil toma conta do Eixão ", p.13, 23 de maio de 1994
95	1994. FCDF-A-A-1-G-0767 (1)d	101	25/05/1994	JORNAL DE BRASÍLIA, "Eixão ", p.17, 25 de maio de 1994
96	1994. FCDF-A-A-1-G-0767 (1)d	92	29/05/1994	JORNAL DE BRASÍLIA, "Coral", p.17, 28 de maio de 1994
97	1994. FCDF-A-A-1-G-0767 (1)d	93	29/05/1994	JORNAL DE BRASÍLIA, "Coral da UnB leva música ao Eixão do Lazer ", p. 18, 30 de maio de 1994
98	1994. FCDF-A-A-1-G-0767 (1)d	96	05/06/1994	JORNAL DE BRASÍLIA, "Eixão", p.17, 5 de junho de 1994
99	1994. FCDF-A-A-1-G-0767 (1)d	97	12/06/1994	JORNAL DE BRASÍLIA, "Eixão do Lazer antecipa festa em homenagem ao servidor aposentado", p.16, 13 de junho de 1994
100	1994. FCDF-A-A-1-G-0767 (1)d	84	19/06/1994	JORNAL DE BRASÍLIA, "Eixão diverte crianças com circo e São João", p.17, 20 de junho de 1994
101	1994. FCDF-A-A-1-G-0767 (1)d	98	19/06/1994	JORNAL DE BRASÍLIA, "Festa junina anima Eixão do Lazer hoje", p.19, 19 de junho de 1994
102	1994. FCDF-A-A-1-G-0767 (1)d	85	26/06/1994	JORNAL DE BRASÍLIA, "Shows agitam Eixão do Lazer, apesar do frio", p.18, 27 de junho de 1994
103	1994. FCDF-A-A-1-G-0767 (1)d	86	03/07/1994	JORNAL DE BRASÍLIA, "Ginástica", p.21, Cidade, 3 de julho de 1994
104	1994. FCDF-A-A-1-G-0767 (1)d	87	03/07/1994	JORNAL DE BRASÍLIA, "Ginástica", p.21, Cidade, 4 de julho de 1994
105	1994. FCDF-A-A-1-G-0767 (1)d	94	30/07/1994	JORNAL DE BRASÍLIA, "Festa julina no eixão comemora aniversario", p.20, 31 de julho de 1994
106	1994. FCDF-A-A-1-G-0767 (1)d	95	30/07/1994	JORNAL DE BRASÍLIA, "Atrações infantis animam festa do Eixão ", p.14, 1 de agosto de 1994
107	1994. FCDF-A-A-1-G-0767 (1)d	88	07/08/1994	CORREIO BRAZILIENSE, "No Eixão, saúde é o que interessa", p.1, 8 agosto de 1994
108	1994. FCDF-A-A-1-G-0767 (1)d	89	21/08/1994	JORNAL DE BRASÍLIA, "Hoje, Eixão do Lazer é das crianças", p.20, 21 de agosto de 1994
109	1994. FCDF-A-A-1-G-0767 (1)d	90	28/08/1994	JORNAL DE BRASÍLIA, "Caminhada no Eixão do Lazer condena fumo", p. 18, 27 de agosto de 1994
110	1994. FCDF-A-A-1-G-0767 (1)d	91	28/08/1994	JORNAL DE BRASÍLIA, "Corrida rústica no Eixão lembra combate ao fumo", p.13, 29 de agosto de 1994

111	1994. FCDF-A-A-1-G-0767 (1)d	83	04/09/1994	JORNAL DE BRASÍLIA, "Apresentação de capoeiristas foi atração do Eixão", p. 18, 5 de setembro de 1994
112	1994. FCDF-A-A-1-G-0767 (1)d	82	11/09/1994	JORNAL DE BRASÍLIA, "Cadeira na Rua leva deficiente para o Eixão", p. 18, 12 de setembro de 1994
113	1994. FCDF-A-A-1-G-0767 (1)d	81	18/09/1994	JORNAL DE BRASÍLIA, "Shows marcam a liberação da estação do metrô", p.22, 19 de setembro de 1994
114	1994. FCDF-A-A-1-G-0767 (1)d	80	09/10/1994	JORNAL DE BRASÍLIA, "Eixão do Lazer lança Escola de capoeira", p.22, 9 de outubro de 1994
115	1994. FCDF-A-A-1-C-0397 (2)d	184	16/10/1994	JORNAL DE BRASÍLIA, "Festa infantil leva 10 mil ao Eixão", p. 16, 17 de outubro de 1994
116	1994. FCDF-A-A-1-G-0767 (1)d	76	16/10/1994	CORREIO BRAZILIENSE, "Show de rollers no Eixão do Lazer", p.17, 17 de outubro de 1994
117	1994. FCDF-A-A-1-G-0767 (1)d	77	16/10/1994	CORREIO BRAZILIENSE, "festa infantil no Eixão", p.20, 16 de outubro de 1994
118	1994. FCDF-A-A-1-G-0767 (1)d	78	16/10/1994	JORNAL DE BRASÍLIA, "Eixão do Lazer será tomado por atração infantil", p.16, 15 de outubro de 1994
119	1994. FCDF-A-A-1-G-0767 (1)d	79	16/10/1994	JORNAL DE BRASÍLIA, "Troca", p.16, 15 de outubro de 1994
120	1994. FCDF-A-A-1-G-0767 (1)d	75	24/10/1994	JORNAL DE BRASÍLIA, "No Eixão", p.17, 23 de outubro de 1994
121	1994. FCDF-A-A-1-G-0767 (1)d	73	30/10/1994	JORNAL DE BRASÍLIA, "Domingo sem sol prejudica o lazer dos brasilienses", p.17, 31 de outubro de 1994
122	1994. FCDF-A-A-1-G-0767 (1)d	74	30/10/1994	JORNAL DE BRASÍLIA, "Eixão do Lazer abre espaço para esporte", p.18, 30 de outubro de 1994
123	1994. FCDF-A-A-1-G-0767 (1)d	72	06/11/1994	JORNAL DE BRASÍLIA, "Cruz Vermelha vai ao Eixão", p.14, 7 de novembro de 1994
124	1994. FCDF-A-A-1-G-0767 (1)d	71	13/11/1994	CORREIO BRAZILIENSE, "Gincana agita Eixão do Lazer", p. 15, 14 de novembro de 1994
125	1994. FCDF-A-A-1-G-0767 (1)d	70	04/12/1994	JORNAL DE BRASÍLIA, "Comemorações marcam dia no Eixão do Lazer", p. 13, 5 de dezembro de 1994
126	1994. FCDF-A-A-1-G-0767 (1)d	69	11/12/1994	JORNAL DE BRASÍLIA, "Eixão atrai 300 na última edição do ano", p. 15, 12 de dezembro de 1994
127	1995. FCDF-A-A-1-G-0768 (1)d	172	01/01/1995	EIXÃO DO LAZER
128	1995. FCDF-A-A-1-L-0983 (1)d	132	10/01/1995	JORNAL DE BRASÍLIA, "Lobão vai tentar parceria com iniciativa privada", p.13, 10 de janeiro de 1995
129	1995. FCDF-A-A-1-G-0768 (1)d	203	15/01/1995	JORNAL DE BRASÍLIA, "Acrobatas dos patins fazem show no Eixão", p.14, 16 de janeiro de 1995
130	1995. FCDF-A-A-1-G-0768 (1)d	204	15/01/1995	JORNAL DE BRASÍLIA, "Caravana", p.2, 14 de janeiro de 1995
131	1995. FCDF-A-A-1-G-0768 (1)d	202	05/02/1995	JORNAL DE BRASÍLIA, "Competição de roller é a atração no Eixão", p.20, cidade, 5 de fevereiro de 1995
132	1995. FCDF-A-A-1-G-0768 (1)d	200	12/02/1995	JORNAL DE BRASÍLIA, "Eixão do Lazer dedica o domingo ao tênis de mesa", p.15, 13 de fevereiro de 1995
133	1995. FCDF-A-A-1-G-0768 (1)d	201	12/02/1995	CORREIO BRAZILIENSE, "Eixão do Lazer tem basquete e tênis amanhã", p.14, 11 de fevereiro de 1995
134	1995. FCDF-A-A-1-G-0768 (1)d	196	19/02/1995	JORNAL DE BRASÍLIA, "Mágicos e equilibristas animam o eixão do lazer ", p.20 de fevereiro de 1995
135	1995. FCDF-A-A-1-G-0768 (1)d	197	19/02/1995	CORREIO BRAZILIENSE, "Caravana", p.1, 19 de fevereiro de 1998
136	1995. FCDF-A-A-1-G-0768 (1)d	198	19/02/1995	CORREIO BRAZILIENSE, "Caravana", p.6, 18 de fevereiro de 1998
137	1995. FCDF-A-A-1-G-0768 (1)d	194	05/03/1995	JORNAL DE BRASÍLIA, "Falta de motorista deixa Eixão Norte sem eventos", p.14, 6 de março de 1995
138	1995. FCDF-A-A-1-G-0768 (1)d	195	05/03/1995	JORNAL DE BRASÍLIA, "Eixão do Lazer terá capoeira neste domingo", p.13, 4 de março de 1995
139	1995. FCDF-A-A-1-G-0768 (1)d	193	12/03/1995	JORNAL DE BRASÍLIA, "Domingo de sol e esporte enchem o Eixão do Lazer", p.16, 13 de março de 1995
140	1995. FCDF-A-A-1-G-0768 (1)d	192	25/03/1995	JORNAL DE BRASÍLIA, "Cães adestrados, atração no Eixão", p.15, 20 de março de 1995

141	1995. FCDF-A-A-1-G-0768 (1)d	190	26/03/1995	JORNAL DE BRASÍLIA, "Patinadores fazem a festa no Eixão Norte", 27 de março de 1995
142	1995. FCDF-A-A-1-G-0768 (1)d	191	26/03/1995	CORREIO BRAZILIENSE, "Passeio de patins agita Eixão do Lazer", p.35, 26 de março de 1995
143	1995. FCDF-A-A-1-G-0768 (1)d	188	02/04/1995	CORREIO BRAZILIENSE, "Eixão do Lazer sedia duas corridas", p.32, 2 de abril de 1995
144	1995. FCDF-A-A-1-G-0768 (1)d	189	02/04/1995	JORNAL DE BRASÍLIA, "Eixão do Lazer terá. duas competições", 31 de março de 1995
145	1995. FCDF-A-A-1-G-0768 (1)d	187	09/04/1995	CORREIO BRAZILIENSE, "Atividades de esporte no Eixão do Lazer", p.11, cidade, 10 de abril de 1995
146	1995. FCDF-A-A-1-G-0768 (1)d	186	16/04/1995	JORNAL DE BRASÍLIA, "Programação do Eixão do Lazer anima as crianças", p.16, cidade, 17 de abril de 1995
147	1995. FCDF-A-A-1-G-0768 (1)d	185	23/04/1995	JORNAL DE BRASÍLIA, "Eixão do Lazer comemora aniversário da polícia", p.13, 24 de abril de 1995
148	1995. FCDF-A-A-1-G-0768 (1)d	184	30/04/1995	JORNAL DE BRASÍLIA, "Passeio ciclístico anima Eixão no domingo de sol", p.14, cidade, 1 de maio de 1995
149	1995. FCDF-A-A-1-G-0768 (1)d	183	07/05/1995	JORNAL DE BRASÍLIA, "Exame de vista para crianças no Eixão do Lazer", 6 de maio de 1995
150	1995. FCDF-A-A-1-J-0958 (5)d	26	12/05/1995	CORREIO BRAZILIENSE, "Taguatinga abre sua feira de artesanato", p.12, 29 de maio de 1995
151	1995. FCDF-A-A-1-L-0983 (1)d	123	18/05/1995	JORNAL DE BRASÍLIA, "Pára-quadismo anima o domingo no Eixão, p.15, 19 de maio de 1995
152	1995. FCDF-A-A-1-G-0768 (1)d	180	21/05/1995	JORNAL DE BRASÍLIA, "Sósia de Michael Jackson alegre crianças no Eixão", p. 18, cidade, 22 de maio de 1995
153	1995. FCDF-A-A-1-G-0768 (1)d	181	21/05/1995	CORREIO BRAZILIENSE, "Mr. Jackson faz show no Eixão", p. 17, cidade, 20 de maio de 1995
154	1995. FCDF-A-A-1-G-0768 (1)d	182	21/05/1995	CORREIO BRAZILIENSE, "Sósia", p.3, 20 de maio de 1995
155	1995. FCDF-A-A-1-L-0983 (1)d	77	18/06/1995	CORREIO BRAZILIENSE, "Defer comemora 25 anos", p.19, 7 de junho de 1995
156	1995. FCDF-A-A-1-G-0768 (1)d	178	02/07/1995	CORREIO BRAZILIENSE, "Maratonas no Eixão do Lazer ", p. 11, cidade, 3 de julho de 1995
157	1995. FCDF-A-A-1-G-0768 (1)d	176	16/07/1995	JORNAL DE BRASÍLIA, "Eixão do Lazer teve show de aerodelismo", p.18, 17 de julho de 1995
158	1995. FCDF-A-A-1-G-0768 (1)d	177	16/07/1995	JORNAL DE BRASÍLIA, "Eixão tem programa de férias", p. 16, 15 de julho de 1995
159	1995. FCDF-A-A-1-G-0768 (1)d	179	25/07/1995	JORNAL DE BRASÍLIA, "Sol leva o brasileiro ao Eixão do lazer", p.13, 26 de junho de 1995
160	1995. FCDF-A-A-1-G-0768 (1)d	174	10/09/1995	JORNAL DE BRASÍLIA, "Fuscas e jeeps foram a atração no Eixão ",p.14, cidade, 11 de novembro de 1995
161	1995. FCDF-A-A-1-G-0768 (1)d	175	10/09/1995	JORNAL DE BRASÍLIA, "Eixão", p.19, 9 de setembro de 1995
162	1995. FCDF-A-A-1-G-0768 (1)d	173	17/12/1995	JORNAL DE BRASÍLIA, "Domingo de sol faz a alegria do brasileiro", p.18, 18 de dezembro de 1995
163	1997.GABGOV-0352 (28)d	19	01/01/1997	CARTILHA "GOVERNO DEMOCRATICO E POPULAR MUDOU BRASILIA PARA MELHOR"

2. Catálogo de documentos da Biblioteca Nacional

REPORTAGENS BIBLIOTECA NACIONAL

	Fonte	Data	Referência
1	BIBLIOTECA NACIONAL	24/05/1970	CORREIO BRAZILIENSE, "Massa humana jamais vista no DF saúda os heróis", p.8, 24 de junho de 1970
2	BIBLIOTECA NACIONAL	05/09/1970	CORREIO BRAZILIENSE, "Brasil mais unido no dia da independência", p.2, 5 de setembro de 1970
3	BIBLIOTECA NACIONAL	04/11/1971	CORREIO BRAZILIENSE, "Carta dos leitores", p.4, 4 de novembro de 1971
4	BIBLIOTECA NACIONAL	02/09/1972	CORREIO BRAZILIENSE, "Desfile da mocidade será no eixão", p.14, 31 de agosto de 1972
5	BIBLIOTECA NACIONAL	24/01/1973	CORREIO BRAZILIENSE, "vamos utilizar as passagens subterrâneas?", p.6, 24 de janeiro 1973
6	BIBLIOTECA NACIONAL	12/10/1977	JORNAL DO COMMERCIO, "Brasília cria Eixão do Lazer", Rio de Janeiro, 12 de outubro de 1977, ano 151, nº 9
7	BIBLIOTECA NACIONAL	12/10/1977	CORREIO BRAZILIENSE, "Eixão do Lazer" uma nova promoção do DEFER", p.18, 5 de outubro de 1977
8	BIBLIOTECA NACIONAL	12/10/1977	CORREIO BRAZILIENSE, "Crianças tomam conta do Eixão", p.13, 11 de outubro de 1977
9	BIBLIOTECA NACIONAL	12/10/1977	CORREIO BRAZILIENSE, "Eixão do Lazer pode ter 30 mil pessoas", p.18, 12 de outubro de 1977
10	BIBLIOTECA NACIONAL	12/10/1977	CORREIO BRAZILIENSE, "Eixão ontem foi das crianças", p.10, 13 de outubro de 1977
11	BIBLIOTECA NACIONAL	19/11/1978	CORREIO BRAZILIENSE, "II Eixão do Lazer reunira desportistas de Brasília", p.11, 3 de novembro de 1978
12	BIBLIOTECA NACIONAL	19/11/1978	CORREIO BRAZILIENSE, "II Eixão do Lazer começa amanhã às 8h", p.18, 18 de novembro de 1978
13	BIBLIOTECA NACIONAL	19/11/1978	JORNAL DOS SPORTS, "Lazer", p. 9, 19 de novembro de 1978
14	BIBLIOTECA NACIONAL	26/07/1981	CORREIO BRAZILIENSE, "Eixão da morte, um atropelamento por dia, um morto por mês", p.22, 26 de julho de 1981
15	BIBLIOTECA NACIONAL	01/06/1986	CORREIO BRAZILIENSE, "Trabalhador é a maior vítima", p.40, 1 de junho de 1986
16	BIBLIOTECA NACIONAL	17/06/1986	CORREIO BRAZILIENSE, "Calçada no Eixão evitará mortes", p.24, 17 de junho de 1986
17	BIBLIOTECA NACIONAL	21/06/1986	CORREIO BRAZILIENSE, "Leitor pede menos mortes no Eixão", p.20, 21 de junho de 1986
18	BIBLIOTECA NACIONAL	22/06/1986	CORREIO BRAZILIENSE, "Eixos terão ciclovia e segurança para pedestre", p.26, 22 de junho de 1986
19	BIBLIOTECA NACIONAL	04/07/1986	CORREIO BRAZILIENSE, "Passagem do Eixão ganha novas luzes", p.20, 4 de setembro de 1986
20	BIBLIOTECA NACIONAL	07/07/1986	CORREIO BRAZILIENSE, "Trânsito mata 3 pessoas no Plano Piloto", p.20, 7 julho de 1986
21	BIBLIOTECA NACIONAL	21/07/1986	CORREIO BRAZILIENSE, "Eixão da morte, tira 3 vidas no domingo", capa, 21 de julho de 1986
22	BIBLIOTECA NACIONAL	18/08/1986	CORREIO BRAZILIENSE, "Trânsito mata ao menos um por dia", p.18, 18 de agosto de 1986
23	BIBLIOTECA NACIONAL	24/08/1987	CORREIO BRAZILIENSE, "Eixão do lazer atrai mais de 20 mil pessoas" p.14, 24 de agosto de 1987
24	BIBLIOTECA NACIONAL	08/11/1987	CORREIO BRAZILIENSE, "Arquitetos reprovam normas de preservação", p.34, 8 novembro de 1987
25	BIBLIOTECA NACIONAL	26/04/1988	CORREIO BRAZILIENSE, "Imprudência a toda prova", p.19, 26 de abril de 1988
26	BIBLIOTECA NACIONAL	02/05/1988	CORREIO BRAZILIENSE, "Invasores temem perder passagens", p.11, 5 de maio de 1988
27	BIBLIOTECA NACIONAL	09/05/1988	CORREIO BRAZILIENSE, "pedestres prometem respeitar as cercas", p. 16, 9 de maio de 1988
28	BIBLIOTECA NACIONAL	09/05/1988	CORREIO BRAZILIENSE, "Uma solução racional para o Eixão"
29	BIBLIOTECA NACIONAL	22/05/1988	CORREIO BRAZILIENSE, "Aos fundistas rodoviário", capa, 22 de maio de 1988
30	BIBLIOTECA NACIONAL	09/08/1988	CORREIO BRAZILIENSE, "Correio abriu debate", p.19, 9 de agosto de 1988
31	BIBLIOTECA NACIONAL	11/08/1988	CORREIO BRAZILIENSE, "Taguatinga já tem seu Eixão da Morte", p.24, 11 de agosto de 1988
32	BIBLIOTECA NACIONAL	21/03/1989	CORREIO BRAZILIENSE, "Eixão continua matando sem piedade", p.22, 21 de março de 1989

33	BIBLIOTECA NACIONAL	22/06/1989	CORREIO BRAZILIENSE, "GDF dá um basta à violência no Eixão", p.23, 22 e junho de 1989
34	BIBLIOTECA NACIONAL	06/07/1989	CORREIO BRAZILIENSE, "Trânsito melhora com blitz", p.26, 6 de julho de 1989
35	BIBLIOTECA NACIONAL	04/08/1989	CORREIO BRAZILIENSE, "Providencias tardam e Eixão não perdoa", p.19, 4 de agosto de 1989
36	BIBLIOTECA NACIONAL	04/08/1989	CORREIO BRAZILIENSE, "Monografias abordam tema vital", p.28, 4 de agosto de 1989
37	BIBLIOTECA NACIONAL	20/12/1992	JORNAL DO BRASIL, "cidade cria ruas que arquitetos evitaram" p.29, 20 de dezembro de 1992
38	BIBLIOTECA NACIONAL	20/06/1993	JORNAL DO BRASIL, "Eixo Rodoviário é ameaça a brasilienses", p. 32, 20 de junho de 1993
39	BIBLIOTECA NACIONAL	03/01/2003	CORREIO BRAZILIENSE, "Eixão do Lazer", p. 3, 5 de janeiro de 2003
40	BIBLIOTECA NACIONAL	12/01/2003	CORREIO BRAZILIENSE, "Eixão do Lazer 1" e "Eixão do Lazer 2", p.2, 12 de janeiro de 2003
41	BIBLIOTECA NACIONAL	30/01/2003	CORREIO BRAZILIENSE, "Ponte Jk já tem problemas", p.20, 30 de janeiro de 2003
42	BIBLIOTECA NACIONAL	04/05/2003	CORREIO BRAZILIENSE, "Eixão", p.18, 4 de maio de 2003
43	BIBLIOTECA NACIONAL	02/09/2003	CORREIO BRAZILIENSE, "Eixão do Lazer", p.2, 9 de janeiro de 2003
44	BIBLIOTECA NACIONAL	31/10/2003	CORREIO BRAZILIENSE, "policiamento no Eixão", 31 de outubro de 2003
45	BIBLIOTECA NACIONAL	12/12/2003	CORREIO BRAZILIENSE, "Lixeiras", p.18, 12 de outubro de 2003
46	BIBLIOTECA NACIONAL	15/01/2004	CORREIO BRAZILIENSE, "Eixão, a pista sempre perigosa", p.26, 15 de janeiro de 2004
47	BIBLIOTECA NACIONAL	17/01/2004	CORREIO BRAZILIENSE, "Pelo caminho da vida", p.18, 17 de janeiro de 2004
48	BIBLIOTECA NACIONAL	12/02/2004	CORREIO BRAZILIENSE, "esporte nos eixos", p.19, 2 de fevereiro de 2004
49	BIBLIOTECA NACIONAL	21/03/2004	CORREIO BRAZILIENSE, "Atropelamento no Eixão sul", p.29, 21 de março 2004
50	BIBLIOTECA NACIONAL	13/04/2004	CORREIO BRAZILIENSE, "pit bull", p.10, 13 de abril de 2004
51	BIBLIOTECA NACIONAL	28/11/2004	CORREIO BRAZILIENSE, "Os órfãos do trânsito", p.24, 28 de novembro de 2004
52	BIBLIOTECA NACIONAL	04/01/2005	CORREIO BRAZILIENSE, "Eixão do Lazer", p.14, 4 de janeiro de 2005
53	BIBLIOTECA NACIONAL	21/01/2005	CORREIO BRAZILIENSE, "diários de bicicleta", 21 de janeiro de 2005
54	BIBLIOTECA NACIONAL	29/01/2005	CORREIO BRAZILIENSE, "dicas de vida saudável", p. 28, 29 de janeiro de 2005
55	BIBLIOTECA NACIONAL	18/02/2005	CORREIO BRAZILIENSE, "Campanha pela paz no trânsito", p.25, 18 de fevereiro de 2005
56	BIBLIOTECA NACIONAL	02/07/2005	CORREIO BRAZILIENSE, "Eixão aos domingos", p.20, 2 de julho de 2005
57	BIBLIOTECA NACIONAL	27/09/2005	CORREIO BRAZILIENSE, "Pinceladas" 27 de setembro de 2005
58	BIBLIOTECA NACIONAL	21/07/2006	CORREIO BRAZILIENSE, "O Eixão da morte" P. 27, 21 de setembro de 2006
59	BIBLIOTECA NACIONAL	28/08/2006	CORREIO BRAZILIENSE, "Mudanças necessárias", p.20, 28 de agosto de 2006
60	BIBLIOTECA NACIONAL	17/09/2006	CORREIO BRAZILIENSE, "Paz no trânsito", p.16, 17 de setembro de 2006
61	BIBLIOTECA NACIONAL	22/09/2006	CORREIO BRAZILIENSE, "SOS para o Eixão da Morte", p.24 22 de setembro de 2006
62	BIBLIOTECA NACIONAL	30/09/2006	CORREIO BRAZILIENSE, "Um buquê de ideias" p. 6 30 de setembro de 2006
63	BIBLIOTECA NACIONAL	30/09/2006	CORREIO BRAZILIENSE, "Domingo sem Eixão do Lazer e água mineral", p.34, 30 de setembro de 2006
64	BIBLIOTECA NACIONAL	17/10/2006	CORREIO BRAZILIENSE, "Basta de Mortes no Eixão", p. 17, 12 de outubro de 2006
65	BIBLIOTECA NACIONAL	23/10/2006	CORREIO BRAZILIENSE, "Eixão" p. 12, 23 de outubro de 2006

66	BIBLIOTECA NACIONAL	01/11/2006	CORREIO BRAZILIENSE, "Eixão" p. 22, 1 de novembro de 2006
67	BIBLIOTECA NACIONAL	01/11/2006	CORREIO BRAZILIENSE, "Velocidades revistas em todo DF" p. 27, 1 de novembro de 2007
68	BIBLIOTECA NACIONAL	01/11/2006	CORREIO BRAZILIENSE, "Eixão", p. 22, 1 de novembro de 2006
69	BIBLIOTECA NACIONAL	22/12/2006	CORREIO BRAZILIENSE, "Eixão" p 28, 22 de dezembro de 2006
70	BIBLIOTECA NACIONAL	20/02/2007	CORREIO BRAZILIENSE, "Eixão do Lazer", p. 27, 20 de fevereiro de 2007
71	BIBLIOTECA NACIONAL	21/05/2007	CORREIO BRAZILIENSE, "Trânsito" p. 12, 21 de maio de 2007
72	BIBLIOTECA NACIONAL	15/09/2007	CORREIO BRAZILIENSE, "campanha conscientiza jovens" 31 15 de setembro de 2007
73	BIBLIOTECA NACIONAL	27/12/2007	CORREIO BRAZILIENSE, "Arruda suspende o Eixão do lazer nos finais de semana", 27 de dezembro de 2007
74	BIBLIOTECA NACIONAL	27/12/2007	JORNAL DO BRASIL, "governador e o bom senso" 28 de dezembro de 2007
75	BIBLIOTECA NACIONAL	06/01/2008	CORREIO BRAZILIENSE, "Eixão" p.14, 6 de janeiro de 2009
76	BIBLIOTECA NACIONAL	15/04/2008	CORREIO BRAZILIENSE, "Caminho de risco" p.25, 18 de abril de 2008
77	BIBLIOTECA NACIONAL	06/05/2008	CORREIO BRAZILIENSE, "Ipahn decide sobre muretas" p. 25, 6 de maio de 2008
78	BIBLIOTECA NACIONAL	06/05/2008	CORREIO BRAZILIENSE, "Eixão", p.24, 6 de Maio de 2008
79	BIBLIOTECA NACIONAL	07/05/2008	CORREIO BRAZILIENSE, "Barreiras no Eixão", p.27 ,7 de maio de 2008
80	BIBLIOTECA NACIONAL	09/05/2008	CORREIO BRAZILIENSE, "Adeus à faixa central", p.29, 9 de maio de 2008
81	BIBLIOTECA NACIONAL	15/05/2008	CORREIO BRAZILIENSE, "Eixão será reaberto aos veículos nos fins de semana", p. 15 de maio de 2008
82	BIBLIOTECA NACIONAL	15/05/2008	CORREIO BRAZILIENSE, " O Eixão do Lazer vai acabar", 15 de maio de 2008
83	BIBLIOTECA NACIONAL	16/05/2008	CORREIO BRAZILIENSE, "Os ultimos dias de uma conquista p. 29 16 de de maio de 2008
84	BIBLIOTECA NACIONAL	16/05/2008	CORREIO BRAZILIENSE "nada de carros 19 de maio de 2008, capa
85	BIBLIOTECA NACIONAL	17/05/2008	JORNAL DO BRASIL, "Arruda mantém Eixão do Lazer", 17 de maio de 2008
86	BIBLIOTECA NACIONAL	17/05/2008	CORREIO BRAZILIENSE, "consulta popular, p.33, 17 de maio de 2008
87	BIBLIOTECA NACIONAL	17/05/2008	CORREIO BRAZILIENSE "Muito mais que 90 pessoas", p.34, 17 de maio de 2008
88	BIBLIOTECA NACIONAL	19/05/2008	CORREIO BRAZILIENSE, "Eixão da Morte x Eixão do lazer", p.22 de 19 de maio de 2008
89	BIBLIOTECA NACIONAL	19/05/2008	CORREIO BRAZILIENSE "Comunidade diz sim ao Eixão", p.19, 19 de maio de 2008
90	BIBLIOTECA NACIONAL	20/05/2008	CORREIO BRAZILIENSE, "Consulta já começou"e "vôlei, basquete e futebol na rodovia" p.25 de 20 de maio de 2008
91	BIBLIOTECA NACIONAL	21/05/2008	CORREIO BRAZILIENSE, "Eixão do Lazer preservado, capa 21 de maio de 2008
92	BIBLIOTECA NACIONAL	21/05/2008	CORREIO BRAZILIENSE, "vitoria do bom senso, p.20, 21 de maio de 2008
93	BIBLIOTECA NACIONAL	16/06/2008	CORREIO BRAZILIENSE, "Planejamento humanista" p. 22, 16 de junho de 2008
94	BIBLIOTECA NACIONAL	06/01/2009	CORREIO BRAZILIENSE, "Eixão - população defende muro, oscar não e paralisa processo" p.14, 6 de janeiro de 2009
95	BIBLIOTECA NACIONAL	05/04/2009	CORREIO BRAZILIENSE, "Rodovias do perigo" p. 27, 5 de abril de 2009
96	BIBLIOTECA NACIONAL	24/08/2009	CORREIO BRAZILIENSE, "Asas da amizade", p.36, 24 de agosto de 2009
97	BIBLIOTECA NACIONAL	22/01/2010	CORREIO BRAZILIENSE, "50 anos de Brasília", p.3, 22 de janeiro de 2010

98	BIBLIOTECA NACIONAL	22/01/2010	CORREIO BRAZILIENSE, "50 anos de bsb", p. 3, 22 de janeiro de 2010
99	BIBLIOTECA NACIONAL	22/01/2010	CORREIO BRAZILIENSE, "samba no pe e no eixão", p. 23, 22 de janeiro de 2010
100	BIBLIOTECA NACIONAL	17/04/2010	CORREIO BRAZILIENSE, "cidade única" 17 de abril de 2010
101	BIBLIOTECA NACIONAL	21/04/2010	CORREIO BRAZILIENSE, "Lazer no Eixão" p.69, revista Brasília 50 anos, 21 abril de 2010
102	BIBLIOTECA NACIONAL	21/04/2010	CORREIO BRAZILIENSE, "Espaço de convivência", p.35, 21 de abril de 2010
103	BIBLIOTECA NACIONAL	21/04/2010	CORREIO BRAZILIENSE, "50 anos de Brasília", Eixão do Lazer, p.69, 21 de abril de 2010
104	BIBLIOTECA NACIONAL	03/05/2010	CORREIO BRAZILIENSE, "comércio e lazer no Eixão", p.27, 3 de maio de 2010
105	BIBLIOTECA NACIONAL	21/08/2010	CORREIO BRAZILIENSE, "Parada gay no Eixão", p. 35, 21 de agosto de 2010
106	BIBLIOTECA NACIONAL	30/08/2010	CORREIO BRAZILIENSE, " na rua pelos votos", p.23, 30 de agosto de 2010
107	BIBLIOTECA NACIONAL	20/09/2010	CORREIO BRAZILIENSE, "ipes amarelos", p.26, 20 de setembro de 2010
108	BIBLIOTECA NACIONAL	23/09/2010	CORREIO BRAZILIENSE, "corrida da cerveja", p.24, 23 de setembro de 2010
109	BIBLIOTECA NACIONAL	08/12/2010	CORREIO BRAZILIENSE, "sem eixão do lazer no 30 de novembro", p.27, 8 de dezembro de 2010
110	BIBLIOTECA NACIONAL	01/05/2011	CORREIO BRAZILIENSE, "uma cidade especial" p.36, 1 de maio de 2011
111	BIBLIOTECA NACIONAL	22/05/2011	CORREIO BRAZILIENSE, "Eixão do lazer: popular, familiar e democrático", p.32, 22 de maio de 2011
112	BIBLIOTECA NACIONAL	22/05/2011	CORREIO BRAZILIENSE, "Eixão do lazer: familiar, democrático", p. 32, 22 de maio de 2011
113	BIBLIOTECA NACIONAL	23/05/2011	CORREIO BRAZILIENSE, "hospital da criança", p. 23, 23 de maio de 2011
114	BIBLIOTECA NACIONAL	05/09/2011	CORREIO BRAZILIENSE, "caminhada pela abertura em Brasília", p.9 5 de setembro de 2011
115	BIBLIOTECA NACIONAL	19/09/2011	CORREIO BRAZILIENSE, "passeata pela diversidade sexual" p.21, 19 de setembro de 2011
116	BIBLIOTECA NACIONAL	03/10/2011	CORREIO BRAZILIENSE, "taguatinga ganha seu eixão do lazer" p.26, 3 de outubro de 2011
117	BIBLIOTECA NACIONAL	31/10/2011	CORREIO BRAZILIENSE, "churrasco no eixao" p.22, 31 de outubro de 2011
118	BIBLIOTECA NACIONAL	29/11/2011	CORREIO BRAZILIENSE, "Até quando?" p.25, 29 de novembro de 2011
119	BIBLIOTECA NACIONAL	23/12/2011	CORREIO BRAZILIENSE, "A Brasília automotiva, o Eixão e outras vidas da morte" p.17, 23 de dezembro de 2011
120	BIBLIOTECA NACIONAL	19/08/2012	CORREIO BRAZILIENSE, "saudáveis milhões" p. 27 , 19 de agosto de 2012
121	BIBLIOTECA NACIONAL	22/08/2012	CORREIO BRAZILIENSE, "Pardais reduzem acidentes no Eixão" p.28, 22 de agosto de 2012
122	BIBLIOTECA NACIONAL	30/12/2012	CORREIO BRAZILIENSE, "último domingo do ano" p. 16, 30 de dezembro de 2012
123	BIBLIOTECA NACIONAL	18/02/2013	CORREIO BRAZILIENSE, "manobras radicais no asfalto do Eixão" p.22, 18 de fevereiro de 2013
124	BIBLIOTECA NACIONAL	01/04/2013	CORREIO BRAZILIENSE, "aulas de ciclismo" p.19, 1 de abril de 2013
125	BIBLIOTECA NACIONAL	10/05/2013	CORREIO BRAZILIENSE, "Eixão do lazer, símbolo de civilidade", p. 13, 10 de junho de 2013
126	BIBLIOTECA NACIONAL	25/05/2013	CORREIO BRAZILIENSE, "domingo sem eixão do lazer, como assim?", p. 25, 25 de maio de 2013
127	BIBLIOTECA NACIONAL	07/07/2013	CORREIO BRAZILIENSE, "vem pra rua, mas vem pra dançar", p.8, 7 de julho de 2013

128	BIBLIOTECA NACIONAL	09/07/2013	CORREIO BRAZILIENSE, "skate gira 10,8 milhões" p.27, 9 de julho de 2013
129	BIBLIOTECA NACIONAL	12/07/2013	CORREIO BRAZILIENSE, "o baile" p. 21, 12 de julho de 2013
130	BIBLIOTECA NACIONAL	20/09/2013	CORREIO BRAZILIENSE, "consciencia e atitude nas ruas" p. 23, 20 de setembro de 2013
131	BIBLIOTECA NACIONAL	20/09/2013	CORREIO BRAZILIENSE, "mais espaço para duas rodas" p. 15, 20 de setembro de 2013
132	BIBLIOTECA NACIONAL	23/09/2013	CORREIO BRAZILIENSE, "a paz sobre duas rodas" p. 20, 23 de setembro de 2013
133	BIBLIOTECA NACIONAL	23/09/2013	CORREIO BRAZILIENSE, "por mais gentileza" p.21, p. 23 de setembro de 2013
134	BIBLIOTECA NACIONAL	20/01/2014	CORREIO BRAZILIENSE, "estilo, musica e comida" p.18, 20 de janeiro de 2014
135	BIBLIOTECA NACIONAL	10/02/2014	CORREIO BRAZILIENSE, "sol, samba e isoporzinho" p.20 10 de fevereiro de 2014
136	BIBLIOTECA NACIONAL	27/02/2014	CORREIO BRAZILIENSE, "expresso df no eixão", p. 29, 27 de fevereiro de 2014
137	BIBLIOTECA NACIONAL	04/04/2014	CORREIO BRAZILIENSE, "A cidade-palavra de Nicolas Behr", p.3, 4 de abril de 2014
138	BIBLIOTECA NACIONAL	21/05/2014	CORREIO BRAZILIENSE, "uma história de vida" p.8, 21 de maio de 2014
139	BIBLIOTECA NACIONAL	02/08/2014	CORREIO BRAZILIENSE, "poe no eixão" p.22, 2 de agosto de 2014
140	BIBLIOTECA NACIONAL	20/09/2014	CORREIO BRAZILIENSE, "bicicleta, uma cultura" p. 32, 20 de setembro de 2014
141	BIBLIOTECA NACIONAL	25/10/2014	CORREIO BRAZILIENSE, "Boas novas, Dr. Lucio" p. 25, 25 de outubro de 2014
142	BIBLIOTECA NACIONAL	16/11/2014	CORREIO BRAZILIENSE, "Eixao do lazer" p. 12, 19 de novembro de 2014
143	BIBLIOTECA NACIONAL	21/11/2014	CORREIO BRAZILIENSE, "eventos do barulho" p. 24, 21 de novembro de 2014
144	BIBLIOTECA NACIONAL	28/11/2014	CORREIO BRAZILIENSE, "Brincadeira de Adulto" p. 16, 28 de novembro de 2014

3. Calendário de eventos de 2017

Legenda:

BRB- Banco Regional de Brasília

CB- Correio Braziliense

CEF- Caixa Econômica Federal

CNA- Confederação Nacional de Agricultura

CREF- Conselho Regional de Educação Física

CRM- Conselho Regional de Medicina

FB – Facebook

IFB- Instituto Federal de Brasília

CRP- Conselho Regional de Psicologia

SC Sociedade Civil

-  Eventos de Esporte e Saúde
-  Festas e Feiras
-  Campanhas de Educação
-  Sem eventos programados

CALENDÁRIO DE EVENTOS, 2017

CALENDÁRIO DE EVENTOS, 2017

Eixão Norte					Eixão Sul				
data	Eventos	local	fonte	promotor	data	Eventos	local	fonte	promotor
janeiro					janeiro				
1					1				
8					8				
15	Janeiro Branco (campanha de saúde mental)	214	FB	CRP DF	15				
22					22				
29					29				
5					5				
12					12				
fevereiro					fevereiro				
19					19	Corrida e caminhada da Paz	108 208	CB	Marinha
20	carnaval - passagem subterrânea	201	CB		20	Festival doce de leite	112 212		SC
25	carnaval	114 115	CB	GDF	20	carnaval	-		
26	carnaval	-	CB		25	carnaval	-	vários	GDF
28	carnaval	-	CB		26	carnaval	106 206 110 210		
março					28	carnaval	206 208 110 210		
5					5				
12					12				
19					19				
26					26				
2	Treinão Let`s Run - Corrida 5km	209	FB	SC	2				
9	mercado das pulgas (norte) brasil	214	FB	SC	9	Meu eixão (asa sul)	108 208	vários	GLOBO
14		105 205	FB	CEF	14				
16	Páscoa solidaria do pico	115 215	FB	SC	16				
21	Rock na ciclovia pico	115 215	FB	SC	21				
23	Brecho + flashday tatoo	108	FB	SC	23				
30					30				

1				
7	corrida wings for life run corrida	Eixo	clube de corrida	SC
14				
21	ocupa cultural no eixão + reiki (13 as 18)	112 212	FB	UnB
28	caminhada contra a obesidade -sindr. prader-willi	-	CB	BRB
4				
11	artistas do df pelas diretas ja (215 norte)	215 214	FB	SC
15				
18				
25				
2				
9	abraço, reiki ou cafuné?	114 214	FB	SC
16				
23				
29	brasil capital moto week	-	CB	SC
30	batalha de dj e grafites 214	215 214	FB	SC
6				
13				
20	abraço, reiki ou cacuné 214 as 10h 13h	114 214	FB	SC
20	naftalina zen brechó 215	215 214	FB	SC
27	Festival dos Ipês 3 edição (musica+brecho+food trucks)	111 211	varios	SC

1	corrida do trabalhador	202	CB	DER, SLU e PMDF
7	Bombeiros nas quadras	110 210	CB	CMBDF
14	13ª Corrida União Europeia	Eixão	clube de corrida	união europeia
21	Chefes no eixos	108 208	vários	SC
28				
4	Corrida de bicicleta	102 103	CB	SC
11				
15				
18				
25				
2				
9				
16				
23				
29				
30				
6	pet day 208/209 sul	208 209	vários	SC
13				
20				
27				

setembro				
3	9 edição chefs nos eixos	111 211	varios	SC
7	Feira livre (brecho+shows+food trucks)	111 211	varios	SC
10	1 encontro de bolhas gigantes	111	FB	SC
17				
24	campanha nacional da água	112	CB	SC
24	cnec nos eixos (musica, capoeira, historias, brinquedos)	208	FB	SC
1	desce pro eixão, brincadeiras de rua	111 211	varios	IFB
8				
12				
15				
22	Eixão Agro	110/210	CB	CNA
29				
outubro				
2				
5				
12				
15				
19				
26	2 Festival do Brigadeiro	114/214	FB	SC
3				
novembro				
10				
17				
24				
25				
31				

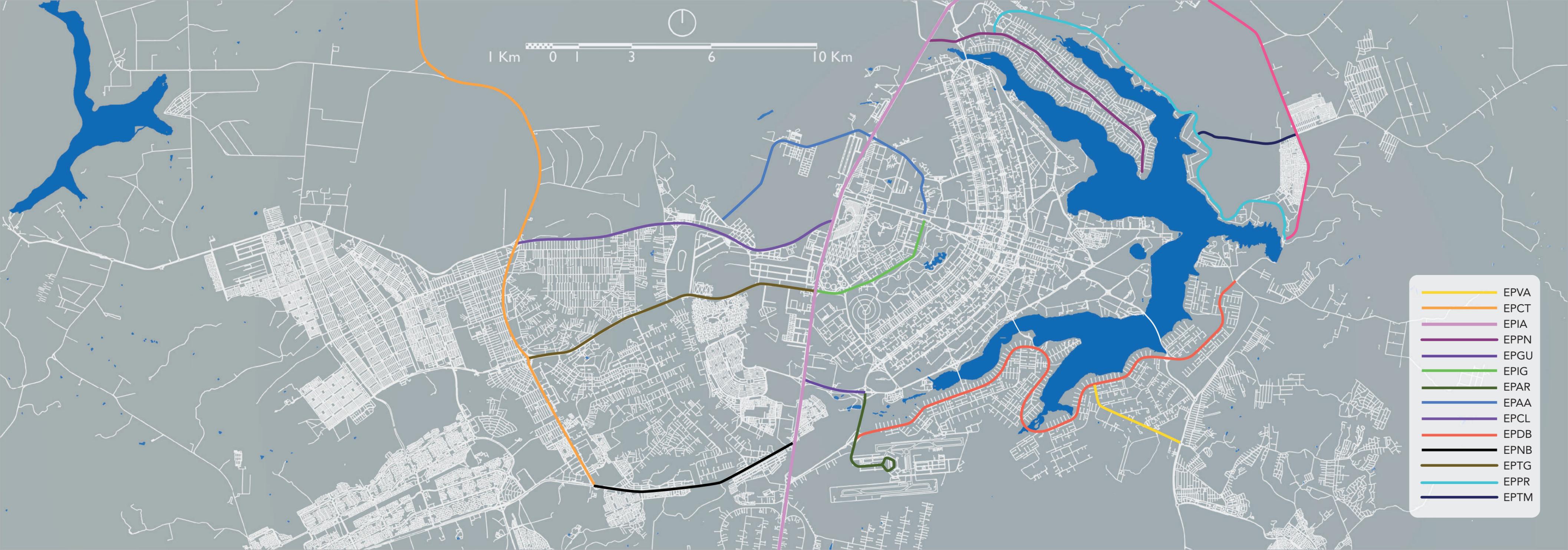
setembro				
3	domingo zen	208	FB	SC
		109 209	clube de corrida	SC
7	move 4 life - corrida			
7	3 urban da liberdade patins	eixao sul	FB	SC
	corrida do profissional de educação física	102	FB	CREF
10	Campanha conscientização epilepsia	214	FB	SESI/SC
	1º Cãominhada	102	FB	CRM vet.
17	Torneio de Ciclismo	eixao sul	CB	SC
24	semana nacional do transito e da mobilidade	209/210	DER	DER/DETRAN
outubro				
1				
8				
12				
15				
22				
29				
novembro				
2				
5				
12				
15				
19				
26				
3	circuito de dança / Circuito de corrida Caixa	102	FB	CEF
dezembro				
10				
17				
24				
25				
31				

4. Catálogo de legislação sobre o Eixo Rodoviário Residencial

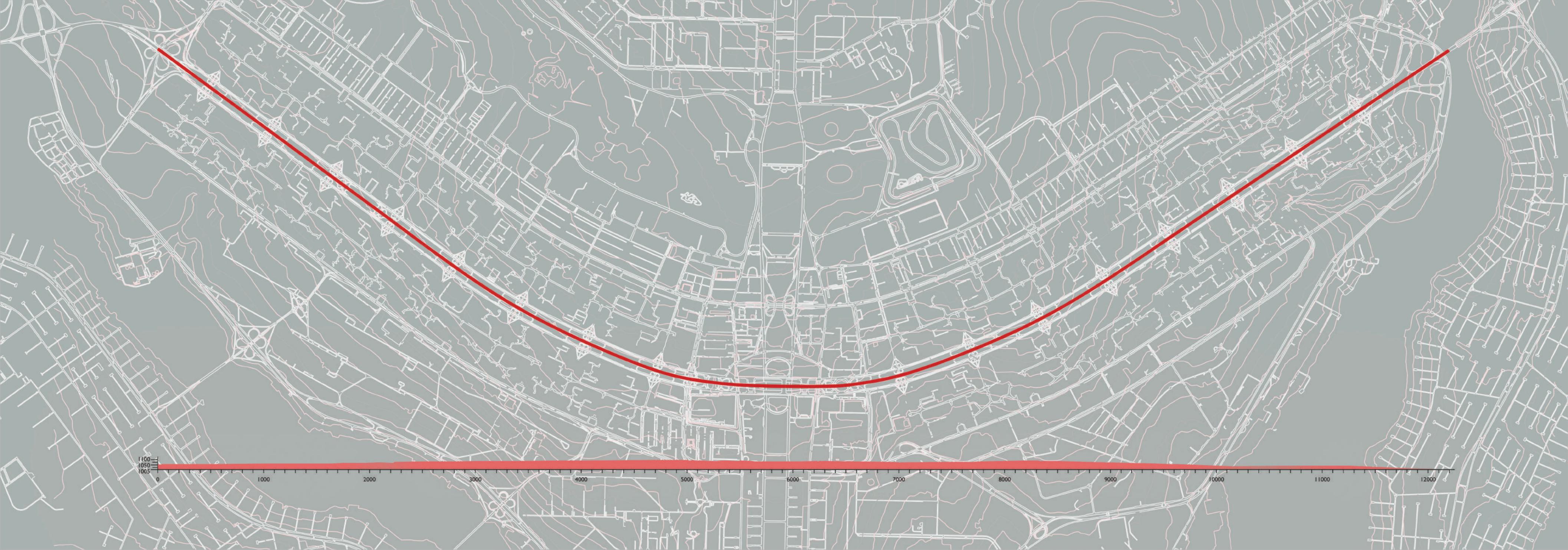
	ano	Legislação	Materia
1	1989	Decisão 11/89-CAUMA	Convoca reunião específica para tratar sobre o Eixo Rodoviário
2	1989	Decisão 87/89-CAUMA	Aprova a proposta de interdição do Eixão "Eixão livre domingo"
3	1989	Decisão 102/89-CAUMA	Consituir comissão para avaliar as recomendações sobre a impelenntação dos aspectos polêmicos do Eixão
4	1989	Anexo I, decisão 102/89-CAUMA	Relatório do Engenheiro Newton de Castro sobre os aspectos polêmicos do Eixão
5	1989	Anexo II, decisão 102/89-CAUMA	Pauta da reunião sobre o "problema do Eixão"
6	1991	Decisão 04/91-CAUMA	Aprova construção de canteiro central de até 1,5m de altura, calçadas laterias Alteração de itinerário de ônibus nos eixos W e L Revitalização de passagens subterrâneas
7	1991	Decreto Nº 13.250/1991	Oficializa o Eixão do Lazer
8	1992	Portaria Nº 314/1992	Institui definições e critérios para intervenção no Conjunto Urbanístico de Brasília
9	1997	Lei 1722 de 14/10/1997	Trata da implantação de faixas de pedestres no Eixão
10	1997	CTB, Lei Federal Nº9.503 de 1997	Código de Transito Brasileiro
11	1998	Lei Nº 2.127/1998	Altera para Eixo Rodoviário Lúcio Costa a denominação dos Eixos Rodoviários Norte e Sul
12	2010	Decreto Nº 32.563/2010	Altera o Decreto nº 13.250, de 13 de junho de 1991, ampliando o horário de funcionamento
13	2011	Decreto Nº 33.455/2011	Institui o Grupo Executivo do Eixo Rodoviário de Brasília
14	2011	Lei Distrital Nº 4655/2011	Cria o Programa Adote uma Passagem Subterrânea no Plano Piloto
15	2012	Lei Distrital Nº 4.757/2012	Dispõe sobre a instituição do Eixão do Lazer
16	2016	Lei Distrital Nº 5.630/2016	Dá autonomia para que as Regiões Administrativas do DF criem ruas de lazer
17	2016	Portaria Nº 166/2016	Complementa e detalha a Portaria nº 314/1992

PEÇAS GRÁFICAS

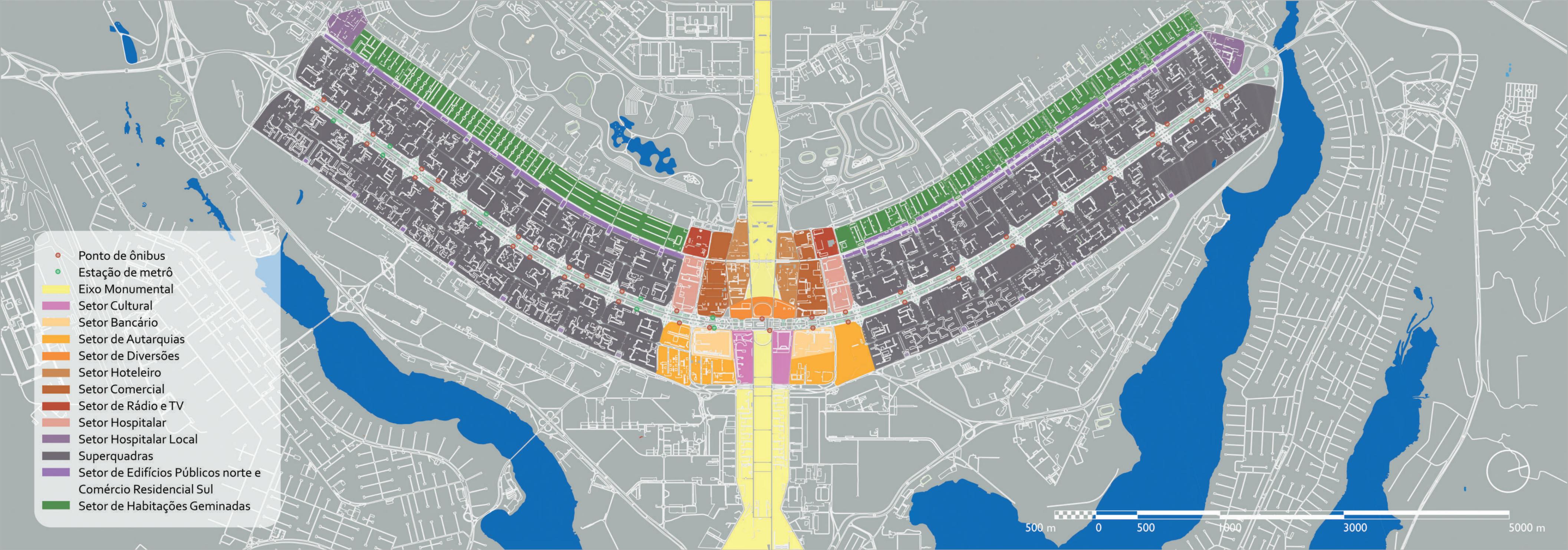
**1. Mapa de Principais Rodovias do DER,
Exceto ERR**



2. Mapa do Eixo Rodoviário e corte longitudinal



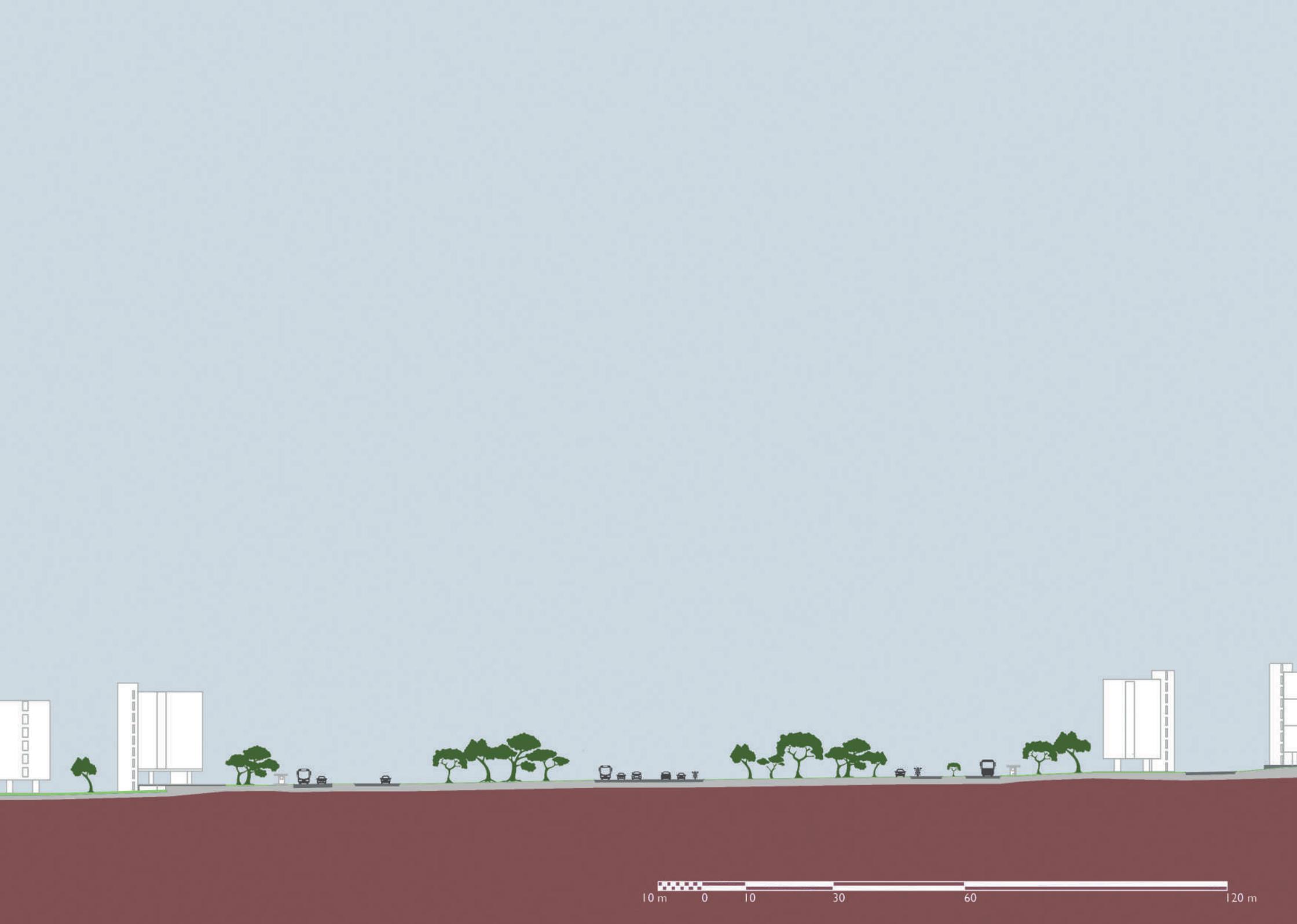
3. Localização dos pontos de Sistema Público de Transporte



- Ponto de ônibus
- Estação de metrô
- Eixo Monumental
- Setor Cultural
- Setor Bancário
- Setor de Autarquias
- Setor de Diversões
- Setor Hoteleiro
- Setor Comercial
- Setor de Rádio e TV
- Setor Hospitalar
- Setor Hospitalar Local
- Superquadras
- Setor de Edifícios Públicos norte e Comércio Residencial Sul
- Setor de Habitações Geminadas



4. Corte transversal do Eixo Rodoviário Residencial



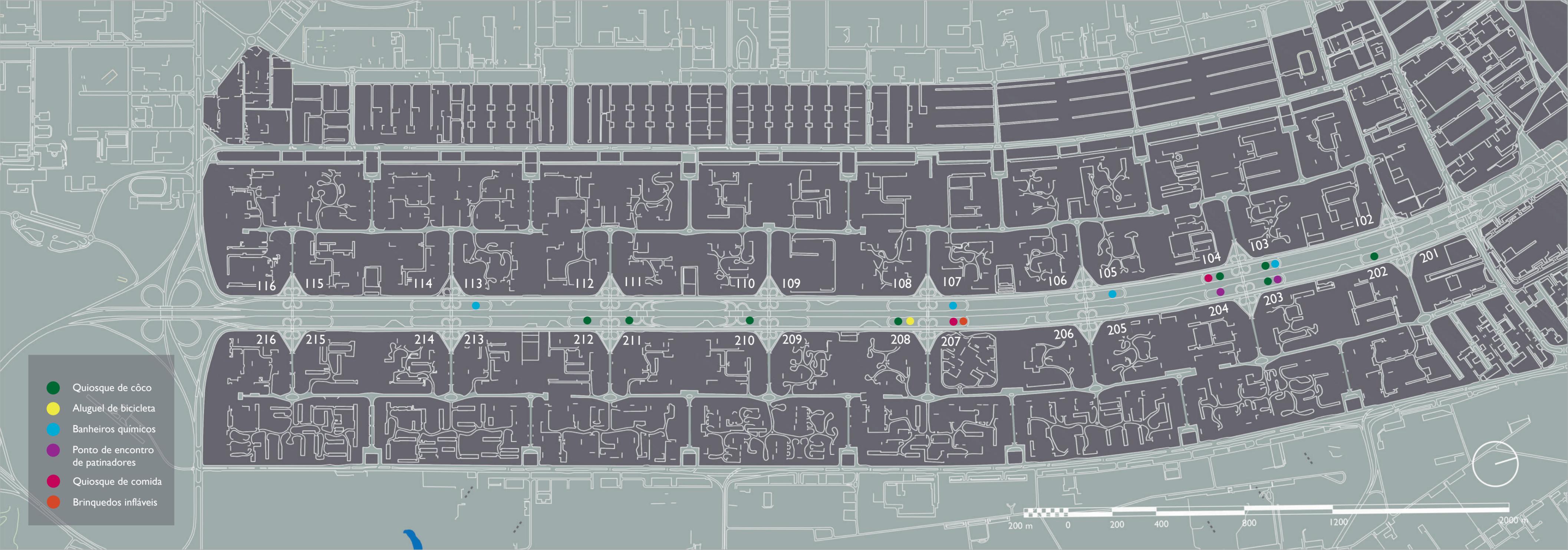
5. Mapeamento de massa arbustiva e passagens subterrâneas



- Passagem subterrânea
- Vegetação



6. Mapeamento de atividades para o Trecho Sul da Rodovia;



- Quiosque de côco
- Aluguel de bicicleta
- Banheiros químicos
- Ponto de encontro de patinadores
- Quiosque de comida
- Brinquedos infláveis

**7. Mapeamento de atividades para o Trecho
Norte da Rodovia;**

