projetos para

Brasília
e a cultura urbanística nacional

Jeferson C. Tavares

Dissertação de Mestrado

**Orientador: Carlos Roberto
Monteiro de Andrade**

**Programa de Pós-Graduação
em Arquitetura e Urbanismo**

Universidade de São Paulo

EESC - USP - AGOSTO 2004

Agradecimentos

Aos funcionários do Departamento de Arquitetura e Urbanismo - EESC – USP, pela colaboração ao longo de nove anos de convívio;

Aos funcionários e responsáveis pelos arquivos pesquisados, pela compreensão e empenho no garimpo de novas fontes;

À Fapesp pelos recursos fornecidos;

Ao Grupo de Pesquisa HabUrb – EESC – USP que possibilitou as primeiras experiências na teoria e na prática urbanísticas;

Ao corpo docente do Departamento de Arquitetura e Urbanismo - EESC – USP, em especial aos professores Fabio Lopes, Carlos Martins, Lira, Maíque, Nabil, Cibebe, Hugo e Telma, pela amizade e aprendizado;

Aos professores Alfredo Britto, Denise Pinheiro Machado, Vera Resende, Ana Luiza Nobre e Maria Cristina Leme, pelas pistas e indicações;

Aos entrevistados Maria Elisa Costa, José Geraldo da Cunha Camargo, Edgar Rocha Souza, José Otacílio Sabóia Ribeiro, Hernán Ocampo Landa, Hélio de Luna Dias, Valmir Lima Amaral, Pedro Augusto V. Franco, Rubens Biotto, João W. Toscano, José D'Ávila Pompéia, Pedro Paulo de Melo Saraiva, Jorge Wilhelm, Murillo Marx, Márcio Roberto, Pedro Paulino Guimarães e Ernesto Silva, pelo tempo, material e experiência disponíveis;

Ao Marco, Valéria, Manô, Emerson, Jorge, Vivi e TCRE Engenharia pelo apoio e pela ajuda nas horas essenciais;

Aos meus amigos, em especial Daniele, Dinah, Ded, Léo, Marina, Nenão, Raquel, Rafael, Claudia, Bianca, Eckner, Ernani, Flávia, Guto, Laine, Magele, Marcelo, Marcelo Faria, Rosana;

Aos companheiros de mestrado, Aline, Amanda, Sálua, Cynthia, Cláudia, Flávia Brito, Karla e Anna Raquel;

Aos companheiros de intermináveis discussões, Fabiano, Juliana Mota e Ana Paula;

Aos princípios instigadores de Sylvia Ficher;

Aos questionamentos objetivos de Sarah Feldman;

Ao apoio e à orientação de Carlos Roberto Monteiro de Andrade;

À compreensão e ao acolhimento de Arilza, Joice e Robison.

À Laide e Ziza que há anos guardam a memória da cidade pela janela de suas casas.

Resumo

O objetivo dessa dissertação é resgatar, analisar os projetos para Brasília e identificar suas possíveis referências e matrizes urbanísticas.

Ao todo serão identificadas 32 (trinta e duas) propostas para a Nova Capital e analisadas as 25 (vinte e cinco) existentes, concebidas entre os anos de 1927 a 1957. Identifica-se, em decorrência dessa análise, a construção e o registro de uma cultura urbanística nacional, marcada pela pluralidade de referências (matrizes teóricas e práticas, nacionais e internacionais). Esses elementos, presentes nos planos para Brasília, evidenciam a condição dialética das posturas projetuais que colaboraram na formação da identidade nacional. Ao explicitarem esse campo de conhecimento e atuação prática, os planos contribuem para a ilustração de um pensamento heterogêneo e peculiar da disciplina urbanística no Brasil.

Abstract

The objective of this dissertation is to rescue, to analyze the projects of Brasilia and to identify its possible references and urban origins.

At the end, 32 (thirty two) proposals will be identified for the New Capital and 25 (twenty five) existing ones, conceived between the years of 1927 and 1957, will be analyzed. As a result of this analysis, it will be identified the construction and the records of a national urban culture, marked by the plurality of references (nationals and internationals theoretical matrices and practices). These elements, present in the projects of Brasilia, highlight the dialectic condition of the project's postures that have collaborated in the formation of the national's identity. When expliciting this knowledge field and practical performance, the plans contribute for the illustration of a heterogeneous and peculiar thought of the urban discipline in Brazil.

Índice

Introdução	11
1. A Pesquisa	11
2. As Referências	12
3. A Estrutura	18
4. Os Capítulos	20

Parte I - Brasília e o Panorama Nacional

I - A Idéia de <i>Projeto</i> ou Notas sobre um Ideário de Cidades Novas	24
1. O <i>ideal</i> de cidade	24
2. O <i>projeto</i> como construção do <i>ideal</i>	26
3. O ideal de Cidade na América	27
3.1 Cidade Nova no Brasil-Colônia	
3.2 Cidade Nova no Brasil-República	
3.2.1 As diferentes tipologias de cidades novas	
3.3 Diferentes ideais em diferentes projetos	
4. Uma Cidade Nova Capital - Brasília	33
4.1 Constituições	
4.2 Comissões Federais	
4.3 Sítio	
4.4 Concurso	
4.5 Projetos	

II - Brasília e a Formação da Identidade Nacional	43
1. A Condição Nacional	44
2. As Condições Culturais e Artísticas	47
3. As Condições Econômicas e Políticas	51
4. A Condição Urbana	55
4.1 A Expressão Dialética nos Projetos para a Nova Capital	
4.2 A Expressão Dialética no Projeto de Lúcio Costa	

Parte II - O Antecoro Urbanístico de Brasília

III - O Processo de Transferência da Nova Capital	66
1. Estudos para a Transferência da Nova Capital	67
1.1 A Questão da Capital: Marítima ou no Interior?	
1.2 Comissão Exploradora do Planalto Central do Brasil - Comissão Cruls	
1.3 Comissão de Estudos para a Localização da Nova Capital do Brasil	

1.4 Comissão de Localização da Nova Capital Federal	
1.5 Comissão de Planejamento da Construção e da Mudança da Capital Federal	
1.5.1 Subcomissão de Planejamento Urbanístico	
2. Precedentes da Ocupação do Planalto Central	75
2.1 Os Exemplos Urbanísticos	
2.2 As Lendas e os Mitos	
2.3 Os Instrumentos de Divulgação	
2.4 As Ações Públicas e as Institucionais	
2.5 As Ações Imobiliárias	
3. O Concurso Nacional para o Plano Piloto da Nova Capital do Brasil, 1957	85
3.1 Um Início Contraditório e a Criação da NOVACAP	
3.2 Edital do Concurso Nacional para o Plano Piloto da Nova Capital do Brasil	
3.3 A Escolha do Plano Piloto e a Expectativa de um Projeto Coletivo para a Nova Capital	
IV - Matrizes e Referências Urbanísticas para os Projetos da Nova Capital	98
1. Conceitos	100
1.1 A Cidade no Século XIX	
1.2 A indústria e o pensamento racional	
1.3 As discussões médicas e o saneamento	
1.4 A predominância da técnica	
2. Ideais	101
3. Modelos e Métodos	104
4. Experiências	109
4.1 As Grandes Intervenções em Cidades Capitais	
4.2 Projetos para Cidades Novas Capitais	
4.3 Instrumentos de Intervenção	
4.4 O Planejamento Buscando seu Lugar no Contexto Nacional	
Parte III - Concepções Urbanísticas para Brasília	
V - Projetos para a Nova Capital: As Primeiras Projeções Para Uma Capital Federal Republicana – Década de 20 à Década de 40	122
1. Um conjunto plural	122
2. Possíveis diálogos	123
3. A Análise	124
1. Projeto Para a Nova Capital – 1927	
2. Brasília – A Cidade Histórica da América	
<i>Theodoro Figueira de Almeida (Th. Emerson)</i>	
3. Ante-Projeto para a Futura Capital do Brasil no Planalto Central	
<i>Carmem Portinho</i>	

4. Porque, Para Onde e Como Mudar a Capital da República	147
<i>Jales Machado</i>	
5. Projeto para a Futura Capital Federal	153
<i>João Augusto de Mattos Pimenta</i>	

VI - Projetos para a Nova Capital: A Certeza de um Ideário Urbanístico – Década de 50 157

1. Um conjunto de afinidades	157
2. Principais Condicionantes: O Edital, o Local e o Plano de Metas	158
3. A permanência de um <i>ideal</i>	159
4. Um quadro de soluções	160
4.1 Equipes definidas	
4.2 Referências adotadas	
4.3 Implantação da cidade	
4.4 Planejamento regional e local	
4.5 População estimada	
4.6 Traçado urbano	
4.7 Circulação	
4.8 Setores	
4.9 Habitação	
4.10 Legislação	
4.11 Áreas verdes	
4.12 Áreas de Expansão	
5. A Análise	162
1. Memorial Preliminar para a Futura Capital do Brasil	163
<i>Raul Pena Firme, Roberto Lacombe e José de Oliveira Reis</i>	
2. Futura Capital Federal – Brasília	169
<i>Carlos Cascaldi, João Vilanova Artigas, Mário Wagner Vieira da Cunha, Paulo de Camargo e Almeida</i>	
3. Plano Piloto da Nova Capital	183
<i>Arquitetos Associados – Boruch Milmann, João Henrique Rocha e Ney Fontes Gonçalves</i>	
4. Plano Piloto para Brasília	196
<i>Jorge Wilhelm</i>	
5. Plano Piloto da Futura Capital Federal – Brasília	206
<i>Eurípedes Santos</i>	
6. Plano Piloto da Nova Capital Federal	208
<i>José Otacílio Sabóia Ribeiro</i>	
7. Plano Piloto da Nova Capital do Brasil	212
<i>MM Roberto</i>	
8. Plano Piloto da Nova Capital do Brasil	229
<i>Predial e Construtora Duchon Ltda – Ricardo Brasília Paes de Barros Schroeder</i>	
9. Plano Piloto para a Futura Capital do Brasil	223
<i>Rubem de Luna Dias, Belfort de Arantes e Hélio de Luna Dias</i>	
10. Plano Piloto de Brasília	238
<i>STAM Ltda - Joaquim Guedes, Liliana Guedes, Carlos Milan, Domingos Azevedo</i>	

11. Plano Piloto da Nova Capital	246
<i>Pedro Paulo de Melo Saraiva, Júlio José Franco Neves</i>	
12. Brasília – Plano Piloto	254
<i>Rino Levi, Roberto Cerqueira Cesar, Luis Roberto Carvalho</i>	
<i>Franco, Paulo Fragoso</i>	
13. Plano Piloto	271
<i>João Kahir</i>	
14. Plano Diretor da Nova Capital	274
<i>Edgar Rocha Souza, Raul da Silva Vieitas</i>	
15. Brasília - Plano Piloto	284
<i>José Geraldo da Cunha Camargo</i>	
16. Plano Piloto da Nova Capital Do Brasil	291
<i>Pedro Paulino Guimarães</i>	
17. Plano Piloto para Brasília	306
<i>Lúcio Costa</i>	
18. Plano Piloto para a Nova Capital	318
<i>Marcelo Rangel Pestana, Hernan Ocampo Landa e Vigor Artese</i>	
19. Brasília - Plano Piloto	320
<i>Henrique E. Mindlin, Giancarlo Palanti</i>	
20. Brasília – Plano Piloto	328
<i>Construtécnica S/A - Milton C. Ghiraldini</i>	

VII - Propostas Dialéticas – Uma Tentativa de Observar o Conjunto Urbanístico dos Projetos **346**

1. Fatores Exógenos	348
1.1 Panorama Cronológico	
1.2 O perfil dos autores e a composição das equipes	
2. Soluções Urbanísticas	351
2.1 Concepções de Planejamento	
2.1.1 Planejamento regional	
2.1.2 Planejamento local	
2.2 Estruturas Urbanas	
2.2.1 Implantação	
2.2.2 Zoneamento	
2.2.3 Centro Governamental	
2.2.4 Tipologias de Centros	
2.2.5 Áreas Verdes e Parques	
2.2.6 Legislação	
2.3. Estruturas Arquitetônicas	
2.3.1 Horizontalidade ou Verticalidade dos Planos	
2.3.2 Tipologias dos Edifícios Públicos	
2.3.3 Tipologias dos Edifícios Residenciais	
2.4 Viário	
2.4.1 Tipologias de traçados	
2.4.2 Hierarquia da Circulação	
2.4.3 Principais Componentes Viários	
2.4.4 Tipos de Transporte Predominante	
2.5 Filiações e Referências	

Parte IV – Fontes

Fontes Bibliográficas 383

1. Referências Bibliográficas	383
2. Periódicos	398
3. Jornais	401

Entrevistas 405

Arquivos Pesquisados 406

Fontes das Imagens 408

Parte V - Anexos

Anexo 1 413

1. A Formulação do Edital para o Concurso Nacional para o Plano Piloto da Nova Capital do Brasil	413
2. O Posicionamento do Júri no Concurso Nacional para o Plano Piloto da Nova Capital do Brasil	419

Anexo 2 428

Projetos para a Nova Capital: Década de 20 à Década de 40	428

Anexo 3 445

Projetos para a Nova Capital: Década de 50	445

Introdução

Introdução

O objetivo dessa dissertação é resgatar, analisar os projetos para Brasília e identificar suas possíveis referências e matrizes urbanísticas.

Ao todo serão identificadas 32 (trinta e duas) propostas para a Nova Capital e analisadas as 25 (vinte e cinco) existentes, concebidas entre os anos de 1927 a 1957. Identifica-se, em decorrência dessa análise, a construção e o registro de uma cultura urbanística nacional, marcada pela pluralidade de referências (matrizes teóricas e práticas, nacionais e internacionais). Esses elementos, presentes nos planos para Brasília, evidenciam a condição dialética das posturas projetuais que colaboraram na formação da identidade nacional. Ao explicitarem esse campo de conhecimento e atuação prática, os planos contribuem para a ilustração de um pensamento heterogêneo e peculiar da disciplina urbanística no Brasil.

1. A Pesquisa

Esse trabalho partiu de algumas certezas durante sua jornada de pesquisas. Entretanto deparou-se com uma dúvida diante de tamanha diversidade urbanística aflorada dessas fontes.

As certezas decorreram da visão totalizante sobre os projetos de Brasília (sobre as análises de 25 propostas das, supostas, 32 existentes), evidenciando um conjunto cultural em formação ao longo da era republicana e predominante na década de 50. Essa formação partiu das atualizações estrangeiras e de sua aculturação pelas peculiaridades nacionais. Esses projetos deflagraram posturas e ideologias evidenciadas pelo conhecimento e pela prática urbanística. Refletiram de modo peculiar um objetivo muito claro – a concepção de uma nova capital – e a cultura urbanística de então, evidenciando sua formação, contradição e afirmação no cenário nacional.

A dúvida, entretanto, partiu dessas certezas. Parece contraditório e arbitrário, mas tem lá seu fundo de verdade.

Diante de tamanha diversidade e, supomos, calcado na dialética da obra brasileira, esse conjunto pode espelhar a essência do ser nacional, pois essas fontes falam sobre a rica e abundante diversidade de referências e resultados produzidos. Então, não nos parece, diante da análise de todos os projetos existentes para Brasília, que haja a certeza do predomínio de um urbanismo estritamente racional, vinculado a uma única postura internacional. Há, porém, a certeza da solidificação de um ideário urbanístico nacional ao longo do século XX, confluindo nas cinco primeiras décadas para um repertório comum e abrangente no meio profissional, responsável pela condução de um modo peculiar do urbanismo brasileiro.

A análise do conjunto de projetos demonstra a pluralidade de referências abordadas e as experiências predominantes em cada época, segundo a visão singular de cada autor. E a dialética que parece existir nesses conceitos – da dupla predominância entre referências estrangeiras e nacionais; entre a tradição e a vanguarda; entre o local e o cosmopolita – comprovaria a pluralidade de referências, inserindo os projetos na cultura urbanística nacional, igualmente diversa, plural e heterogênea, como tem sido deflagrada pela historiografia nacional recente.

Ao buscar cobrir algumas lacunas nas análises sobre os projetos de Brasília, buscamos novas fontes e novas leituras das fontes existentes. Inserido nas discussões do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da EESC-USP, não só nos deparamos com um grande acervo de propostas para a Nova Capital – muitas delas inéditas – como também identificamos alguns ideais contrastantes para um novo centro urbano na República brasileira. Foram, ao todo, sete cidades visitadas, 78 arquivos pesquisados¹ (alguns deles mais de uma vez), treze entrevistas, ao longo de seis anos de trabalho² sob a orientação do Prof. Dr. Carlos Roberto Monteiro de Andrade, no Grupo HabUrb.

A busca pelos arquivos procedeu de forma contínua ao processo de pesquisa, ora tomando rumos lineares, ora desfigurando as análises a partir de novas fontes. Nossa pesquisa percorreu arquivos públicos buscou documentos até então inexplorados, tais como: entrevistas com os autores das propostas ou agentes vinculados ao processo de transferências da Nova Capital, folhetos e publicações esquecidas em acervos escuros e empoeirados. Essa postura deflagrou trajetórias profissionais de autores e críticos pouco evidenciadas que enriquecem os diálogos nas análises de cada plano.

A certo momento, nossa insistência mereceu a denominação de *investigação policial*, nas palavras do orientador, pois a cada nova viagem surgiam novas informações que, interminavelmente, levavam a novas fontes. E foi essa a intenção, vasculhar e descobrir todas as hipóteses que pudessem trazer novidades sobre os projetos para Brasília. Os resultados abriram-nos os olhos para um percurso mais complexo que aquele contado pelas versões oficiais. Foi necessário, entretanto, a pausa nessa *investigação* para que o processamento pudesse ser viável e compatível ao material coletado. A partir de então, optamos pela valorização dessa coletânea que nos permitia a visão totalizante do processo. As fontes, ou seja, os projetos para a Nova Capital, tornaram-se o principal objeto de análise.

Diante de tamanha novidade, a dúvida foi inevitável. As fontes obscureceram as triviais evidências, transformando as verdades em objetos de questionamento. E assim procedemos. Retomamos as fontes e revisamos suas análises. A descoberta de novas informações quebrou essa inércia e chegou provocar certa instabilidade nas já tão definidas opiniões. Assim se conformaram essas novas fontes.

O excesso de informação por elas projetada, ao contrário de iluminar nossas idéias, repentinamente, obscureceu nossa visão, tendo sido necessários momentos de reflexão para que nossos olhos, habituados a uma luz difusa e permanente, pudessem discernir as informações.

*Olhos tão habituados às sombras, como os nossos, dificilmente conseguirão dizer se sua luz era a luz de uma vela ou de um sol resplandecente. Mas tal avaliação objetiva me parece uma questão de importância secundária que pode ser seguramente legada à posteridade.*³

A dúvida, portanto, tornou-se num elemento catalisador do processo fértil de discussões, favorecendo o lançamento de algumas suposições a partir dessas novidades, sua contextualização – segundo a visão dialética, e a tentativa de visualização do conjunto dessas propostas.

Como resultado, apresentamos uma dissertação que busca analisar o acervo de projetos para a Nova Capital e, assim, representar a confluência de um período fértil de realizações urbanísticas. Bem sabemos que os projetos para Brasília não encerraram a produção nacional, mas um período, e essa peculiaridade denota seu valor para a compreensão da cultura que a produziu. Assim, proponho, tão somente, a sua análise, não mais sob o enfoque do júri que definiu sete propostas finalistas a partir de suas finalidades ideológicas, mas a compreensão da totalidade dos projetos como ideais concebidos ao longo da conformação do ideário urbanístico, embasado pela essência dialética das obras nacionais. Dialética gerada pela incorporação das atualizações estrangeiras e de sua adaptação peculiar como resposta às necessidades nacionais.

Prestamos-nos, por fim e principalmente, à retomada das discussões sobre os projetos para Brasília, discussões sempre passíveis de novas análises e combustível na somatização de novos conceitos, divergências e paixões.

2. As Referências

Brasília é uma cidade nova que nasceu com uma história definida. Seus antecedentes foram inúmeras vezes descritos numa narrativa que sempre buscou legitimar a sua construção. A partir de então, a historiografia voltou-se com maior interesse através de livros, dissertações, teses, *papers* e debates públicos acerca do assunto que até hoje ilustram a dinâmica do pensamento a seu respeito.

Diante de tamanha diversidade, tematizar Brasília pressupõe um reconhecimento preliminar intelectual tão extenso quanto interessante, pois vislumbra diferentes posições que complementam a discussão. Para o presente trabalho, partimos dessa abordagem identificando as argumentações que se desenvolveram desde as primeiras construções no Planalto Central. Nossa bibliografia expõe parte dessa produção ao reunir as mais diferentes fontes a respeito desse tema. Nosso ponto-de-partida, portanto, foi um produtivo diálogo entre essas referências bibliográficas.

Selecionamos, inicialmente, as obras que abordaram Brasília sob o enfoque urbanístico como primeiro

reconhecimento do objeto, e a partir de então, buscamos novas referências que pudessem contextualizá-lo a partir da complementação de dados. Desses títulos podemos agrupar algumas posições que se reproduziram indistintamente, e outras que foram pontualmente assinaladas para a compreensão do pensamento a respeito de Brasília. Essa produção pode ser dividida em:

1. análises que se debruçam apenas sobre o plano de Lúcio Costa, de 1957;
2. análises que estudam os projetos do *Concurso Nacional para o Plano Piloto da Nova Capital do Brasil*⁴, 1957. Esse grupo ainda pode ser subdividido entre aqueles que analisam apenas os projetos finalistas e os que estudam os demais projetos concorrentes.

Num panorama, esses são os grupos em que podemos distribuir os principais estudos sobre Brasília que se remetem à disciplina urbanística, e dessa divisão já podemos lançar a primeira constatação: nenhum outro estudo focou a totalidade das propostas para a Nova Capital, compreendendo um período mais abrangente que aquele definido pelo Concurso.

1. Evidentemente, o maior número de análises concentra-se na abordagem do plano piloto de Lúcio Costa. Porém, desses, poucos diferenciam a concepção do urbanista do projeto construído, elaborando análises indistintamente, como se ambos fossem apenas uma única solução, exceção feita ao trabalho de A. C. C. Carpintero, **Brasília: Prática e Teoria Urbanística no Brasil, 1956-1998**, 1998, cujo principal objetivo foi mirar a discussão para as transformações urbanísticas entre ambas as propostas: aquela concebida por Lúcio Costa e a construída definitivamente após as alterações sugeridas pelo júri do Concurso.

Francisco de Paula Dias de Andrade, em sua tese de livre docência **A Organização do Espaço e do Tempo em Brasília**, 1961, traça uma abordagem pioneira sobre a Nova Capital, antecipando o tom das principais críticas que se revezaram nas análises posteriores. Uma cidade sem alma (p. 57), inóspita (p. 72), sem esquina (p. 73), que não proporciona a casualidade (p. 68) e pode ser culpada pelas doenças mentais de seus moradores (p. 65) foram alguns dos seus argumentos mais radicais. Sua tese deflagra a imagem de uma cidade desabitada e distante da vivacidade dos centros urbanos brasileiros. Certamente uma impressão tomada do momento de sua inauguração, um verdadeiro canteiro de obras inacabadas. Andrade diferencia a Brasília concebida da Brasília construída, mas para ele em ambas houve excesso na rigidez racional, no zoneamento funcional (habitar, trabalhar, recrear e circular) e na organização das habitações em unidades de vizinhança.

Os blocos residenciais são de uma maneira geral aceitáveis, principalmente alguns que são realmente belos; mas, apesar da variedade de posições e de orientação, não conseguiram quebrar de todo certa monotonia, notadamente na repetição e no alinhamento rígido das unidades residenciais ao longo das compridas perspectivas das avenidas longitudinais. (p. 63)

Faltar-lhe-á (à Brasília), por outro lado a convivência, talvez fútil, mas restauradora, da praia, dos encontros casuais nos centros de interesse do bairro, etc. (p. 68)

*Um exame mais atento encontrará excessiva simplificação no esquema viário, na disposição das quadras, nos dois eixos principais e até no arranjo dos prédios coletivos e individuais; esta racionalização excessiva produz indiscutível sensação de cansaço visual e de insatisfação emocional. Está aqui outro grande fator de frustração; não há uma esquina para uma surpresa, um beco para explorar, um imprevisito... tudo é por demais claro, racional, pré-determinado.*⁵ (p. 73)

A visão de um projeto racional em estreita ligação com os princípios internacionais debatidos nos CIAM's também é dividida por Maria Cristina da Silva Leme, Sylvia Ficher e Rebeca Scherer.

Leme, em **Urbanismo no Brasil, 1895 – 1965**, 1999, ao exemplificar uma das vertentes do urbanismo nacional ligada ao Movimento Modernista, situa Brasília como o principal expoente do CIAM.

*A outra linhagem (urbanística do Brasil) é aquela que tem origem no movimento modernista e se difunde com os Congressos do CIAM. No Brasil a construção de Brasília será a ressonância principal desse movimento.*⁶ (p. 22)

Ficher, em **Brasília e Seu Plano Piloto**, 1999, ao enunciar as referências projetuais do plano vencedor, evidencia a matriz européia na concepção de Costa.

*Quanto à definição dos espaços, o plano de Brasília é uma adaptação do desenho urbano racionalista – que preconiza a separação estrita de atividades e o emprego sistemático de edifícios isolados e unifamiliares, conforme implícito na Carta de Atenas – à composição urbanística beaux-arts, simétrica e monumental.*⁷ (p. 234)

Scherer, na sua dissertação de mestrado **O Urbanismo Racionalista e o Projeto do Plano Piloto de Brasília**, 1978, também está atenta às filiações de Lúcio Costa, sobretudo pela sua representação nacional nos Congressos Internacionais de Arquitetura Moderna. Assim, também afirma a hipótese de que Brasília foi a empírica aplicação dos princípios racionalistas da *Carta de Atenas*.

A cidade de Brasília é, indubitavelmente, uma das mais importantes realizações do urbanismo contemporâneo. O projeto para o Plano Piloto da cidade, feito pelo arquiteto Lúcio Costa, vincula-se claramente à corrente urbanística denominada Urbanismo Racionalista e mais especificamente a seu documento de princípios “A Carta de Atenas”.⁸ (p. 11)

Dentre as principais obras que tratam do plano de Costa, esta é uma das pioneiras na vinculação do projeto de Costa às filiações funcionalista e europeia.

Parece-nos que ocorreu no caso do Plano Piloto de Brasília a importação de uma opção urbanística que trazia implícita a visão de processo de urbanização presente nos meios arquitetônicos europeus numa etapa muito peculiar de seu desenvolvimento. Acreditamos que ao importar o Urbanismo Racionalista do IV CIAM, importamos a visão etnocêntrica dos profissionais a ele ligados.⁹ (p. 180)

Entretanto, a própria autora reconhece outras análises que destoam desse panorama, citando o pesquisador Matheus Gorovitz, que não reconhece esses dogmas como os únicos presentes no projeto de Costa (p. 160). Assim como Gorovitz, outras análises referem-se ao plano piloto como um mostruário mais abrangente de referências urbanísticas.

Hugo Segawa, em **Arquiteturas no Brasil, 1900-1990**, 1997, ressalta as premências modernistas do plano e as suas principais soluções urbanísticas e arquitetônicas, porém retoma os próprios argumentos do autor Lúcio Costa ao descrever as referências da cidade a partir de distintos exemplos que fugiam à constante racionalista, como se presumia.

O autor sempre relacionou Brasília aos espaços públicos de Paris (os grandes eixos haussmanianos, Champs Elysées) e Londres (Picadilly Circus, Times Square), reinterpretando-os na resolução do desenho urbano da nova capital sem prescindir da referência às concepções da Ville Radieuse, de Le Corbusier.¹⁰ (p. 125)

Ao se referenciar ao próprio discurso do autor, Segawa explicita os principais fundamentos da concepção de Costa, afastando-se, gradativamente, da primeira impressão registrada e predominante de que o projeto vinculava-se totalmente à cultura modernista (argumento legado pelo júri do Concurso, eminentemente vinculado a esses princípios e redundante nos discursos posteriores).

Cabe, ainda, registrarmos as análises de Yves Bruand, em sua tese publicada com o título de **Arquitetura Contemporânea no Brasil**, 1981. Nessa abrangente coletânea da produção arquitetônica e urbanística, Bruand destaca o projeto para Brasília como a *apoteose do urbanismo brasileiro*. Sobre o plano de Costa, suas análises não escondem o entusiasmo e a defesa. E, além de recuperar as matrizes modernas, também vincula o projeto à cultura clássica renascentista, dos *teóricos italianos*, Alberti, Filarete e Scamozzi.

Basicamente racionalista na concepção e derivando diretamente dos princípios da Carta de Atenas, o plano de Lúcio Costa distinguia-se, contudo, radicalmente das tentativas mais notáveis da primeira metade do século, baseadas essencialmente em propostas sociológicas e estudos técnicos. (p. 361).

Sem dúvida alguma, o plano de Lúcio Costa é inteiramente clássico em sua pureza, simetria e concepção de distribuição racional dos elementos no interior de uma figura preestabelecida, imaginada em função de preocupações materiais, psicológicas e formais estreitamente fundidas num todo indivisível.¹¹ (p. 363)

Certamente o projeto mais estudado, o plano de Costa esteve sob a mira de análises de diversos outros autores nacionais e internacionais igualmente importantes, porém essa crítica manteve-se definida numa estreita afinidade com as posturas acima citadas. Seria impossível remetermo-nos a todas elas, portanto reproduzimos aquelas que expressam com maior ênfase uma síntese do pensamento intelectual sobre o projeto.

2. Os estudos que se concentraram sobre os projetos do Concurso são mais recentes e, como demonstramos acima, podem ser caracterizados em subgrupos. Entretanto, para efeito de nossa síntese bibliográfica, optamos em elencá-los independentemente da subdivisão, pois não apresentam radicais divergências nas suas formulações. Em geral, analisam apenas os projetos a partir do ponto de vista do júri do Concurso, continuando a atribuir-lhes a filiação do urbanismo funcionalista.

Amplamente divulgado, o Concurso mereceu atenção nacional e internacional, tendo sido publicado pela quase totalidade das revistas especializadas de arquitetura e urbanismo do Brasil e por várias outras publicações estrangeiras. Assim, os projetos finalistas ganharam tamanho destaque, facilitando, sobretudo, seu registro historiográfico. Porém, os demais se perderam nos arquivos particulares, salvo algumas exceções.

Além das publicações contemporâneas ao Concurso que reproduziram apenas as argumentações do júri a respeito dos projetos selecionados, a primeira publicação que se objetiva a analisar esses projetos foi o livro de Norma Evenson, **Two Brazilian Capitals. Architecture and Urbanism in Rio de Janeiro and Brasília**, 1973. Apesar de não se destinar apenas aos planos para a Nova Capital, a publicação analisa comparativamente os sete projetos finalistas do Concurso. Suas impressões gerais não apresentam contentamento diante das propostas, negando uma configuração urbanística substancial. Identifica algumas peculiaridades a partir de uma análise descritiva apenas dos projetos finalistas, porém se detém a uma visão parcial das suas possíveis referências e matrizes, insistindo no ideário moderno como principal chave para a compreensão dos projetos analisados.

Sobre o plano de Costa:

*Brasília provided the first opportunity for a comprehensive application of the principles of the Modern movement to the design of a major city. Although for many years modern designers had seen their mission as that of shaping the large-scale environment, the Modern movement had been known more for visionary projects than realized urban plans.*¹² (pp. 117-8)

E sobre os planos concorrentes analisados:

Attracting twenty-six entrants, among them some of the most distinguished architects in Brazil, the competition provided a summation of generally prevailing principles of modern urban design. (p. 120)

*Although it is true that many aspects of city planning involve statistical studies, such information is assembled with specific purpose. By contrast, the information accompanying some of the Brasília competition schemes appears to have been garnered more or less at random and was essentially irrelevant to the plans produced. In terms of design, all the plans were based on intuitive decisions.*¹³ (p. 141)

O olhar igualmente estrangeiro de Yves Bruand, (1981), também retoma os projetos concorrentes, enfatizando os finalistas numa análise panorâmica do Concurso. Restritivo, Bruand adota, entretanto, a análise, concentrando-se apenas em três finalistas: as equipes coordenadas pelos irmãos Roberto, por Rino Levi e por C. Cascaldi. Exclui da análise individual os projetos coordenados por: B. Milmann, M. Ghiraldini, e G. Palanti. Exceção aberta, porém, ao projeto da equipe STAM que, apesar de não ser finalista, fora igualmente analisado. Exclui a hipótese do estudo de todos os demais projetos concorrentes, pois considera que apenas alguns dos finalistas *deram uma contribuição interessante, embora não tenham sido vencedores* (p. 356).

Ao analisar suas principais características urbanísticas, Bruand refere-se ao conjunto de dados fornecidos pelo Edital, construindo algumas relações a partir das informações disponibilizadas aos concorrentes e os resultados obtidos. A análise é comparativa, o que possibilita uma formulação do conjunto dos finalistas. Seu estudo está claramente vinculado aos argumentos do júri, atrelando as concepções propostas ao ideário modernista *corbusiano*.

Mas todos os projetos divulgados pelas revistas especializadas (o autor oferece uma lista dos projetos publicados nas revistas “Arquitetura e Engenharia”, “Habitat”, “Aujourd’hui”, “Módulo” e “Acrópole”) *tinham um ponto em comum: sua inspiração racionalista.* (p. 356)

*Seja como for, o conjunto das propostas apresentadas era de um nível brilhante e honrava a escola brasileira.*¹⁴ (p. 358)

A especial menção de Bruand à equipe concorrente STAM deve-se à proximidade do partido adotado pelos novatos arquitetos com relação ao projeto de Lúcio Costa. Segundo o autor, apesar de não gozar da mesma audácia do plano vencedor, a equipe mereceria destaque. O autor afirma, ainda, que as declarações de Paulo Antunes Ribeiro – presidente do IAB e membro do júri do Concurso – creditavam à equipe STAM a possibilidade de composição de uma grande equipe que reuniria os dez primeiros selecionados do Concurso. A cargo dessa equipe estaria o projeto final da Nova Capital (p. 358). Em reportagem publicada pelo jornal Última Hora (p. 02, 18 de março de 1957, Rio de Janeiro) a declaração do representante do IAB diz respeito à equipe coordenada pelo arquiteto Pedro Paulino Guimarães. Apesar dessa discussão não alterar em nada o resultado do Concurso e as análises que poderão ser ainda desenvolvidas a partir desses projetos, aceitamos a hipótese de que ambos os projetos (o projeto de Pedro Paulino e o projeto da equipe STAM) foram selecionados ao lado dos demais finalistas, afinal foram dez os projetos escolhidos e apenas sete os finalistas.

No tocante à maioria das análises feitas até então, elas confirmam um olhar panorâmico e seletivo dos projetos concorrentes. Exceto a análise do plano da equipe STAM feita por Bruand, todos consideram correta a escolha do júri, reproduzindo sua visão sobre os projetos escolhidos e subtraindo os demais concorrentes.

Essa postura é retomada por Milton Braga, em sua dissertação de mestrado **O Concurso de Brasília: Os Sete Projetos Premiados**, 1999, em que a análise aprofundada dos sete projetos finalistas traz à tona um estudo específico sobre o assunto. Até então, esse tema havia sido, apenas, recorrente em meio a outras discussões. Debruçando-se sobre os projetos e suas implicações – como a análise do edital do Concurso –, Braga descreve as peculiaridades de cada proposta e arrisca uma classificação possível delas em dois grupos. O plano de Costa é situado individualmente devido suas características singulares.

Os projetos da equipe de Milmann, de Mindlin e Palanti, da equipe de Cascaldi e da equipe de Ghiraldini constituíram-se como variantes da cidade preconizada pela “Carta de Atenas”, com todos os seus princípios presentes nas configurações usuais das zonas urbanas, das superquadras, das unidades de vizinhança, etc. (p. 151)

Ambas as equipes (lideradas por Rino Levi e pelos irmãos Roberto), apresentaram soluções originais para as disposições do urbanismo moderno. No entanto, o que parecem querer configurar como cidade e como sociedade têm naturezas diferentes.¹⁵ (p. 153)

A sua análise, do total das propostas finalistas converge para uma crítica igualmente condizente com os estudos que trataram do assunto até então. Prescreve algumas matrizes modernas agregando a elas outras referências pouco lembradas, porém existentes. E como os demais, legitima a decisão do júri a respeito da classificação final.

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 ao sistema viário, que, juntamente com a especialização dos sistemas de circulação, acarretava a dissolução da rua tradicional. (p. 150)

À medida que as propostas são conhecidas e estudadas, o grau e a qualidade da definição de cada uma das cidades projetadas, foco do Concurso, revelam-se mais distantes do que indicam as aparências das apresentações. Se o júri resolveu o concurso em tempo recorde, como denunciava o representante do IAB, um estudo mais demorado dos trabalhos decerto confirmaria o seu resultado, naquilo que importa.¹⁶ (p. 148)

Braga apresenta um escopo maior e mais variado de referências para os planos finalistas, abrangendo vertentes que não estavam estritamente vinculadas ao urbanismo racionalista. Sintoma de trabalhos mais recentes, Antonio Carlos Cabral Carpintero, em sua tese de doutorado **Brasília: Prática e Teoria Urbanística no Brasil, 1956-1998**, 1998, também compartilha dessa postura. Apesar de seu estudo estar focado na Brasília projetada por Lúcio Costa e nas transformações físicas que ela sofreu, Carpintero analisa sucintamente os projetos finalistas, dando destaque aos projetos das equipes lideradas por Rino Levi, pelos irmãos Roberto e por C. Cascaldi. Inclui, ainda, uma análise sobre o plano da equipe STAM – como ocorrera com os estudos de Bruand – e apresenta os planos não classificados da Predial e de Eurípedes Santos, com apenas uma ilustração de cada proposta.

Infelizmente, Carpintero não apresenta uma leitura totalizante dos projetos apresentados, mas explicita algumas referências, sobretudo do plano de Costa, que mereceu um estudo mais aprofundado.

Em comum (aos projetos estudados pelo autor), encontramos as raízes positivistas, nunca explícitas, com conceitos, alusões ou referências a Saint Simon, Comte ou Spencer; ou ainda ao geometrismo das projeções de Monge.

Entretanto apesar de ser tradicionalmente tratada como uma expressão direta do urbanismo do CIAM, a nova Capital do Brasil reúne também, desde o projeto, diversas outras filiações teóricas que nada têm de comum com os Congressos de Arquitetura Moderna. São notáveis os vínculos com os esquemas da cidade-linear e da cidade-jardim, sem falar de raízes empíricas nas cidades brasileiras do interior, tudo isso já no projeto de Lúcio Costa, de 1957.¹⁷ (p. 231)

O projeto de Brasília traz consigo o pressuposto, nunca questionado, de um fundamento teórico único, funcionalista, a expressão pura e simples da Carta de Atenas. É, por exemplo, dessa forma que é compreendido por Rebeca Scherer em sua dissertação de mestrado (SCHERER, 1978). Porém a investigação dessa hipótese mostrou outras origens. O conceito de unidade de vizinhança estudado por Matheus Gorovitz (GOROVITZ, 1991), e a busca de suas raízes mostrou fontes, diversas do CIAM, na proposição da cidade.¹⁸ (p. 04)

Além desses estudos e dos livros que trataram dessa temática, dois catálogos de exposições trouxeram novidades ao debate.

A exposição **Brasil 1920 a 1950. Del Manifiesto Antropofágico a Brasília**, realizada em Valência, Espanha, em 2000, foi patrocinada pelo IVAM (Instituto Valenciano de Arte Moderno). A mostra tratou da cultura nacional numa retrospectiva abrangente e totalizante das raízes modernistas nacionais. Como está expresso em seu tema, recuperou desde as primeiras obras artísticas antropofágicas culminando nos projetos premiados de Brasília, em especial no projeto vencedor de Lúcio Costa.

A curadoria geral, a cargo de Jorge Schwarz, contou com o trabalho do Prof. Carlos A. Ferreira Martins, no módulo de arquitetura e urbanismo, que trouxe a público alguns dos desenhos e das pranchas originais dos finalistas do Concurso. Essa exposição demonstra uma continuidade no processo de compreensão da formação da identidade nacional através de um olhar panorâmico sobre a cultura brasileira, e considera o Concurso para o Plano Piloto de Brasília um momento de exposição da diversidade da cultura urbanística.

*A Arquitetura Moderna Brasileira aparecia, e continua aparecendo, em seus traços mais característicos, marcada por algumas aparentes contradições, das quais a mais visível, e decisiva para compreender as peculiaridades da constituição de uma linguagem moderna e ao mesmo tempo brasileira, está na forma particular pela qual se articula a relação entre modernidade e tradição ou, mais precisamente, na equação que se estabelece entre modernidade e construção da identidade nacional.*¹⁹ (p. 374)

Ainda que a maioria dos críticos insista na comum inspiração racionalista e na aplicação do princípio do zoneamento funcional derivada da Carta de Atenas, a análise dos planos e dos memoriais mostra uma significativa diversidade de referências doutrinárias e de ênfases nas relações entre sítio, programa e traçado. (p. 381)

Mas a primeira publicação a reunir a maioria dos projetos concorrentes, ou seja, aqueles possíveis de serem recuperados, foi o catálogo **Brasília: trilha aberta**, 1986, derivado da exposição em homenagem ao 10º aniversário da morte de Juscelino Kubitschek. Com relação aos projetos urbanísticos, o catálogo traz uma única reprodução de cada plano (ao todo 13), inviabilizando uma análise aprofundada sobre as principais idéias. Tornou-se, todavia, uma referência iconográfica que, pelo seu caráter pioneiro, foi diversas vezes reproduzida como única fonte das propostas (além de somar os doze projetos do Concurso, incluía, como primeiro plano para a Nova Capital, o projeto do brasilianista Theodoro Figueira de Almeida, 1929).

O catálogo foi seguido pelo estudo de Aline Moraes Costa, na sua dissertação de mestrado **(Im)Possíveis Brasília - os projetos apresentados no concurso do plano piloto da nova capital federal**, 2002, contemporânea ao nosso estudo. O trabalho também se restringe ao Concurso apresentando um material iconográfico similar ao que obtivemos diretamente com autores ou familiares dos concorrentes. Suas sínteses confluem para a idéia de que os projetos mantinham vínculo com os preceitos racionalistas da *Carta de Atenas* e dos *CIAM's*

*Nosso trabalho apresenta por objeto do Concurso do Plano Piloto para Brasília, realizado em 1957.*²⁰

Confluindo idéias mais abrangentes e condizentes com nossa linha de análise, o texto de Sylvia Ficher, **Brasília: Uma História de Planejamento**²¹, 2003, apresentado no X Encontro Nacional da ANPUR (ENA), recupera uma maior diversidade de matrizes e referências das propostas concorrentes no Concurso, apresentando um diálogo contemporâneo e mais afinado com nossas pesquisas.

O texto remonta à história do planejamento da Nova Capital, buscando suas principais referências. Traça uma linha dos principais fatos que proporcionaram a transferência para o interior do país e elenca alguns possíveis paradigmas urbanísticos para a cidade, como a tradição intelectual francesa assumida pelo próprio autor; os exemplos originados nas obras *beaux-arts* (como as reformas de Haussmann para Paris); as formas de crescimento urbano (nos exemplos de Cerdà para Barcelona e de Berlage para Amsterdam); na expansão suburbana norte-americana; na tradição renascentista; no modelo de cidade linear de Soria y Mata, de cidade-jardim de E. Howard e de cidades satélites de Hilberseimer; nas novas formas de transporte com hierarquização das vias de automóveis e da completa separação entre esses e os pedestres; no *zoning* derivado de Nova York e no zoneamento funcional da *Charte d'Athènes*; além dos modelos de unidades de vizinhança, entre outras referências urbanísticas, todas presentes na cultura urbanística internacional do século XIX e na primeira metade do século XX.

Assim, Ficher reforça algumas idéias lançadas no seu texto **Brasília e Seu Plano Piloto**, 1999, de que as bases dos planos para a Nova Capital eram permeadas por uma diversidade de exemplos maior do que se supunha:

O resultado (do Concurso) anunciado em marco de 1957: a proposta de Lúcio Costa recebeu o primeiro prêmio; cinco²² outros projetos também foram destacados, quase todos de arquitetos renomados: Ney Fontes Gonçalves e Borcuh Milmann (2º. lugar), Rino Levi (3º. lugar), M. M. M. Roberto (3º.

lugar), Henrique Mindlin e Giancarlo Palanti (5º. lugar) e Vilanova Artigas (5º. lugar). Ainda que houvesse uma adesão unânime nos círculos profissionais brasileiros, ao longo da década de 50, aos princípios da Charte d'Athenes (1933), outras referências podem ser encontradas nestes projetos, filiando-os a algumas das mais significativas propostas ou realizações urbanísticas da primeira metade do século 20, como o plano de Griffin para Camberra (1911), alguns projetos de Le Corbusier (Plan Voisin, 1925, Ville Radieuse, 1935, e Chandigarh, 1950), as obras francesas de reconstrução após a Segunda Guerra Mundial (como Le Havre de Perret, 1945), as new towns inglesas, os planos de desenvolvimento urbano americanos, etc.²³ (p. 231)

Dessa maneira, tem-se uma síntese do atual panorama da teoria e da crítica sobre os projetos para Brasília. Como destacamos, são muitos os trabalhos que tematizam o aspecto urbanístico, seja pela quantidade de fontes existentes, seja pela sua importância no contexto nacional e internacional. Entretanto, apesar de os trabalhos mais recentes preconizarem um estudo mais abrangente e voltado a uma nova formulação a respeito de suas características, não remontam à totalidade dos projetos para a Nova Capital, uma vez que os estudos mais abrangentes limitam-se ao período do Concurso, entre 1956 e 1957. Assim, nosso trabalho se insere nesse panorama com o objetivo de reforçar o repertório de fontes e análises, e busca contribuir com a historiografia ao agregar a totalidade dos projetos existentes e disponíveis, identificando trinta e duas e analisando vinte e cinco propostas para Brasília, produzidas entre os anos de 1927 e 1957.

3. A Estrutura

A dissertação está dividida em cinco partes.

A primeira parte busca contextualizar a nova Capital, segundo a cultura de criação de cidades novas no Brasil, complementada pela discussão sobre a construção da identidade nacional. Evita, portanto, descrições periódicas sobre o momento da concepção de Brasília para se apoiar em argumentos analíticos sobre esse período. Situa a Nova Capital num contexto autêntico e articulado com as diversas experiências artísticas, políticas, econômicas, sociais e, evidentemente, urbanísticas.

A segunda parte narra os principais fatos que promoveram a interiorização de Brasília e aponta suas principais matrizes urbanísticas. Assim, os dois capítulos traçam um conjunto de fatos e referências que comprovam uma trajetória pouco consensual e muito heterogênea, seja do ponto de vista da construção histórica, seja do ponto de vista da conformação urbanística das suas referências.

A terceira parte debruça-se sobre a totalidade dos projetos concebidos para a Nova Capital, abrangendo um período compreendido entre 1927 e 1957. Enumera e analisa individualmente cada projeto e culmina numa análise coletiva do conjunto, possibilitando um panorama sobre as principais soluções utilizadas e seu diálogo com a cultura urbanística nacional.

A quarta parte reúne um acervo das principais publicações sobre Brasília, abrangendo todas as temáticas em diferentes períodos. Expressa um panorama rico de produção crítica sobre a Nova Capital e fornece subsídios para outras pesquisas com distintos enfoques.

A quinta parte encerra a dissertação com alguns dados importantes para a compreensão detalhada do Concurso de 1957 e da análise dos planos, enumerando descritivamente suas principais características.

Parte I - Brasília e o Panorama Nacional

A prática do projeto de cidades novas é um merecido capítulo da história brasileira. Colonizadas, as terras nacionais tornaram-se, tão logo se assentaram os europeus no século XVI, em campo fértil para a exploração das riquezas naturais e, portanto, de defesa do novo território. Assim vinculadas, as cidades que se criaram, ao custo da dizimação indígena e dos recursos nativos, promoveram a implantação de novas técnicas e conhecimentos que afloravam da renascença européia. Em nada dialogavam com a realidade local, mas inseriam uma atitude que seria recorrente nos séculos seguintes: a fundação de cidades novas, a partir de seus mais diferentes objetivos. E assim se prolongou por todo o período colonial, atingindo o período republicano com tamanha força que promoveu, em menos de 60 anos de República, três cidades capitais e mais de uma centena de cidades novas industriais, balneárias, de colonização, de reassentamento, imobiliárias entre outras categorias. Assim, estabeleceu-se, definitivamente, uma maneira de ocupar o território, a partir do cultivo de práticas urbanísticas.

Essa cultura urbanística nacional, em constante transformação, firmou-se gradualmente, sobretudo no século XX, se a compreendermos pelas suas autenticidades e peculiaridades no transcorrer da urbanização do país. Esse momento, nos planos artístico, político, econômico e social - particularmente entre as décadas de 20 e 60 -, foi marcado pela definição da identidade nacional, igualmente peculiar. Em todos os casos essas condições - inclusive a urbanística - tiveram papel preponderante na caracterização e construção de elementos autenticamente nacionais. O eixo comum a eles não está distante nem tampouco se esconde na complexidade dos fatos, mas pode ser encontrado no caráter dialético reforçado pelos argumentos históricos que transcorreram ao longo dessas quatro décadas. Assim, o embate entre os fatores nacionais e as influências internacionais; o arcaico e o moderno; o rural e o urbano revezam-se nos quadros sociais. Essa característica está evidenciada, inclusive, nos próprios projetos elaborados para a Nova Capital.

Parte II - O Antecoro Urbanístico de Brasília

Fruto de uma inércia secular (entre os séculos XVIII e XX), discutiu-se a interiorização da capital fede-

ral. Os objetivos oscilaram proporcionalmente aos interesses envolvidos, estabelecendo etapas ao longo da efetivação da transferência. Argumentos políticos e militares, inclusive internacionais, dividiram espaço e nacionalidade com os interesses financeiros e ideológicos. Da Inglaterra, chegavam defesas de políticos e de brasileiros lá estabelecidos. Do Brasil, ressoavam ecos de Minas Gerais, Goiás e Rio de Janeiro. Viscondes, jornalistas, políticos, generais, astrônomos, botânicos, engenheiros, historiadores, agentes imobiliários, construtoras, acadêmicos, arquitetos e urbanistas dividiram a cena defendendo ou refutando algumas propostas para a transferência. Criou-se, portanto, ao longo desses séculos, uma discussão paralela e constante que ajudou a definir um campo plausível e concreto para a construção da Nova Capital. A aceitação da mudança, bem como seu empreendimento, não custou a sair do papel no governo de Juscelino Kubistchek. Longe de ter se configurado como um processo consensual, a transferência da Nova Capital mobilizou esforços prós e contras, evidenciando um panorama complexo e contraditório dessa história.

Não foram poucos os motivos nem os conflitos, porém a iniciativa tardia da mudança proporcionou a visão totalizante daquilo que vinha ocorrendo nas áreas de arquitetura e urbanismo, expondo seu quadro diversificado e peculiar de uma disciplina nacional. Em processo de sedimentação, essa disciplina explorou, ao longo de 30 anos (entre 1927 e 1957) um heterogêneo e rico repertório de matrizes, oscilando entre as experiências locais e os conhecimentos internacionais. Encontramos, nesse quadro, referências diretas e indiretas de modelos teóricos europeus, de métodos urbanísticos norte-americanos, experiências nacionais e, evidentemente, a influência dos princípios urbanísticos contemporâneos, todos presentes nas discussões urbanísticas brasileiras que se intensificaram na primeira metade do século XX. Esse conjunto de matrizes corresponde, assim, ao aparato utilizado pelos autores nos seus projetos para a Nova Capital e, certamente, à cultura urbanística aqui vigente, ou em transformação.

Parte III - Concepções Urbanísticas para Brasília

Foi na década de 50 que se deu a maior concentração de projetos elaborados para a Nova Capital, entretanto, como já explicitamos, os primeiros projetos datam de décadas anteriores, comprovando os indícios de uma construção paulatina, gradual e heterogênea da cultura urbanística nacional. Vinculados a um mesmo objetivo, a concepção da cidade capital federal, esses planos proporcionam a compreensão da predominância de algumas teorias e práticas urbanísticas que se enraizaram como elemento essencial na transformação de um país rural em um país urbano. Brasília não deixa de ser a vitrine dessa transformação. Representantes de seu período, cada proposta guarda em si peculiaridades que evidenciam os desejos de então e as formas e técnicas para transformá-los em cidade. As análises demonstram a predominância de matrizes heterogêneas, não cabendo classificações e filiações simplificadas aos projetos. Foi o reflexo do hibridismo da cultura urbanística.

É bem verdade que podemos classificá-los (os vinte e cinco projetos analisados) em dois conjuntos. A divisão é cronológica: no primeiro grupo, estão os cinco projetos desenvolvidos entre as décadas de 20 e 40 que não estavam vinculados à postura oficial do Estado de transferência da Nova Capital; no segundo grupo, estão vinte propostas desenvolvidas na década de 50 e relacionadas à iniciativa do governo federal.

A divisão é necessária por dois principais motivos:

1. os cinco primeiros projetos foram concebidos por profissionais das mais diversas áreas ao longo de três décadas; guardam grandes distâncias temporais entre eles e objetivos individualizados;
2. os projetos da década de 50 foram concebidos segundo o entusiasmo governamental que contribuiu com as principais informações para a sua elaboração e canalizou os objetivos das equipes.

Essas características dão as principais diferenças entre eles. O primeiro grupo demonstra uma grande diversidade de matrizes e finalidades, enquanto que, no segundo grupo, as equipes foram pautadas por dados oficiais, além de dividirem a certeza da construção do projeto diante do promissor empreendimento.

Nossa divisão é ilustrativa da totalidade do conjunto de projetos existentes, agrupados a fim de possibilitar a comparação entre suas principais características e peculiaridades; contrapor os diferentes enfoques decorrentes dos períodos abordados; elencar as matrizes predominantes e identificar as posturas autorais mais significativas.

Os projetos poderiam estar distribuídos em mais conjuntos, ou sob outros enfoques e temas, entretanto essa simplicidade na divisão nos pareceu mais objetiva e afinada aos princípios deste trabalho. Então, assim procedemos.

Os projetos do primeiro grupo estão desvinculados de qualquer comparação entre proximidade de tendências ou posturas. Suas referências passeiam da simples aplicação de conceitos acadêmicos à criação de uma planilha de custos para se construir uma cidade capital.

Essa diversidade deve-se, simplificada, a quatro motivos principais: a) foram elaborados cada um em uma década, apresentando um longo distanciamento cronológico entre eles; b) foram concebidos num recorte temporal de instabilidade e conformação da cultura urbanística nacional; c) seus autores divergem entre um loteador, um historiador brasileiro, uma engenheira, um deputado e um médico-agente imobiliário; d) não dividiram as mesmas informações oficiais do Estado sobre a transferência da Capital Federal, cabendo a cada autor a vinculação do seu projeto a objetivos e áreas específicos e descomprometidos com a real construção da cidade. Apenas um objetivo era comum a todos: a concepção de uma nova cidade capital para o país, aspiração secular que movia paixão e ódio nos meios mais diversificados.

Esse contexto promoveu uma exposição das principais referências de cada década, comprovando a construção de um *fazer urbanístico* ao longo do século XX.

Nesses projetos as filiações subordinam-se diretamente aos desejos de seus autores, correspondendo ao meio e ao tempo em que foram concebidos. Desse grupo destacamos um plano viário decorrente da valorização das terras

do Planalto Central a partir dos rumores da transferência da Capital (sem autor conhecido, anos 20); um plano de características acadêmicas, elaborado por um historiador brasileiro (Theodoro Figueira de Almeida, 1929); um plano com fins acadêmicos, mas de características vanguardistas (Carmem Portinho, 1936); um plano regional proposto no Parlamento Federal por um deputado (Jales Machado, 1948); e um plano desconhecido produzido por um dos fundadores da Bolsa de Imóveis do Rio de Janeiro, provavelmente criado com fins de interesse imobiliário no Planalto Central (João Augusto de Mattos Pimenta, sem data do projeto).

Gozando de poucos recursos oficiais, esses planos diversificam-se nas propostas e nos modelos urbanísticos adotados, comprovando a diversidade de proposições e idealizações para a Nova Capital.

Essa diversidade é decorrente do período em que foram propostos. Por estarem distribuídos ao longo da primeira metade do século XX, expressam as matrizes de cada época e as empregam compondo um mosaico de referências condizentes a cada período. Caracterizam um momento de pluralidade de soluções para um mesmo tema em que se destacam as particularidades de cada plano, sem permitir classificações rotuladas para o conjunto.

O segundo grupo comporta todos os projetos que se vincularam à proposta do Estado para a transferência da capital federal, assim são sempre balizados pelos levantamentos oficiais e pela certeza da sua construção. Na década de 50, já despontavam posturas nacionais mais sedimentadas da cultura urbanística, condição que enriqueceu a discussão do plano piloto para a Nova Capital, sob a liderança de engenheiros, arquitetos e urbanistas. Nesse grupo, porém, cabe uma subdivisão entre o projeto proposto pela *Subcomissão de Planejamento Urbanístico*, e os demais, propostos no *Concurso Nacional para o Plano Piloto da Nova Capital do Brasil*, 1957. Essa divisão é importante para denotarmos as diferentes vinculações, entretanto não altera o panorama urbanístico em que eles se inserem, pois são da mesma época e correspondem aos mesmos objetivos.

O primeiro estudo desse período foi encomendado pelo próprio governo aos acadêmicos da Universidade do Brasil (Raul Pena Firme, Roberto Lacombe e José de Oliveira Reis, 1955), como forma de demonstrar a viabilidade da construção da Nova Capital no Planalto Central. É o único projeto, do segundo grupo, que não foi decorrente do Concurso. Os outros dezenove, resultados do Concurso (que reuniu vinte e seis propostas), apresentaram uma extensa relação de soluções e referências, incorporando matrizes estrangeiras e brasileiras. Essa condição expôs uma evidente característica do urbanismo nacional, a incorporação e atualização das mais diferentes posturas urbanísticas. Essas posturas legitimaram um *fazer urbanístico* que já se consolidava há anos, a partir do risco autoral e peculiar de alguns profissionais aqui formados. O resultado, bem acabado, foi uma rica formulação de projetos para a Nova Capital que evidencia o *modus operandi* de um período rico e profícuo em teorias e realizações. A constância, portanto, ficou por conta da necessidade intrínseca de cada proposta em unir os extremos, em conciliar posturas conflitantes e articular os opostos numa função dialética, contribuindo para a concretização de um pensamento nacional desse *fazer urbanístico*. Essa evidência dialoga em perfeita sintonia com a tradição nacional em compreender as diferentes realidades, sob um olhar permanentemente dialético.

Parte IV – Fontes

As fontes bibliográficas complementam o objetivo da pesquisa, pois são o resultado de uma extensa identificação de textos que estão direta ou indiretamente ligados à temática sobre Brasília. São, ainda, estendidas a abordagens que nos pareceram válidas na contextualização do objeto para a sua análise. A abrangência dessa coletânea permite novas pesquisas e, até, enfoques diferenciados sobre o mesmo objeto.

Traçamos, ainda, o percurso dos arquivos pesquisados, permitindo a visualização do processo de busca dessas fontes.

Estão nessa parte, portanto, todos os dados fundamentais para a compreensão das principais referências de pesquisa dessa dissertação.

Parte V - Anexos

Os anexos possibilitam uma análise descritiva mais aprofundada sobre cada plano e a compreensão de alguns fatos importantes na tramitação da interiorização da Nova Capital. Inclui detalhes do Concurso e dados descritivos de todos os projetos para Brasília. Não estão no corpo principal do trabalho por representarem uma complementação das informações tratadas.

4. Os Capítulos

As três primeiras partes da dissertação reúnem sete capítulos, assim definidos:

Capítulo I - A Idéia de Projeto ou Notas sobre um Ideário de Cidades Novas

O primeiro capítulo expõe uma breve e panorâmica trajetória do ideal de projeto nas Américas e das iniciativas nacionais de empreendimentos de novas cidades, sobretudo no período republicano. Assim como Brasília, essas cidades novas corresponderam a uma iniciativa peculiarmente brasileira na implantação dos recursos urbanísticos como forma de qualificação do território.

Capítulo II - Brasília e a Formação da Identidade Nacional

O segundo capítulo insere Brasília no panorama da formação da identidade nacional, entre os anos 20 e os anos 60. O objetivo está em contextualizar a Nova Capital e demonstrar o diálogo entre os fatores artísticos, políticos, econômicos e urbanísticos na sua concepção como elemento vital para a compreensão da nacionalidade. Essa trajetória demonstra a essência dialética da realidade nacional e sua extensão no processo de concepção urbanística de Brasília.

Capítulo III - O Processo de Transferência da Nova Capital

O terceiro capítulo expõe os elementos que interferiram na definição dos planos urbanísticos para a Nova Capital. O objetivo é demonstrar os principais debates e conclusões que precederam as três dezenas de planos urbanísticos para Brasília.

Capítulo IV - Matrizes e Referências Urbanísticas para os Projetos da Nova Capital

O quarto capítulo ilustra as principais referências urbanísticas – teóricas e práticas, estrangeiras e nacionais – que possivelmente estiveram presentes no ideário projetual das diferentes concepções de Brasília e que certamente compuseram o cenário urbanístico da primeira metade do século XX. Não tem o compromisso de relacionar diretamente essas matrizes aos projetos apresentados, mas demonstra um repertório plural já presente na cultura nacional.

Capítulo V - Projetos para a Nova Capital: As Primeiras Projeções para uma Capital Federal Republicana – Década de 20 à Década de 40**Capítulo VI - Projetos para a Nova Capital: A Certeza de um Ideário Urbanístico – Década de 50**

O quinto e o sexto capítulos estudam minuciosamente os vinte e cinco projetos urbanísticos para a Nova Capital, entre os anos 20 e os anos 50. O objetivo está em identificar as suas principais características, a partir da análise dos mapas, dos memoriais, de entrevistas e da compreensão do momento e das peculiaridades autorais de cada proposta.

Capítulo VII - Propostas Dialéticas – Uma Tentativa de Observar o Conjunto Urbanístico dos Projetos

O sétimo capítulo, enfim, possibilita uma visão totalizante de todos os projetos, analisados à luz da cultura urbanística nacional e segundo os principais elementos urbanísticos identificados no conjunto dos projetos propostos.

Dessa maneira, objetivamos resgatar, reunir e analisar aquilo que julgamos um importante acervo para a memória historiográfica da cultura urbanística nacional, permitindo novas abordagens segundo diferentes leituras e interpretações.

Notas

¹ A relação dos locais encontra-se no item *Arquivos Pesquisados*, na *Parte IV*.

² Dos seis anos de pesquisa, três deles estiveram vinculados ao apoio da FAPESP (em 2000 através da Bolsa de Iniciação Científica, e entre 2001 e 2002, através da bolsa de mestrado), sem o qual dificilmente poderíamos ter empreendido tamanho esforço. Cabe, ainda, destacar o anteparo, não apenas material, possibilitado pela FAPESP, mas também, o caráter analítico das avaliações derivadas de seus examinadores anônimos.

³ ARENDT, Hannah. **Homens em Tempos Sombrios**. Tradução: Denise Bottmann. Posfácio: Celso Lafer. Companhia das Letras, São Paulo, 1987.

⁴ Adotaremos, para essa dissertação, a simples denominação de *Concurso*.

⁵ Todas as citações referem-se a ANDRADE, Francisco de Paula Dias de. **A Organização do espaço e do tempo em Brasília**. Tese de Livre Docência, Escola Politécnica, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1961.

⁶ LEME, Maria Cristina da Silva (org.). **Urbanismo no Brasil 1895-1965**. São Paulo, FUPAN, Studio Nobel, 1999, em especial, LEME, Maria Cristina da Silva. "A Formação do Pensamento Urbanístico no Brasil, 1895 – 1965".

⁷ LEME, Maria Cristina da Silva (org.). **Urbanismo no Brasil 1895-1965**. São Paulo, FUPAN, Studio Nobel, 1999, em especial FICHER, Sylvia, "Brasília e seu plano piloto".

⁸ SCHERER, Rebecca. **O urbanismo racionalista e o projeto do Plano Piloto de Brasília**, Dissertação de Mestrado – FAU, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1978.

⁹ Idem, p. 180.

¹⁰ SEGAWA, Hugo. **Arquitetura no Brasil - 1900-1990**, São Paulo, Edusp, 1998.

¹¹ BRUAND, Yves. **Arquitetura contemporânea brasileira**. São Paulo, Perspectiva, 1981.

¹² EVENSON, Norma. **Two Brazilian Capitals. Architecture and Urbanism in Rio de Janeiro and Brasília**. New Haven e London, Yale University Press, 1973.

¹³ Idem.

¹⁴ BRUAND, Yves. **Arquitetura contemporânea brasileira**. São Paulo, Perspectiva, 1981.

¹⁵ BRAGA, Milton L. A. **O Concurso de Brasília: Os 7 Projetos Premiados**, São Paulo, Dissertação de Mestrado, FAU – USP, 1999.

¹⁶ Idem.

¹⁷ CARPINTERO, Antonio C. C. **Brasília, prática e teoria urbanística no Brasil 1956 – 1998**, São Paulo, Dissertação de Mestrado, FAU – USP, 1998.

¹⁸ Idem.

¹⁹ MUSEU DE ARTE BRASILEIRA – FAAP, Jorge Schwartz (curador geral da exposição). **Brasil 1920 a 1950. Del Manifiesto Antropofágico a Brasília**, Cosac & Naify, São Paulo, 2002.

²⁰ COSTA, Aline Moraes. **(Im)possíveis Brasília: os projetos apresentados no concurso do plano piloto da nova capital federal**. Dissertação de Mestrado, Campinas, São Paulo, 2002.

²¹ O texto divide autoria entre Geraldo Nogueira Batista, Sylvia Ficher, Francisco Leitão e Dionísio Alves de França.

²² O júri premiou, ao todo, sete propostas:

1º. lugar – Lúcio Costa

2º. lugar – Arquitetos Associados – Boruch Milmann, João Henrique Rocha e Ney Fontes Gonçalves

3º. e 4º. lugares – MM Roberto

Rino Levi, Roberto Cerqueira Cesar, Luis Roberto Carvalho Franco

5º. lugar - Carlos Cascaldi, João Vilanova Artigas, Mário Wagner Vieira da Cunha, Paulo de Camargo e Almeida

Henrique E. Mindlin e Giancarlo Pianti

Construtécnica S/A - Milton C. Ghiraldini

²³ LEME, Maria Cristina da Silva (org.). **Urbanismo no Brasil 1895-1965**. São Paulo, FUPAN, Studio Nobel, 1999, em especial FICHER, Sylvia, "Brasília e seu plano piloto".

Parte I

**Brasília e o
Panorama
Nacional**

1. Página do livro Registro de Uma Vivência

Brasília e o Panorama Nacional

*No cimento de Brasília se resguarda
maneiras de casa antiga de fazenda,
de copiar, de casa grande de engenho.*

João Cabral de Melo Neto¹

Brasília pode ser considerada uma cidade nova que refletiu o pensamento de uma geração cujo plano urbanístico demonstra singularidades que a definem como um objeto bem acabado de seu tempo.

Cidade nova porque nasceu de um desejo humano, distante dos acasos, mas ligada a intenções previstas, projetadas. Trouxe a cargo, portanto, todas as intenções e utopias que a concepção de uma nova cidade pode proporcionar.

Reflexo de seu tempo porque exprimiu no seu projeto a essência do ser nacional, uma postura dialética que se estrutura no diálogo dos opostos, na predominância dos contrastes.

Essas duas visões estão descritas nos capítulos a seguir como forma de contextualizar o projeto da Nova Capital do país a partir das suas características mais acentuadas.

O *Capítulo I* faz uma breve retrospectiva de algumas formas da expressão do *ideal de cidade nova* ao encontrar as raízes das cidades novas republicanas na forma de colonização do território nacional. Panorâmico, apenas enumera as principais fontes que expressam esses conceitos para poder estabelecer uma ponte de diálogo entre o ideal de uma nova capital e a cultura urbanística nacional. Essa parte introdutória da dissertação apresenta, ainda, um resumo dos principais dados e fatos sobre os planos a fim de permitir uma primeira aproximação sobre o assunto, enumerando todos os projetos analisados, os fatores importantes na transferência da Nova Capital e os dados sobre o Concurso, momento em que se encerram as iniciativas para a concepção urbanística de Brasília.

O *Capítulo II* enfoca diretamente os projetos para Brasília, em especial o projeto construído de Lúcio Costa. Traça uma análise das circunstâncias culturais e artísticas, econômicas e políticas; e urbanísticas, comprovando a peculiaridade dialética presente nessas disciplinas e nos projetos para a Nova Capital. Para essas reflexões apoiamos-nos na imagem da Brasília construída, pois está periodicamente definida e ilustrada concretamente, entretanto podemos estender os conceitos aqui tratados – de cidade nova e de concepção dialética – para os demais projetos, concebidos desde a década de 20, porém que permaneceram no plano das idéias, dos ideais. Daí a importância em se resgatar algumas notas sobre a origem e a importância desses conceitos, resgate esse sempre embasado pelo cenário nacional.

Parte I

**Brasília e o
Panorama
Nacional**

Capítulo I

**A Idéia de *Projeto* ou Notas sobre um
Ideário de Cidades Novas**

A Idéia de *Projeto* ou Notas sobre um Ideário de Cidades Novas

Ao longo de três décadas (entre 1927 e 1957), no Brasil, foi expressa a busca por um ideal de cidade que se constituísse na Nova Capital Federal do país. Concebidos, os diferentes projetos para Brasília ensejaram dois fatos importantes e intrínsecos à raiz do pensamento urbanístico: a conceituação de uma cidade nova e, portanto, a conceituação de um ideal de cidade. Essas experiências vinculadas sintetizam vontades transformadoras a partir de novas formas de organização espacial.

A concepção de um ideal de cidade está arraigada ao de uma cidade nova planejada por representar o momento da experimentação, da possibilidade de novas soluções retomando os conhecimentos passados e os confluindo a respostas aos novos anseios. Representa campo livre para a reordenação de idéias e aplicação de experiências.

Os planos para Brasília corresponderam a esse momento ao articularem as mais inusitadas referências com a finalidade de construir um projeto ideal que se moldasse à especificidade de uma cidade administrativa. Brasília foi concebida, nos diferentes períodos, segundo um diálogo muito estreito com as intenções e ideologias predominantes. Esses projetos corresponderam ao desejo de construção de uma Nova Capital ao concentrarem num só tema a predisposição institucional de um novo centro urbano capaz de espelhar as características peculiares de um Brasil em formação. Corresponderam, ainda, às necessidades de então com a mentalidade de transformação do meio e do homem a partir do espaço físico. Essa utopia, evidentemente suplantada, mobilizou esforços e legou uma capital tão peculiar quanto a cultura urbanística que a promoveu. A Nova Capital sintetizou um ideal de cidade, efeito da vocação nacional na construção de seu território através de cidades novas.

Analisar Brasília, seus projetos e a forma de sua concretização como elemento construtivo da identidade nacional exige a recuperação de alguns dados relativos à criação de cidades novas planejadas. O período definido para essa compreensão ilustra alguns modelos derivados das principais experiências na concepção de cidades novas e de ideal de cidade, portanto recuperamos a idéia do *projeto* como principal expressão desses conceitos, expondo algumas das principais formas de sua propagação.

1. O *ideal* de cidade

Os monastérios medievais, segundo uma ideologia ligada às questões religiosas, buscavam em seus claustros a transposição de valores divinos nos seus espaços terrestres. A ascensão para a cidade divina, perfeita, dar-se-ia não pela construção humana, mas pelo esforço de fé e devoção, ou seja, a busca somente seria realizada segundo condições metafísicas, e não fenomenológicas, portanto independentes do esforço humano. As próprias catedrais góticas reeditavam

o mito da cidade perfeita através da metáfora do labirinto racional, geométrico criado no coração do edifício, negando qualquer similaridade com o mundo dos homens, desordenado, caótico, imperfeito. Porém, com a reconstrução, com o Renascimento que liderou a ideologia dos séculos XV e XVI, o homem adquiriu méritos próprios para a busca do ideal, para a teorização e construção de uma utopia realizável segundo seu poder e técnicas.

A Renascença demonstrou-se capaz de articular um novo cenário humanista para a compreensão da função urbanística. Constituíram um campo de conhecimento e concretizaram espacialmente suas teorias através da instrumentalização de algumas práticas e teorias como forma de propagação da idéia de projeto urbanístico, ou seja, da concepção preliminar de um desejo que se projetava na forma de cidade.

A constante produção de conhecimento urbanístico a partir da depuração de técnicas, no século XV italiano, promoveu a busca do domínio sobre o local cotidiano. No século XVI esses embates e proposições adquiriram corpo totalizante ao serem sistematizados e organizados a partir de princípios objetivos na transformação do espaço urbano. O planejamento prévio e a intervenção programada orientavam-se pelas práticas locais e pela experiência acumulada das tentativas de proteção da cidade. Esses desejos uniram-se aos desejos políticos dos imperadores na defesa de seu território. Para Leonardo Benévolo, o vínculo entre o urbanismo e as posturas políticas conduziu à busca da harmonia nos conflitos do início do século XVI, conciliando suas divergências². Apesar da relevante carga utópica e teórica das posturas neoplatônicas, o Renascimento converge essas características para a experiência prática e real condizente, essencialmente, com as questões ideológicas do período.

Essa ideologia faz-se presente nas formas e intenções dos projetos propostos. Assim, os projetos correspondem aos anseios da autoridade política através da reordenação espacial da cidade. A criação de cidades novas – na Europa Renascentista e na América colonizada – evidencia essa doutrina ao vincular suas formas aos desejos dos imperadores. Funções militares, de proteção ou de exploração dos recursos naturais dominaram boa parte dos ideais destinados às cidades novas desse período. Intervenções pontuais em centros já conformados – apenas na Europa – também refletiam o poder ideológico da coroa ao reproduzir fisicamente uma forma de dominação e hegemonia política. Talvez o resultado mais caro às formas urbanísticas tenha sido a monumentalização dos espaços como representação da autoridade política, legado que encontra seu auge no Barroco setecentista.

Assim, o Renascimento é reconhecido como o primeiro período em que a cidade é pensada de forma totalitária, abrangendo para, a sua compreensão, relevantes estéticos, funcionais, ideológicos e tecnológicos. Consagra esse período ao promover a efetivação de um ideal. A condição do homem em edificá-lo, sua dignidade em poder realizá-lo através de um modelo coloca em discussão a realização concreta da utopia. Apontada por Giulio Carlo Argan (1984), essa característica está no cerne da concepção do ideal de cidade, é relevante, portanto, a veia pragmática de sua concepção. Assim, a intervenção urbana, a partir dos séculos XV e XVI, assume importância primária na composição de um novo panorama social:

*fatores urbanísticos que, nos séculos XV e XVI, determinaram a transformação da cidade medieval e concorreram para definir uma nova estrutura e configuração do espaço urbano, além de uma nova concepção dos valores históricos e políticos da cidade.*³

A imagem de cidade ideal, portanto, resume menos o pensamento platônico e inviável e mais a qualificação do espaço urbano segundo princípios ordenadores, racionais e condizentes com a realidade presente. É, sem dúvida, utópico por contrariar os modelos atuais, porém recíproco aos desejos coletivos representados pela técnica e pelas artes. A partir do espaço físico constrói-se a evidência de uma nova organização social. O conhecimento e a transformação prevalecem nesses ideais que encontram na cidade nova o momento, ou oportunidade, da experimentação concreta.

Esse campo de criação constituiu-se num momento profícuo da cultura urbanística, seu desempenho superou as barreiras territoriais influenciando algumas culturas e constituindo outras. Na Europa, a criação de cidades inteiras correspondia ao auge da racionalidade humana capaz de reproduzir, sob as ordens do príncipe, o ideal *civilizador*. Retomando os conceitos neoplatônicos promoveu a aplicação de regras funcionais e ordenou o território a partir de objetivos delineados pelo quadro político e estratégico.

Os propósitos corresponderam ao paradigma urbano ao contemplarem soluções definidas pela tratadística e pelas teorias e conhecimentos difundidos nessa área. Impregnadas pela cultura humanista renascentista, essas concepções representavam, ao mesmo tempo, a concretização de objetivos reais e a construção de posturas racionais urbanas (ARGAN, 1984, pp. 78/9).

Para Argan, a questão da cidade ideal coloca-se, ao desenrolar desse processo, a partir da confluência de dois pontos antagônicos desse período:

2. Cidade de Sforzinda segundo o tratado de Filarete

3. Plano de Roma depois das intervenções de Sixto V, em 1602

O mito da cidade ideal, nascido do pensamento humanista do primeiro Renascimento, teve dois resultados opostos: por um lado, conduziu às utopias políticas do governo perfeito, que alimentariam uma literatura abundante até o século XVIII; por outro lado, levou à cidade militar, fortaleza e quartel, da qual surgirão exemplos numerosos nos séculos XVII e XVIII, sobretudo na Alemanha.⁴

Correspondendo aos interesses absolutos do poder político, refletia o imaginário dessas questões ao lado das intervenções estratégico-militares nas cidades reais, portanto uma dicotomia entre o ideal urbano e os fatores políticos:

Entre as idéias elaboradas em campo urbanístico pela cultura italiana do Renascimento, a da cidade ideal é sem dúvida a mais abstrata; e, no entanto é a que encontra receptividade mais rápida fora da Itália. As cidades que surgem numerosas na segunda metade do século XVI, sobretudo ao longo da fronteira franco-imperial, são todas cidades ideais militares, fortalezas e quartéis.⁵

4. Seis exemplos de cidade fortificadas, do tratado de F.. de Marchi

2. O projeto como construção do ideal

Na concepção de uma cidade nova alguns instrumentos destacam-se pela pertinência e relevância que alcançam na representação da idéia formulada. Nessas condições a formulação da idealização é a principal peça em jogo. É a formulação que caracteriza e transpõe do território da idéia o objeto concebido, desejado. Precede a atitude do planejamento, do plano como forma de controle e crescimento da cidade. O projeto antecipa-se aos problemas, tendo a responsabilidade de designar formas às intenções, personifica a intenção individual do autor transformando-a em formas e argumentos.

O projeto, síntese da idéia; da sua adequação ao local; e da sua reprodução gráfica e escrita, representa o momento eminente à sua construção, portanto o predomínio da intenção original sobre a complexidade de sua implantação. Cabe-lhe prever e ordenar todas as premissas outrora delineadas, armazenando a verdade sobre sua intenção. A projeção desse desejo humano encontra na etimologia a definição perfeita para a sua função: do latim *projectu*, lançado para diante.

A concepção de uma cidade nova parece oferecer condições em que o ideal encontra a liberdade que lhe compete, desinibido das implicações de um centro urbano já conformado capaz de direcioná-lo à dependência de circunstâncias adversas. Cabe-lhe, então, a transformação do meio natural através da técnica e da cultura, reconduzindo as formas da apropriação do espaço físico e das maneiras de sua compreensão.

O projeto contraria a hipótese do arbitrário, nega-o por contemplar a previsibilidade dos problemas. Antecipa-os diagnosticando com soluções que ajudam a ordenar o meio. Sua essência está em ser um ato consciente e aglutinador de experimentos. É regido pela condição humana e pela organização, sistematização de diferentes elementos da cultura urbanística. Por isso é frágil e passível de alteração ao ser aplicado, transforma-se no momento de sua concretização como obra, pois ao ser construído deixa o plano da idéia e se torna uma realidade, põe a julgamento seus ideais e refaz sua lógica interna.

No projeto a idéia deve ser conduzida à imagem do desejo de seu autor, explicitando as referências ao conhecimento e à experiência acumulada ao longo do tempo. Essa relação, que é decodificar tradições e inovações em novos axiomas, permite manter o percurso de referenciais do urbanismo, acumulando em determinado objeto – no caso a cidade – uma carga de referências. É esse o fator que torna o bom projeto reconhecido universalmente. Ao mesmo tempo em que ele espelha as ânsias de seu período, ele incorpora as experiências passadas para, com as conquistas presentes, articular uma resolução espacial harmoniosa.

Num exemplo clássico, a proposta de Leonardo da Vinci para Milão buscava afirmar a essência do ideal de cidade, e assim ficou registrada sua concepção:

Es el momento en que la sociedad ha alcanado la madurez y se repliega sobre sí misma para reflexionar sobre sus estructuras constitutivas, y para tratar de extraer del conocimiento del pasado una propuesta para el futuro, armonizando la experiencia y la razón con las enseñanzas de la historia.⁶

O projeto, portanto, significa a relação entre o planejamento da cidade (é nele que se encontra um ideal, um modelo futuro para a sociedade) e o passado cultural. O projeto é o desígnio da cidade e o registro da cultura urbanística, retrato das suas conquistas e conflitos. Articula a capacidade humana de acumular e aplicar seus conhecimentos (portanto uma relação com o passado, com a tradição e com a história) à formulação de uma perspectiva futura de ideal, da aplicação desses conhecimentos no processo urbano social.

Conjunto de desenhos e argumentos, antecipa a espacialidade de acordo com a busca do convívio entre as diferenças, conjugando ideologias e princípios da razão. Ato consciente, corresponde à ambição humana em reconhecer

e controlar o meio natural através do avanço tecnológico.

O projeto é uma expressão do conjunto de variantes dispostas espacialmente, correspondendo aos desejos coletivos. O valor desse modelo está em reunir respostas aos diferentes interesses – muitas vezes em conflitos –, e em construir um documento, uma memória dos modos de relações entre a diversidade urbanística de cada momento.

Numa cidade nova, essa peculiaridade aflora com maior preponderância. O projeto torna-se o primeiro e único elemento concreto de sua concepção. O ato humano de construção é antecipado pela elaboração de seu desígnio. Torna-se, enfim, no principal instrumento para a sua concretização, pois a ele cabe sua ideação e representação.

Nesse processo, a ilustração espacial é atribuída a um instrumento gráfico, a perspectiva, conquista secular que no Renascimento promovia o estudo das intenções primárias de projeto. Sua função ultrapassa a pura questão visual quanto à orientação *cenográfica* dos elementos arquitetônicos e urbanos para adquirir o papel fundamental na viabilidade do projeto. Assim como ele próprio (o projeto), a perspectiva é uma previsão dos desejos idealizados, portanto parte integrante do processo construtivo.

Anteriormente ao Renascimento imaginava-se a ordem perfeita do mundo, entretanto a hipótese de sua construção não estava dada. A reconstrução da realidade sob novos aspectos necessitava de instrumentos que possibilitassem condições, meios para a sua efetivação. E junto à matemática, a perspectiva contribuiu para a estruturação desse pensamento. Para o arquiteto renascentista, significava o meio pelo qual se possibilitava ver antecipadamente a obra, traçar o percurso para sua construção, delinear uma estratégia, um modo através do qual garantia-se a sua viabilidade. Mais que um olhar à distância, a perspectiva representava a possibilidade da previsão de pontos-chaves para a elaboração e construção da obra outrora idealizada.

Mas não só pelo desenho a experiência pôde ser acumulada. A continuidade dessa cultura deve, ainda, à tratadística o mérito de reunir de forma sistemática os principais elementos para a concretização de um ideal de cidade. Ao agrupar soluções para a propagação do pensamento urbanístico, os tratados direcionaram elementos e respostas de forma pragmática e universalizante, estabelecendo modelos de intervenções. Esse instrumento tornou-se eficaz na idealização de um pensamento urbano e atribuiu à cidade autonomia para o seu desenvolvimento.

Segundo Benevolo, em **Historia de la Arquitectura del Renacimiento** (pp. 720/1), os tratados que perduraram até o início do século XVII abrangeram temáticas distintas e peculiares quanto às suas complexidades. A tratadística renascentista verteu, num mesmo instrumento, soluções técnicas e filosóficas como campo de conhecimentos, normas e ciências urbanas. Atribuindo à arquitetura e à cidade a relevância central nas proposições, em alguns casos a busca do ideal neoplatônico foi valorizada por metodologias de aplicação de regras. Esses sistemas criados redefiniram a função do arquiteto e transformaram as formas de intervenções urbanas. A definição de uma literatura especializada sobre os cuidados com as condições naturais; técnicas empregadas; defesa militar são algumas das abordagens na concepção de cidades ideais. Compreendendo a cidade como lugar da vida cívica, das representações religiosas, políticas, militares e culturais, assim os tratados conduziram o percurso da prática arquitetônica e urbanística, e fez perpetuar o acúmulo de conhecimentos através de um instrumento capaz de universalizar algumas fórmulas para a idealização e construção urbanísticas.

Assim se propagaram cidades e intervenções urbanas com o objetivo de demarcar interesses políticos dos governantes, religiosos da igreja, ideológicos da sociedade e militares para a defesa de suas terras.

3. O ideal de Cidade na América

3.1 Cidade Nova no Brasil-Colônia

O programa colonizador europeu empreendido nas Américas apropriou-se dos conhecimentos então restritos ao Antigo Continente e os introduziu na América, com a mesma violência e imposição com que as expedições dizimavam as tribos indígenas e as riquezas naturais do continente. O processo colonizador foi estabelecido, sobretudo, pelos empreendimentos exploratórios entre a colônia e a metrópole. E esse vínculo foi espelhado nas formas de organizações físico-espaciais que se instalaram para a permanência dos europeus em solo americano, sobretudo dos portugueses em solo brasileiro.

Ocorrida no auge da cultura Renascentista, a colonização proporcionou oportunidades para o emprego em larga escala dos padrões de urbanidade experimentados na Europa. A peculiaridade da chegada ao Novo Continente

5. O princípio da simetria (ilustração do tratado *De re aedificatoria* de Alberti, ed. Leoni, 1755)

6. Mapa da América meridional, da segunda metade do século XVI (Biblioteca Vaticana)

carecia de novas condições para a instalação e permanência dos colonizadores, ensejando práticas muito bem definidas quanto ao processo exploratório mercantil, de certo único interesse das metrópoles em suas colônias.

A questão brasileira abordada por Nestor Goulart, no período colonial entre 1500 e 1720, elenca os atores, seus propósitos e os resultados que constituíram as primeiras manifestações urbanas no Brasil. Dessa leitura histórica cabe destacar a legitimidade de um pensamento europeu predominante no planejamento de algumas dessas cidades e o diálogo entre a produção europeia e a condição exploratória aqui instituída.

O ideal de cidade reproduzido refletiu o espírito local do colonizador, ao mesmo tempo explorador e legado de uma cultura urbana humanista. Essa condição garantiu a alguns projetos aqui implantados a sintonia com a realidade que se instalava, mantendo, portanto, a forma de representação das condições reais no processo urbano.

A cidade nova, portanto, ilustrava o ideal predominante prolongando seus ecos ao longo da conformação do território brasileiro. As funções específicas das cidades permaneceram num campo restrito da defesa militar, da exploração dos recursos naturais e da viabilidade de circulação dos produtos, de modo que a coroa sempre tivesse retorno favorável no controle territorial. Talvez seja esse o motivo da quase inoperância de iniciativas particulares bem sucedidas na colonização, todas as suas formas ou se vinculam diretamente às ordens da coroa ou a elas estão atreladas através de modos distintos de ocupação de terras cedidas por ela.

O próprio sistema político abortava qualquer tipo independente de colonização no seu princípio. Portanto a coroa sempre foi a grande responsável pelas formas e momentos de ocupação dessas áreas e a ela atrelavam-se os principais objetivos. Fundando cidades, predominantemente no litoral, a colonização respondia aos propósitos econômicos e militares - além do caráter religioso, messiânico que muitas ordens assumiram (Benevolo, pp. 587/8).

Dois tipos de centros urbanos podem ser identificados nesse período, ilustrando o desenvolvimento das cidades novas no Brasil.

Havia, portanto duas formas de atuação: uma simples, para as vilas nas capitanias, e outra com padrões técnicos mais elaborados, para as cidades da Coroa.⁷

Povoados e vilas destinadas à exportação de mercadorias para a metrópole conformam um padrão sem modelo prévio de planejamento, definem a ocupação local a fim de controlar partes do território. A concessão dessas terras através das capitanias garantia uma colonização precária destinada à exploração dos recursos naturais.

Cidades maiores, denominadas *cidades reais* (REIS, 2000), buscavam o maior controle das terras e a efetivação da presença do governo português em solo brasileiro. Essas cidades, com planejamento delegado muitas vezes por europeus, garantiam o controle regional e a política do poder central.

A fixação do poder, entretanto, não se resumia apenas pelo caráter defensivo das cidades, apesar de ser um dado recorrente na vida cotidiana daquele período, mas também no modo de exploração predominante. A partir da necessidade de escoamento dessa produção, algumas cidades instalavam-se junto a leitos de rios para que facilitassem o transporte de produtos explorados, cultivados e de mercadorias. Transportados até o litoral, onde as principais cidades da colônia se localizavam, cumpriam o percurso assinalado pela implantação estratégica de alguns centros urbanos no interior do território.

Essa interiorização destacou-se na época da exploração do ouro, entretanto não correspondeu a um princípio colonizador. Não se fixaram, também, porque não se destinavam à produção de alimentos para consumo próprio, preferindo a localização litorânea, de fácil acesso aos produtos vindos da coroa.

Nesse processo de adaptação de conceitos e modelos, contamos com a hipótese da continuidade de uma tradição urbana e urbanística entre o Atlântico, fazendo ressoar na América o ideal urbano nas cidades novas aqui implantadas.

A concomitância dos fatos revela a possibilidade dessa concretização, reforçada pela consequência sempre presente em fazer do urbanismo um reflexo das condições políticas e sociais predominantes. Assim como na Europa, no Brasil colonial as cidades novas espelharam o sistema político e econômico, deixando transparecer nos ideais de cidades, na sua essência, o conflito entre o empreendimento real e a utopia ideal.

Os padrões de racionalidade e regularidade aplicados no Brasil, implícitos nas medidas para controle das transformações da organização urbana, devem ser referidos ao estado de conhecimento e prática da arquitetura e do urbanismo europeus, da mesma época.

Ao tempo do descobrimento do Brasil, as experiências urbanísticas mais importantes e os principais trabalhos escritos referentes ao assunto tinham por base esquemas ideais, de tendências geometrizarantes, cujas origens mais remotas chegam até Vitruvius. Esses esquemas ligavam-se ainda às experiências das cidades novas dos fins da Idade Média, com suas muralhas e suas plantas retangulares. Os esquemas renascentistas eram em princípio rádio-concêntricos, mas suas aplicações prendiam-se muitas vezes às vantagens do plano xadrez, como ocorre em Sabbioneta, cidade italiana fundada em 1560. (...) ⁸

Circulação de produtos e mercadorias, proteção do território, exploração dos meios naturais, intensificação da imagem do poder e a necessidade de assentamento no novo território produziram os primeiros diálogos entre as

referências internacionais e as condições exóticas do Novo Continente. Esse contexto, evidentemente proporcionado pela visão européia de civilização, repercutiu como a necessidade em se construir uma nova realidade, sob a lógica matemática ocidental e de acordo com os princípios humanistas, políticos e religiosos. Fatos que legaram ao país a essência de um meio artificial, estando sempre por se construir.

3.2 Cidade Nova no Brasil-República

O paralelismo entre o período de colonização das Américas e o florescimento das teorias e das suas aplicações práticas na Europa sugere vínculos mais que coincidentes na construção do território urbano no Brasil. É certo que essas referências dissolveram-se no clima tropical, aceitando adaptações e inovações ao longo do tempo e do vasto território. Essa transformação legou, porém, a necessidade, sempre presente, da construção do novo, da negação dos aspectos presentes devendo ser trocados pela necessidade em se estabelecer um novo padrão. E esse, sim, foi o espírito permanente no processo urbano brasileiro. E é ele que nos permite saltar do período colonial do Brasil para o período republicano, pois garante um elo, às vezes fragilizado e em outras reforçado, da cultura que se tornou autóctone pela força da sua permanência no espírito nacional. Brasília, evidentemente, não nega essas raízes, assim como centenas de outras cidades também a completam reforçando-a como verdade num território ainda a ser colonizado.

Mário Pedrosa, crítico de artes e confesso defensor do plano de Lúcio Costa para a Nova Capital do Brasil, não fraquejou na propagação de um ideal de cidade para Brasília, sobretudo quanto aos seus vínculos com a tradição americana empreendedora. Procurou na atitude concreta da cidade novas justificativas de um povo que nascera do artificialismo da obra humana, contrariando as tendências arbitrária das povoações antigas.

Num paralelo preciso e conclusivo de nossas raízes, Pedrosa defende a criação de uma Nova Capital Federal, *ex novo*, segundo o espírito empreendedor arraigado ao nosso passado. Espírito responsável pela completa construção de um continente a partir do ideal de uma civilização urbana que correspondesse aos desejos humanos coletivos. Enfim, ao se construir uma Nova Capital, dificilmente poderia se idealizar algo distante da representação de uma civilização artificial, totalmente construída. Não havia fugas ou outras oportunidades. Por assim dizer, Brasília seria a continuação de uma aventura na conformação espacial desse povoamento.

Suas conclusões revelam uma das essências da civilização americana, a incorporação de culturas estrangeiras que num processo construtivo, artificial e projetado, torna-se o elemento autóctone, influenciando as gerações posteriores.

Worringer, no seu estudo sobre o antigo Egito, desenvolve a tese dos povos surgidos artificialmente, filhos de uma civilização-oásis, e para cujo conhecimento não se necessita de saber de sua 'história natural', praticamente inexistente. (...) O Egito dos faraós, ele o definiu como o 'máximo caso de oásis da história universal', ou 'uma colônia sobre base artificial'.

(...) E o grande historiador de arte comparava o papel do Egito, na Antiguidade, ao da América na idade contemporânea. O ponto de comparação era dado 'pela força de transformação que possui toda cultura não autóctone' por lhe faltarem as resistências, os obstáculos 'naturais'. Não encontrando obstáculos, ela pode 'engendrar rapidamente um tipo uniforme artificial', que dentro de poucas gerações se revela 'até no corpo'.⁹

A constatação de um continente novo, construído artificialmente pelo empreendimento humano legitima qualquer atitude similar para o acolhimento de uma nova civilização. Nesse aspecto, seus argumentos encenam certa naturalidade (porém consciente das conseqüências) quanto à invasão de conceitos estrangeiros junto de seus colonizadores ou à aniquilação das culturas locais em prol à superioridade retórica e tecnológica dos europeus. Esse sintoma é tão verdade que a ocupação do território ao longo dos séculos XIX e XX não tardou em prosseguir nos moldes coloniais. Através de cidades novas, idealizadas segundo objetivos muito bem definidos, não comprometeu a tradição aqui estabelecida com o empreendedorismo lusitano como forma de exploração e defesa das terras continentais. A atitude inaugurada pelos portugueses definiu alguns modelos para a *recolonização republicana* sem contrariar as estratégias do passado. Descontados evidentemente, os novos objetivos dos empreendimentos, o distanciamento histórico e tecnológico e a diversidade com que se propagaram, manteve-se iniciativas de construção de novas cidades como forma de domínio do território.

Cronologicamente, a concepção da Nova Capital brasileira, cidade nova e representante de um ideal de cidade administrativa, dialoga com as principais forças de expressão desse campo urbanístico. Não que suas raízes estejam vinculadas diretamente ao processo colonizador, ou então aos conceitos idílicos da renascença européia. Esses percursos são mais complexos e menos visíveis, entretanto, a constituição de uma cultura urbana, e posteriormente uma cultura urbanística, aponta para dissidências pacíficas desse processo, dando continuidade nas formas de colonização do território segundo empreendimentos estatais ou privados, conforme objetivos e produtos muito bem especificados.

Posterior ao processo desenvolvido nos tempos de colônia, a urbanização brasileira prosseguiu ainda mais profícua, experimentando novas formulações e enriquecendo o acervo de referências e matrizes às quais se apegaram para esses projetos. Dessas atitudes resultaram formulações fidedignas ao escopo internacional e outras que acenderam possibilidades de um pensamento nacional sobre a cultura urbanística que então frutificava.

Longe da estagnação, a profícua produção urbanística vislumbrou à essa prática no Brasil contornos

nacionais. Esse processo afirmou-se ao encontrar no país condições reais para a incorporação do conhecimento estrangeiro ao lado de iniciativas autênticas e viáveis em território brasileiro. A iniciativa inédita veio com a negação ao caudatário medíocre que poderia se desenvolver aqui ao repetir fórmulas estrangeiras. Entretanto, paulatinamente, estabeleceu-se paradigmas de intervenções inovadoras num lento processo de assimilações e experimentações heterogêneas. Sem abdicar das possíveis referências internacionais, nossos profissionais optaram em incorporá-las a um temário e a um repertório nacional, ajudando a construir a cultura urbanística.

A diversidade de planos e projetos urbanos ao longo do período republicano prescreve a rápida assimilação dos conceitos urbanísticos em promover uma nação atualizada, que em cerca de 50 anos inverteria sua peculiaridade de estado rural para se tornar urbana.

A assimilação dos fatores técnicos e artísticos na produção urbanística destacou as evidências de um campo retórico que tenderia a aumentar essa produção. Direcionados pelas concepções da tradição politécnica e da belas artes, essa difusão foi percebida nas intervenções de melhoramentos e embelezamento dos grandes centros urbanos (no final do século XIX e início do XX). Com a instalação de ensinos especializados, instituições de classes voltadas para essa área, constituição de leis e normas de construção, e a propagação de informações nacionais e internacionais através de publicações (documentos, levantamentos, revistas, livros e manuais especializados) possibilitaram maior autonomia para os profissionais, permitindo-lhes a apreensão dos conceitos e experiências e sua aplicação de forma inusitada e caracteristicamente peculiar. Constitui-se, ao longo dos anos, profissionais voltados para tal área envolvendo os meios políticos, econômicos, técnicos e artísticos na contribuição e efetivação desse trabalho. De forma explícita, a disciplina urbanística mostrou-se eficaz na transformação das cidades existentes e na criação de cidades novas.

Nesse período mais de uma centena de cidades foram criadas especificamente para determinados fins. Suas concepções atrelaram-se, numa progressiva autonomia conforme a evolução dos meios propagadores de conhecimento urbanístico, aos conceitos internacionais transformando-os segundo suas necessidades autenticamente brasileiras.

3.2.1 As diferentes tipologias de cidades novas

Dentro dessa extensa produção, podemos elencar alguns ideais de cidade nova que se destacaram nessa história ajudando a compor o novo cenário urbano nacional. Mencionamos uma breve caracterização desse cenário a partir da classificação de *cidades capitais*, *cidades empresariais*, *cidades estâncias balneárias* e *cidades de colonização*¹⁰. A esses modelos, acrescentamos dois outros; as cidades destinadas à relocação de populações desabrigadas por grandes obras públicas, como barragens, reservas de água, etc., portanto as *cidades de relocação*; e as cidades vinculadas à expressão imobiliária. Essa sistematização permite enunciar os principais elementos constitutivos nos ideais de cidades novas presentes na cultura urbana nacional.

Esses ideais podem ser compreendidos em diversas escalas de propostas. Seus extremos estão vinculados aos projetos de expansão urbana de centros já consolidados através de bairros periféricos (em que o fragmento urbano representa autonomia na aplicação da concepção), e de planejamentos regionais, afetando redes de cidades ou conformando novas redes. Analisaremos sucintamente o nível intermediário desses padrões, a concepção de alguns modelos de cidades novas no período republicano.

Ao final do século XIX, a transferência da capital mineira de Vila Rica para Belo Horizonte instalou novas escalas na concepção de cidades novas. A construção de uma nova capital para o estado de Minas Gerais, em 1898, mostrou-se como um dos grandes empreendimentos imobiliários de então, mobilizando as forças estatais para a sua conclusão. Modelo posteriormente adotado para a construção de Goiânia e Brasília, essas cidades administrativas destacaram-se, entre outras evidências, pela rapidez e eficiência na construção de um modelo urbano. Redirecionando o desenvolvimento do estado e aquecendo sua economia, Belo Horizonte transformou a paisagem bucólica das vilas ao seu redor a partir de um traçado rígido, positivista inspirado na sobreposição de malhas ortogonais. O critério de monumentalidade, presente nas demais capitais brasileiras projetadas, fora antecipado pelo plano de Aarão Reis.

Os projetos de *cidades capitais* sempre mobilizaram parte da opinião pública por compreenderem uma complexidade regional, territorial mais abrangente que os demais modelos de cidades novas. Definidas para sediarem os poderes de um estado ou da nação, estão inteiramente comprometidas com o cotidiano político e representativo do poder, fato que leva a compreender o destaque atribuído aos seus centros cívicos. Nos três casos mais conhecidos (Belo Horizonte, Goiânia e Brasília) há uma predominância numa curiosa coincidência: o centro cívico é definido a partir de um eixo perspectivo a partir do qual se alinham edifícios administrativos e aqueles destinados aos poderes executivos, judiciários e, principalmente, legislativos. A mesma formulação repete-se variando apenas em número de edifícios e escala do centro administrativo, cuja condição aproxima as soluções para as três capitais planejadas – isso num intervalo de apenas 50 anos. Fato que reforça nossos argumentos da definição de algumas posturas autenticamente nacionais a partir de apropriações estrangeiras. No caso de Belo Horizonte e Brasília essa característica é particularmente coincidente, pois o centro cívico organiza-se ao redor de uma esplanada com o edifício do poder executivo no ponto focal, monumentalizado pelos edifícios do legislativo.

(...) O que lhes atribuiu (aos projetos de cidades capitais) um significado político específico, distinguindo-as de outras cidades novas, é, sobretudo o desenho de seus centros cívicos.¹¹

O plano de Atílio Correia Lima para Goiânia é o primeiro projeto que contrapõe um traçado rígido (para o centro administrativo) à geometria curva (da área residencial), aproximando tendências acadêmicas e vanguardistas. Ainda que pareça haver um conflito de posturas na incorporação desses elementos, o projeto mantém-se coerente em evitar qualquer arbitrariedade em ambos os traçados. Nas duas situações prevalece a rigidez do desenho geométrico, racional excluindo qualquer hipótese arbitrária.

Esse modelo será posteriormente retomado em Brasília e outras cidades novas em que a geometria é experimentada nas suas possibilidades mais diversas, sem estar preso a um determinado modelo prévio. Palmas, cidade capital de Tocantins criada no bojo da divisão do estado de Goiás nos anos 80, encerra os exemplos de cidades capitais desse período, comprovando a presença do Estado como um dos principais empreendedores na urbanização do território nacional.

As *cidades empresariais* destinaram-se aos operários de indústrias manufatureiras ou de exploração de recursos naturais em determinadas áreas. Essas cidades, vinculadas diretamente ao trabalho industrial, estavam comprometidas com as formas de exploração ou produção manufatureira, e tinha nos seus projetos o objetivo de conciliar as normas do trabalho ao convívio coletivo cotidiano.

Monlevade, projeto não construído de Lúcio Costa, de 1934, busca na incorporação de elementos vanguardistas e tradicionais o diálogo entre esses critérios, chegando a definir tipos e cores de utensílios domésticos e exercendo, de certa forma, um controle autoritário sobre o cotidiano do cidadão.

As *cidades estâncias balneárias* despontaram um novo modelo para a produção urbana, o tratamento medicinal, o potencial climático e hídrico de algumas regiões, enfim, o lazer a partir de equipamentos coletivos de descanso e diversão: balneários, hotéis e cassinos. Em geral, a definição de padrões urbanos para essas atividades contraria a idéia do campo como área de recreio e descanso, atribuindo aos espaços urbanos tal conotação. Essa propriedade presente com maior ênfase a partir dos anos 30 ilustra as iniciativas urbanizadoras do governo federal e de iniciativas privadas em constituírem, ao contrário de campos bucólicos, cidades pitorescas para as atividades de lazer. Vários exemplos constroem essa cultura urbana, apresentando fortes filiações ao ideário *garden-city*. Prevalecem, portanto, a reciprocidade de referências e matrizes na composição desses planos, articulando as experiências internacionais com a prática nacional.

Além da presença do Estado na constituição de alguns desses centros, empresas privadas têm fundamental participação nessas experiências, acentuando o caráter empreendedor da construção de cidades novas. Ficam explícitos os interesses imobiliários nessas construções patrocinadas, entre várias companhias: a) pela empresa Companhia Melhoramentos (projetos de parques, hotéis, cassinos, bibliotecas, termas e coreto em Poços de Caldas, todos de autoria de Eduardo Vasconcelos Pederneiras, a partir de 1928); b) pela empresa *Águas Sulphídricas e Thermaes de São Pedro S/A* para o projeto de Águas de São Pedro (de autoria de Jorge de Macedo Vieira, 1942); c) pela *Empresa Balneária Pontal do Sul S/A* para o projeto de Pontal do Sul (de autoria de Jorge de Macedo Vieira, 1951) (ANDRADE, 2000). Inúmeras cidades destinadas ao lazer e divertimento atestam o potencial desse campo urbano, trazendo novos referenciais para a constituição de uma cultura urbanística segundo o ideal de cidades novas.

As *cidades de relocação* foram construídas a partir das grandes obras estatais de produção de energia e irrigação de grandes áreas. Em geral, projetos urbanos destinados a populações deslocadas das áreas de cheias de rios e lagos ou vinculadas ao trabalho na construção de barragens e usinas hidro-elétricas. Vinculam-se ao momento político de autonomia de recursos energéticos em que se disseminaram grandes obras de construção civil, intervindo no meio ambiente e dele explorando os recursos naturais.

É curioso notar uma situação peculiar: a construção de cidades novas para a substituição de cidades já existentes. Essa característica é evidente no projeto de Nova Itá em que o projeto da cidade nova remete-se a elementos urbanísticos e arquitetônicos da cidade abandonada, buscando relações afetivas entre o espaço original, seus moradores e a cidade projetada. Guaribara ilustra a relocação de cidades a fim de atender às necessidades de irrigação de grandes áreas.

As *cidades de colonização* foram modelos responsáveis pela maior soma de cidades novas em pequenos intervalos no período republicano, sobretudo nos anos 40, 70 e 80. Relacionam-se com a colonização de áreas interiores, à exploração agrícola e ao transporte de mercadorias, através das ferrovias e rios. Nelas encontramos a essência do empreendimento urbano nacional, dividido entre investimento privado em algumas áreas (sobretudo no Norte do Paraná - a partir dos anos 40) - e pelo investimento público em outras (a partir do investimento estatal na Amazônia entre os anos 70 e 80). Coexistem as iniciativas privadas ao lado da pública como forma de propagação do ideal urbano e urbanístico.

A construção de cidades como forma de capitalização da terra apresentava evidências tradicionais na cultura brasileira, em que a exploração da terra não se restringia ao produto que ela poderia fornecer no seu cultivo, mas em ela própria tornar-se produto de comércio e lucro. Desde a colonização européia a dinâmica urbana no Brasil pôde ser compreendida pelas diferentes formas de uso e apropriação das terras. País vasto em território, a colonização litorânea bem como sua interiorização não tardou em representar formas diversificadas de obtenção de lucro e poder econômico e político, tendo variado ao longo dos séculos, mas sempre apresentando a disputa entre a cultivo de produtos agrícolas ou a comercialização das terras como formas de investimento.

Com a apropriação de infra-estrutura e a partir de um aparato propagandístico eficiente, os empreendimentos imobiliários quebravam a inércia econômica de regiões áridas ao tráfego financeiro, apoiando-se nas políticas de exploração agrícola e de avanço das fronteiras de desenvolvimento econômico. Essas posturas de investimentos privados como forma da valorização de novas áreas tem um paradigma bem conhecido, os grandes empreendimentos do começo do

século XX em que empresas estrangeiras investiam nas terras periféricas aos centros urbanos como meio de sua capitalização. Bairros residenciais eram projetados e construídos nesses locais oferecendo novos modos de moradia e convívio, canalizando uma nova opção de expansão urbana.

Dentre esses exemplos podemos citar os casos desenvolvidos pela empresa inglesa Companhia City, responsável por grandes empreendimentos de bairros de expansão residencial em São Paulo, como o Jardim América, Pacaembu, Alto da Lapa, entre outros. Coincidentemente, e poucas décadas depois, o mesmo capital inglês retoma essa prática, porém em outra escala e como forma de expansão das fronteiras de cidades novas. Assim firma-se o ideário urbanístico anglo-saxão.

(...) Nos planos para cidades novas no norte paranaense reaparece a presença do capital britânico deixando sua marca no território. Também aqui seus representantes, capitalistas investidores em matas virgens, ou em terrenos vazios de uma cidade em expansão, articularam-se em empreendimentos urbanizadores, empreendendo a realização do que foi um dos maiores planos de colonização promovido por uma empresa privada no Brasil. Dentre as características da rede urbana criada pela Companhia de Terras Norte do Paraná destaca-se a construção de cerca de 40 cidades, por meio de um planejamento em âmbito regional que foi pioneiro inclusive para a Europa ou EUA, e que claramente revela forte influência das concepções do 'town and country planning' formuladas pelos urbanistas ingleses.¹²

No outro extremo físico do país, os interesses na colonização amazônica foram recuperados pela possibilidade de seu desenvolvimento segundo um alto aparato de infra-estrutura e investimento privado. Foi intensificado entre os anos 70 e 80 a partir de benefícios e concessões à colonização dessa área. Nesse aspecto os órgãos públicos, sobretudo o INCRA, promoveram a criação de novos *centros urbano-rurais*, ou ligados a cidades já consolidadas ou a trechos de circulação de automóveis ou barcos (ao longo da Transamazônica e dos principais rios navegáveis com inserções locais e regionais).

Nessas cidades, onde se instalavam condições básicas de governabilidade; ensino e educação; e uma vida comercial, criou-se mais de uma dezena de modelos de cidades, cujo principal mentor foi o arquiteto José Geraldo da Cunha Camargo. Responsável pela implantação desses centros (denominados Agrovilas, Agrópolis e Rurópolis segundo suas dimensões e nível de serviços assistidos) definiu novas teorias urbanísticas a partir da incorporação de experiências estrangeiras e das condições locais.

O *urbanismo rural*, teoria definida por Cunha Camargo para a denominação dos conceitos utilizados nessas cidades da Amazônia, tem suas raízes no projeto para o plano piloto de Brasília, apresentado por Cunha Camargo no Concurso, em 1957. Nele foram ensaiadas novas formas de ocupação territorial a partir de células autônomas (a título de comparação, semelhante idéia ao projeto dos irmãos Roberto).

3.3 Diferentes ideais em diferentes projetos

Consolidando o ambiente urbano ao lado das cidades pré-existent, durante o período republicano, essas foram algumas das mais evidentes formas de projeção de ideais de cidades correspondendo ao ímpeto empreendedor na construção de cidades novas. Condição natural do meio social, essas cidades foram construídas segundo distintos interesses e, portanto, concepções. Vincularam-se tanto à iniciativa privada bem como à pública colaborando na formulação de uma cultura urbanística quando dos primeiros passos do período republicano.

Não são poucos os motivos que promoveram ideais de construção de cidades novas, essência importada pelos colonizadores estrangeiros e ainda presente na consolidação do meio urbano brasileiro. Variando a intensidade em períodos diferentes, a diversidade elencada comprova a ligação entre essas concepções de cidade e a realidade contemporânea a cada proposta. Por trás delas estão objetivos e estratégias empreendidas ou pelo estado ou pela iniciativa privada em redesenhar o território nacional, alcançado metas e definindo novas formas de assentamento urbano. Ao acolher populações e culturas diferentes, transforma o lugar auxiliando o desenvolvimento da região. As ambições depositadas percorreram os extremos de defesas militares a iniciativas lucrativas, amadurecendo as referências e princípios urbanísticos adotados e predominantes nas concepções.

Ao fim de pouco mais de 50 anos de práticas já se delineava num horizonte bem próximo as teorias gerais que se concretizavam em cidades no interior do país. Ficava demarcada uma esfera de dualidade na conformação dos modelos urbanísticos de então. Flertavam com o empreendedorismo dos agentes imobiliários como também correspondiam aos interesses públicos da nação. Incorporavam a inovação das experiências exteriores como também criavam novas teorias nacionais. Essas características romperam com as formas coloniais de urbanização sem deixar fissuras, ou seja, costuraram lentamente novos modelos para a transformação do antigo território. As concepções idealizadas deixaram de reproduzir meramente os esquemas estrangeiros para incorporá-los no vocabulário profissional e, então, ganhar liberdade na constituição da cultura urbanística. Essa prática rendeu aos olhos estrangeiros uma boa reputação reconhecida internacionalmente e, aos empreendedores, lucros fáceis na mercantilização da terra. Novamente um processo dúbio que salienta a marca predominante dessas iniciativas.

A compreensão desse processo colabora no entendimento da formulação da concepção da Nova Capital

do país, em que se agrupam as ordens financeiras, acadêmicas, históricas, vanguardistas, colonizadoras, políticas e artísticas, construindo um aparato estratégico para a concretização de tamanho empreendimento.

Os primeiros planos urbanísticos para a Nova Capital remontam à década de 20 e se estendem ao final da década de 50. Em cada um deles está expresso, ora de maneira explícita ora nas entrelinhas, a vontade de um ideal de cidade. Cada plano guarda no seu memorial, nas suas formulações e no seu desenho, enfim no seu *projeto*, a intenção clara de seu autor e o diálogo com seu período. Evoca, portanto, as razões ideológicas de sua época, as técnicas até então conquistadas e as atribuições de uma capital segundo a visão de cada período abordado. Expressam sua cultura urbanística confluindo para a idealização da cidade símbolo de seu país, sua Capital Federal, concebida artificial e conscientemente como deveriam ser construídas as raízes americanas. Na concepção de uma cidade nova ficou registrado o ideal de uma nova sociedade. A vontade transformadora que creditava ao plano urbano a vocação utópica prevaleceu, sobretudo, na década de 50, quando no ápice a arquitetura e o urbanismo nacionais ganhavam destaque na imprensa internacional e caminhava paralelamente às transformações políticas e sociais do país.

Brasília confluiu boa parte dessas intenções e anseios, porém mostrou-se incapaz de introduzir na sociedade a revolução de valores que pretendia. Entretanto legou o que de mais promissor poderia produzir, um rico e abrangente acervo de experimentos, teorias e soluções urbanísticas que comprovam a dinâmica da disciplina ao longo de 30 anos, desde seu primeiro projeto, 1927, – de interesses imobiliários e com características acadêmicas – ao seu projeto definitivo, 1957, - vanguardista e, evidentemente, revolucionário e polêmico.

4. Uma Cidade Nova Capital - Brasília

Ao buscar ilustrar esse acervo, elencamos os projetos de Brasília e uma síntese dos principais dados que competiram para a sua concretização como um ideal de cidade nova capital. Assim, estão enumeradas as constituições que promoveram o processo de interiorização da Nova Capital, as Comissões formadas para a escolha do melhor local, a definição do sítio para a construção e a elaboração do concurso que culmina no plano piloto vencedor para Brasília, além, é claro, de todos os projetos analisados.

4.1 Constituições

Constituição de 24 de fevereiro de 1891

Art. 3º - Fica pertencendo à União, no planalto central da República, uma zona de 14.400 quilômetros quadrados, que será oportunamente demarcada, para nela estabelecer-se a futura Capital Federal.

Parágrafo único – Efetivada a mudança da Capital, o atual Distrito Federal passará a constituir um Estado.

Disposições Transitórias da Constituição de 16 de julho de 1934

Art. 4º - Será transferida a Capital da União para um ponto central do Brasil. O Presidente da República, logo que esta Constituição entrar em vigor, nomeará uma comissão que, sob instruções do Governo, procederá a estudos das várias localidades adequadas à instalação da Capital. Concluídos tais estudos, serão presentes à Câmara dos Deputados, que escolherá o local e tomará, sem perda de tempo, as providências necessárias à mudança.

Constituição de 10 de novembro de 1937

Art. 7º - O atual Distrito Federal, enquanto sede do Governo da República, será administrado pela União.

Constituição de 18 de setembro de 1946

Art. 4º - A capital da União será transferida para o planalto central do país.

§ 1º - Promulgado este Ato, o Presidente da República, dentro de sessenta dias, nomeará uma comissão de técnicos de reconhecido valor para proceder ao estudo da localização da nova capital.

§ 2º - O estudo previsto no parágrafo antecedente será encaminhado ao Congresso Nacional, que deliberará a respeito, em lei especial, e estabelecerá o prazo para o início da delimitação da área a ser incorporada ao Domínio da União.

§ 3º - Findos os trabalhos demarcatórios, o Congresso Nacional resolverá sobre a data da mudança da Capital.

§ 4º - Efetuada a transferência, o atual Distrito Federal passará a constituir o Estado da Guanabara.

4.2 Comissões Federais

Comissão Exploradora do Planalto Central do Brasil - Comissão Cruis, 1894

Comissão de Estudos para a Localização da Nova Capital do Brasil, 1948

Comissão de Localização da Nova Capital Federal, 1953

Comissão de Planejamento da Construção e da Mudança da Capital Federal, 1954

NOVACAP (Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil), 1956

4.3 Sítio

O retângulo definido para o Distrito Federal, em 1955, situa-se no Planalto Central do Brasil, no Estado de Goiás, entre os paralelos 15° 30' ao norte e 16°03'06" ao sul (numa extensão de 16.500 Km), limitado a leste pelo Rio Preto e a oeste pelo Rio Descoberto (numa extensão de 61.500 Km). Sua área total é de 5.814 Km². O represamento do Rio Paranoá deu origem ao Lago Paranoá.

07. Mapa Geral de Brasília

4.4 Concurso

Inscritos

1. Alberto Badra, Miguel Badra Junior & Cia. Ltda.
2. Alfeu Martini
3. Aydil Cumplido Ferreira de Souza
4. Boruch Milmann
5. Carlos Carvalho Monteiro
6. Carlos Eugênio de Alcântara e Almeida Magalhães
7. Carlos Frederico Ferreira
8. Companhia Brasileira de Engenharia
9. Construtora Duchon Ltda.
10. Construtécnica S/A. Comercial e Construtora
11. Delio Ribeiro de Sá
12. Dylvarado da Silva e Souza
13. Edgar Rocha Souza
14. Ernani Mendes de Vasconcellos
15. Eurípedes Santos
16. Flavio Amilcar Regis do Nascimento
17. Flavio Marinho Rêgo Paixão
18. George Abraham Goldberg
19. Geraldo Prado Guimarães
20. Gustavo Gama Monteiro
21. Henrique E. Mindlin
22. Inácio Chaves de Moura
23. Jacy Brasil de Carvalho
24. Jayme Kritz
25. João Alfredo Ortigão Tiedemann
26. João Baptista Corrêa da Silva
27. João Kahir
28. Jorge Sirito de Vies
29. Jorge Wilhelm
30. José Arthur Fontes Ferreira
31. José Eugênio Prestes de Macêdo Soares
32. José Geraldo da Cunha Camargo
33. José Leite Cesarino
34. José Marques Sarabanda
35. José Otacílio de Saboya Ribeiro
36. Julio José Franco Neves
37. Lúcio Costa
38. Luiz Carlos de Moura
39. Luiz Mario Sarmento Brandão
40. Luiz Saia
41. Marcelo Roberto
42. Mauricio Dias da Silva
43. Nelson Machado
44. Olavo Redig de Campos
45. Organização e Engenharia S/A
46. Oswaldo Corrêa Gonçalves
47. Paulo Antunes Ribeiro
48. Paulo Barbosa de Magalhães
49. Paulo de Camargo e Almeida
50. Pedro Carlos Tavares
51. Pedro Coutinho
52. Pedro Paulino Guimarães
53. Reduto Engenharia e Construções Ltda.
54. Reynaldo Marques Berutto
55. Rino Levi
56. Rubem de Luna Dias
57. Rubens Gouveia Carneiro Viana
58. Sonia Marlene de Paiva
59. STAM Ltda.
60. Ulysses Petronio Burlamaqui
61. Vigor Artese
62. Walter Goyatacaz Cavalheiro

Participantes

1. Carlos Cascaldi, João Vilanova Artigas, Mário Wagner Vieira da Cunha, Paulo de Camargo e Almeida
2. Arquitetos Associados – Boruch Milmann, João Henrique Rocha e Ney Fontes Gonçalves
3. Jorge Wilhelm
4. Reduto Engenharia e Construções
5. Eurípedes Santos
6. Alfeu Martini
7. José Otacílio de Sabóia Ribeiro
8. Marcelo Roberto e Maurício Roberto
9. Construtora Duchon - Ricardo Brasília Paes de Barros Schroeder
10. Rubem de Luna Dias, Belfort de Arantes e Hélio de Luna Dias
11. Oswaldo Corrêa Gonçalves
12. Joaquim Guedes, Liliana Guedes, Carlos Milan e Domingos Azevedo
13. João Baptista Corrêa da Silva
14. Inácio Chaves de Moura
15. Flávio Amilcar Regis do Nascimento
16. Pedro Paulo de Melo Saraiva, Júlio José Franco Neves
17. Rino Levi, Roberto Cerqueira César, Luiz Roberto de Carvalho Franco e Paulo Fragoso
18. João Kahir
19. Edgar Rocha Souza e Raul da Silva Vieitas
20. José Geraldo da Cunha Camargo
21. Pedro Paulino Guimarães
22. Lúcio Costa
23. Marcelo Rangel Pestana, Hernán Ocampo Landa e Vigor Artese
24. Henrique E. Mindlin, Giancarlo Palanti
25. José Marques Sarabanda
26. Construtécnica S/A – Milton C. Ghiraldini

Júri

Israel Pinheiro - presidente da NOVACAP

Paulo Antunes Ribeiro - representante do Instituto dos Arquitetos do Brasil

Luiz Hildebrando Horta Barbosa - representante da Associação dos Engenheiros

Oscar Niemeyer - representante do departamento de urbanismo da NOVACAP

Stamo Papadaki - representante do departamento de urbanismo da NOVACAP

William Holford - assessor de Urbanismo do Governo Britânico

André Sive - arquiteto francês conselheiro do Ministério da Reconstrução

Premiados**1º. colocado**

Lúcio Costa

2º. colocado

Arquitetos Associados – Boruch Milmann, João Henrique Rocha e Ney Fontes Gonçalves

3º. e 4º. colocados

Marcelo Roberto e Maurício Roberto

Rino Levi, Roberto Cerqueira César, Luiz Roberto de Carvalho Franco e Paulo Fragoso

5º. colocado

Carlos Cascaldi, João Vilanova Artigas, Mário Wagner Vieira da Cunha, Paulo de Camargo e Almeida

Henrique E. Mindlin, Giancarlo Piantini

Construtécnica S/A – Milton C. Ghiraldini

4.5 Projetos

01. Primeiro Projeto, 1927

Planta fornecida pelo Arquiteto José Geraldo da Cunha Camargo. Autor desconhecido. Material encontrado no Cartório de Registro de Imóveis de Planaltina, correspondia ao projeto da futura capital federal implantada próxima à Fazenda Bananal.

02. Theodoro Figueira de Almeida, 1929

Brasilianista, o autor conclui o projeto em 1929 e o publica, em 1930, no jornal *A Ordem*.

03. Carmem Portinho, 1936

Ante-projeto para a Futura Capital Federal apresentado como tese para obtenção do título de urbanista junto à Universidade do Distrito Federal.

04. Jales de Machado, 1948

Defesas parlamentares sobre a transferência da Nova Capital para o Planalto Central. Planos regionais para a concretização da mudança. Integra seus discursos no Parlamento.

05. João Augusto de Mattos Pimenta, sem data

06. Raul Pena Firme, Roberto Lacombe e José de Oliveira Reis, 1955

Projeto encomendado pelo governo federal para o estudo da área destinada ao futuro Distrito Federal.

07. Carlos Cascaldi, João Vilanova Artigas, Mário Wagner Vieira da Cunha, Paulo de Camargo e Almeida, 1957

Colaboradores: Heitor Ferreira de Souza, Julio Roberto Katinsky, Mario Alfredo Reginato e Ubirajara Gilioli, arquitetos

Conselheiros Especiais:

Energia Elétrica: Catulo Branco

Planificação Regional: Dirceu Lino de Mattos

História: Flavio Motta

Agricultura e Abastecimento: José Calil

Legislação: Lauro Müller Bueno

Educação e Ensino: Maria José Garcia Werebe

Higiene e Assistência Hospitalar: Odair Pacheco Pedroso

Higiene e Saneamento: Otacílio Pousa Sene

Saúde Pública: Rodolfo dos Santos Mascarenhas

08. Arquitetos Associados – Boruch Milmann, João Henrique Rocha e Ney Fontes Gonçalves, 1957

Equipe: Antônio José da Silva, Carlos Fonseca de Castro, Cerise Baeta Pinheiro, Elias Kaufman, José Luís Ribeiro, Milton de Barros, Renato Lima, Yvanildo Silva Gusmão, arquitetos

09. Jorge Wilhelm, 1957

Introdução Sócio-Econômica: Maurício Segall, economista e Pedro Paulo Poppovic, sociólogo

Abastecimento Hidro-Elétrico: Péricles de Amaral Botelho e Riolando Silveira, engenheiros

Água e Aspectos Sanitários: José Meiches, engenheiro

Arquitetos colaboradores e Representação Gráfica: Rosa Grena Kliass e Arnaldo Tonissi, Odilea Helena Setti

Consultor Agrônomo: Alfredo Gomes Carneiro, agrônomo

10. Reduto Engenharia e Construções, 1957

11. Eurípedes Santos, 1957 **12. Alfeu Martini, 1957****13. José Otacílio de Sabóia Ribeiro, 1957** **14. Marcelo Roberto e Maurício Roberto, 1957**

Equipe: Antonio A. Dias, Ellida Engert, Paulo Novaes

Planejamento Agrícola: Fernando Segadas Vianna

Cooperação: Estephania R. Paixão, Marcello Campello, Marcello Fragelli e Sergio A. Rocha, H. J. P. Linnemann, Ivo Magalhães, J. M. Azevedo Neto, J. R. Rego Monteiro e N. A. Gaspar, Antonio A. Teixeira de Freitas (estatístico), João Lyra Madeira (atuário) e Alfredo Ceschiatti (escultor)

15. Construtora Duchon - Ricardo Brasílico Paes de Barros Schroeder, 1957 **16. Rubem de Luna Dias, Belfort de Arantes e Hélio de Luna Dias, 1957**

17. Oswaldo Corrêa Gonçalves, 1957

18. Joaquim Guedes, Liliana Guedes, Carlos Milan e Domingos Azevedo, 1957

19. João Baptista Corrêa da Silva, 1957

20. Inácio Chaves de Moura, 1957

21. Flávio Amilcar Regis do Nascimento, 1957

22. Pedro Paulo de Melo Saraiva, Júlio José Franco Neves, 1957

Colaboradores: Rubens Beyrodt Paiva, Carlos Roberto Kerr Anders (engenheiros), Maurício Tuck Schneider, Luiz Forte Netto, José Maria Gandolfi e Arthur de Moraes Cesar

23. Rino Levi, Roberto Cerqueira César, Luiz Roberto de Carvalho Franco e Paulo Fragoso, 1957

24. João Kahir, 1957

25. Edgar Rocha Souza e Raul da Silva Vieitas, 1957

26. José Geraldo da Cunha Camargo, 1957

Setor Urbanístico: Wilson Chebar, Elio A. P. Pugnali, arquitetos

Setor de Água e Saneamento: Nestor de Oliveira (Catedrático da F.N.A.) e Arthur Leão Feitosa, engenheiros civis

Setor Agrônomo: Felisberto Cardoso de Camargo, Herodoto da Costa Barros e Augusto Imazio, engenheiros agrônomos

Consultoria do Escritório de Saturnino de Brito.

27. Pedro Paulino Guimarães, 1957

Equipe: Luiz Mario Sarmiento Brandão, José Lambert de Mattos Dodibei, Theodore Ding-Wen Wu, Carlos Enrique Virviescas Pinzón e Róger Solórzano Marin

Planejamento Agrícola: Luiz Mariano Paes de Carvalho

28. Lúcio Costa, 1957

29. Marcelo Rangel Pestana, Hernán Ocampo Landa e Vigor Artese, 1957

30. Henrique E. Mindlin, Giancarlo Palanti, 1957

Colaboradores: Walmyr Lima Amaral, Marc Demetre Foundoukas, Anny Sirakoff, Olga Verjovsky, Gilson Mendes Lages, André Gonçalves

31. José Marques Sarabanda, 1957**32. Construtécnica S/A – Milton C. Ghiraldini, 1957**

Arquitetos: Clovis Felipe Olga, Nestor Lindenberg, Manoel da S. Machado, Wilson Maia Fina

Engenheiros: Milton A. Peixoto, Rubens Gennari

Desenhistas: Cid Affonso Rodrigues, Wanda de Barros Brisolla, Tanaka Kumiko, Helio Chiossi, Claudio Cianciarullo

Montagens: Domingos Boaventura Borghese

Notas

¹ MIRANDA, Antonio. **Brasília, a Capital da Utopia (visão e revisão)**. Thesaurus, Brasília, DF, 1985, p. 163. Em nota do autor: OLIVEIRA, Joanyr de, org. "Brasília na poesia brasileira". Rio de Janeiro, Livraria Editora Cátedra; Brasília, INL – Pró-Memória, 1982.

² BENÉVOLO, Leonardo. **Historia de la Arquitectura del Renacimiento – La Arquitectura Clássica (del siglo XV al siglo XVIII)**, Gustavo Gili, Barcelona, Edição atualizada com a 4ª. edição italiana, s/d, p. 715.

³ ARGAN, Giulio Carlo. (Tradução de Lorenzo Mammi) **Clássico e Anticlássico - O Renascimento de Brunelleschi a Bruegel**. Milão, Feltrinelli, 1984, p. 55.

⁴ Idem, p. 79.

⁵ Idem, p. 79.

⁶ GARIN, Eugenio. "La ciudad ideal", in **Ciencia y vida civil en el Renacimiento Italiano**. Madrid, Taurus, 1982, p. 50.

⁷ REIS, Nestor Goulart. **Evolução Urbana no Brasil: 1500/1720**, Pini, São Paulo, 2000, p. 61.

⁸ Idem, p. 131.

⁹ PEDROSA, Mário. "Reflexões em torno da Nova Capital", in **Acadêmicos e Modernos – Textos Escolhidos III**, ARANTES, Otília (org.), São Paulo, Edusp, 1998. Publicado originalmente em **Brasil, Arquitetura Contemporânea**, n. 10, 1957 e republicado em **Dos Murais de Portinari aos Espaços de Brasília**, p. 389.

¹⁰ Preferimos a classificação designada por Carlos R. M. de Andrade no texto **Ressonância do Tipo Cidade-Jardim no Urbanismo de Cidades Novas no Brasil**, apresentado no VI Seminário da História das Cidades e do Urbanismo, em Natal, 2000. Este texto filia-se à compreensão panorâmica dos trabalhos desenvolvidos junto ao Grupo de Pesquisa HabUrb, no Departamento de Arquitetura e Urbanismo da EESC-USP, e esclarece as principais intenções e objetivos na constituição de cidades novas nesse período, sobretudo entre os projetos de Goiânia (1933) e Brasília (1957), período de análise do texto.

¹¹ ANDRADE, Carlos R. M. de. "Ressonâncias do Tipo Cidade-Jardim no Urbanismo de Cidades Novas no Brasil", in **Anais do VI Seminário da História das Cidades e do Urbanismo**, em Natal, 2000.

¹² Idem, s/p.

Parte I

**Brasília e o
Panorama
Nacional**

Capítulo II

**Brasília e a Formação da Identidade
Nacional**

Brasília e a Formação da Identidade Nacional

A tonalidade brasileira presente nas telas dos artistas plásticos modernistas, nos murais de azulejo, na arquitetura de concreto armado ou no paisagismo tropical guardam mais que uma simples similaridade de cores. Tal como uma aquarela, onde os pigmentos misturam-se valorizando seus aspectos heterogêneos na tela virgem, esses elementos demarcaram sua participação ativa na constituição da identidade nacional brasileira. Conferiram, portanto, características intrínsecas a um processo dualista em que pesaram - nos dois lados da balança - o exotismo e a serenidade; a riqueza intelectual ao lado da pobreza econômica; o ideal de uma sociedade e a cidade real marginalizada.

Um cenário pronto para ser transformado, o Brasil do século XX ainda aguardava a tardia impregnação do caráter nacional, da essência nacionalista como elemento catalisador da vida coletiva. Essa transformação, a passos lentos, evidenciou-se pela dialética. Identificada, primeiramente, nas artes logo se tornaria na essência do ser nacional proporcionando o convívio entre as diferenças, entre os opostos.

De maneira peculiar, essa característica foi assimilada nas diferentes expressões da cultura brasileira. Essa constância deu-lhe, à cultura brasileira, o caráter de conjunto quando analisada na sua totalidade. Exemplo mais expressivo, e prematuro, foi a sua presença na literatura nacional, identificada com maestria pelas leituras de Antonio Candido.

Essa característica não se limitou apenas aos versos e prosa, mas também esteve presente nas artes plásticas; nas ações e decisões políticas e econômicas; e na arquitetura e no urbanismo. Foi predominante a convivência dos extremos, demonstrando as bases da construção dessa nacionalidade.

Unir os extremos tornou-se um emblema na construção da nação, entretanto suas consequências não tardaram em apontar a dicotomia desse processo. Assim a cultura urbanística também refletiu esse sintoma e explorou à exaustão o relacionamento entre as diferenças, sobretudo quando da construção de ideais de cidade.

Algumas expressões retratadas pela pintura, poesia e pela música encontraram sua síntese artística, ou melhor dizer, seu paralelo artístico, em projetos idealizados de cidades. Assim nasceu Brasília, como síntese das artes de seu tempo e, portanto, retrato fiel, espelho do pensamento predominante. A Brasília construída foi concebida a partir das matrizes históricas, culturais, econômicas e políticas. Respondeu aos anseios sociais com formas abstratas e um discurso conscientemente adornado pelas referências históricas do passado nacional e pela experimentação das novidades internacionais.

Interpretou a realidade incorporando aquilo que mais se acentuaria como elemento predominante, o dualismo dos fatos e a valorização dos elementos nativos sob a batuta do repertório internacional. Evidenciou, assim, a

constituição de uma cultura urbanística que foi retratada a partir dos planos pilotos concebidos para a Nova Capital, desde a década de 20.

Os projetos propostos para a Nova Capital, entre os anos 20 e 50, sintetizam os períodos e as fases da construção dessa cultura urbanística. Essa construção está refletida nas soluções e nos ideais desses planos, cuja essência vincula-se ao diálogo entre o arcaico e o moderno; entre o nacional e o internacional; entre o público e o privado. Tal como no movimento antropofágico em que se exibe o exotismo nativo através das técnicas estrangeiras, os planos para Brasília incorporaram as experiências internacionais para produzir uma cidade autenticamente nacional.

A construção da nacionalidade sob o desejo modernizante da *Semana de 22* inaugura esse modelo antropofágico, legado de muitas gerações. A partir da década de 20 através da música, da poesia, da pintura, esse modelo aspirava não apenas a revolução das artes, mas a transformação social. Retratar o ser nacional significava expor suas características autênticas através de uma técnica inovadora. Mais de três décadas depois, ergue-se Brasília como resultado da dialética entre as atualizações internacionais e a retomada crítica da tradição. Nela estão explícitos, de um lado, o passado colonial, o modelo antropofágico e as aspirações desenvolvimentistas. Por outro, a subordinação às matrizes européias, a vontade emancipatória e as diferenças sociais. Antes de se tornar paradigma de modernidade, Brasília liga os dois extremos da história nacional, pois retorna aos preceitos antropofágicos para definir um símbolo nacional a partir das atualizações estrangeiras.

No campo urbanístico, a Nova Capital expressiu com fidelidade as principais matrizes urbanas de então. Recuperou as referências coloniais e as experiências nacionais e as colocou diante da cultura urbanística internacional, explorando vertentes distintas no planejamento e no desenho urbano. Resgatou a tradição de uma cultura fundada nos atos antropofágicos e expressou, nos planos urbanísticos concebidos, a dualidade entre o nacional e o estrangeiro, entre o ideal e o real. Refletiu, portanto, o momento da construção da identidade nacional, vontade que se construía desde a polêmica *Semana de 22*.

As narrativas históricas, construções de seu tempo, permitem-nos explorar com maior atenção as afinidades desses processos e a continuidade entre as relações estabelecidas. Cabem nessa retrospectiva a efervescência cultural iniciada nos anos 20, o mecenato estatal a partir dos anos 30, a institucionalização da cultura nacional ao lado do desenvolvimento econômico dos anos 40, e a concepção ideal da Capital Federal nos anos 50, no intuito de unir os diferentes Brasis.

Com a Nova Capital tem-se o apogeu da modernidade, incorporando os preceitos do urbanismo internacional e valorizando a tradição urbanística local. Essa atitude dialética, expressão do ser nacional, colaborou na formação de uma cultura urbanística híbrida e por isso autêntica, ou vice-versa.

1. A Condição Nacional

A formação da identidade nacional foi resultado de um longo processo que transcorreu pelos séculos XIX e XX sob conotações distintas em cada período. Desse percurso é possível assimilar o aprimoramento entre a relação do indivíduo e as expressões coletivas, artísticas e políticas. E nesse percurso as contradições foram reveladas como peculiaridades nacionais sendo elevadas ao patamar de ferramentas da construção da identidade.

Antonio Candido tem contribuído na elucidação do processo da formação da nacionalidade. Sua visão distingue-se por identificar na produção artística a essência dessa construção coletiva, a partir da qual apoiamos as nossas análises.

Emprestamos, portanto, alguns dos seus argumentos para compreendermos melhor a condição nacional à luz dos fatores artísticos e culturais; políticos e econômicos; e, enfim, urbanísticos. Essa aproximação requer, porém, algumas considerações sobre a conformação da idéia de uma sociedade dialética e como essa peculiaridade pode ser denotada numa livre leitura a partir das concepções urbanísticas de Brasília. Componentes do mosaico em que se transformou a construção da identidade nacional, definimos a periodização dessas análises entre as décadas de 20 e 60, especificamente, a partir da *Semana de 22* - com os manifestos artísticos modernistas - até a inauguração de Brasília - em 1960. Esses extremos demarcam o período da formação nacional em que se torna evidente a dualidade como essência brasileira.

Os movimentos nacionalistas são variados e diferenciados segundo sua época e lugar de origem¹, entretanto correspondem, indistintamente, ou a desejos coletivos, ou a desejos específicos de elites que são sobrepostos ao âmbito coletivo. Entretanto, alguns elementos são recorrentes e constantes nesse processo podendo ser identificados em períodos restritos.

As formas de expressão da construção da identidade nacional representam com fidelidade a essência de cada povo e evidenciam os elementos que atribuem unidade ao coletivo transformando-o num conjunto. Os valores agregados às imagens cultivadas, os símbolos, narram o processo da formação dessa nacionalidade.

Se, pois, um utensílio não se torna operativo senão através de um processo de valorização, surge a questão: onde reside esse fundo de valores? Penso que é preciso procurá-lo em diversos níveis de profundidade; se falei, faz pouco, de nível criador, era por alusão a esse fenômeno, por alusão a essa multiplicidade de envoltórios sucessivos que é preciso atravessar para atingi-lo; em nível de todo superficial, os valores de um povo se exprimem nos costumes praticados, em sua moralidade de fato; mas ainda não se trata do fenômeno criador; os costumes representam, como o instrumental primitivo, um

*fenômeno de inércia; um povo se lança e caminha com suas tradições. Em nível menos superficial, esses valores se manifestam por meio de instituições tradicionais. Mas essas instituições não são em si mesmas senão um reflexo do estado do pensamento, da vontade, dos sentimentos de um grupo humano em determinado momento da história. As instituições são sempre um sinal abstrato a pedir decifração. Parece-me que se se quer atingir o núcleo cultural, é preciso escavar até aquela camada de imagens e de símbolos que constituem as representações básicas de um povo.*²

Não raras vezes essa essência é redescoberta por segmentos da sociedade e por eles espelhada. O artista, inserido na sua cultura, sabe explorar esses potenciais invisíveis e colocá-los a nu chocando seu meio ao mesmo tempo em que descobre suas particularidades. A criação desses símbolos antecipa os desejos intrínsecos à sociedade, retratando suas peculiaridades. Serve, portanto, como alavanca na projeção da identidade nacional:

*... quando uma nova criação tiver nascido, saberemos também em que sentido se construía a cultura desse povo.*³

Assim, no Brasil, não cessaram expressões artísticas que deflagraram os sentimentos nacionais. Essa trajetória foi alterada, evidentemente, pelos manifestos que construíram a *Semana de 22*, quando os polêmicos artistas escancararam a realidade nacional a partir das concepções de vanguarda artística. Refletiram o que de mais característico havia no meio social, seu aspecto dialético⁴.

Essa atitude, em projetar o presente a partir da revisão de algumas experiências passadas, reafirma a vocação dialética na composição da identidade nacional. Estabelece o diálogo entre segmentos tradicionais da sociedade revistos criticamente à luz das novidades estrangeiras. No caso brasileiro, a consciência da formação da nacionalidade permitiu a apropriação desse critério nas bases das construções sociais, interferindo não apenas nos movimentos artísticos e culturais, mas também, no âmbito político, econômico e urbanístico. A estrutura interna a cada segmento, portanto, é definida a partir da dialética entre a revisão das características nativas e a atualização internacional.

*Por que chamar dialético a este processo de formação? Antonio Candido dá algumas razões, as outras devemos presumir. Formalmente, ao que parece, porque se pode falar em dialética onde há uma integração progressiva por meio de uma tensão renovada a cada etapa cumprida. No caso da cultura brasileira, marcada pela tensão própria da dupla fidelidade ao dado local e ao molde europeu, um processo dual, portanto de integração e diferenciação, de incorporação do geral para se alcançar a expressão do particular. Uma integração que também ocorre em plano local, na forma de uma acumulação de resultados estéticos que dá continuidade e unidade a esse processo de constituição de um sistema articulado de obras e autores. E nos momentos em que se completam os ciclos cumulativos, há por assim dizer mudança qualitativa de patamar e superação dos laços habituais de dependência (a outra ponta do dilema brasileiro), momentos em que deixa de preponderar o influxo externo graças ao filtro da tradição que se formou ao longo do referido processo. (...)*⁵

O dualismo, portanto, não se restringe às aparências de uma tela, de um poema ou na composição formal de um plano urbano. Está presente nas suas estruturas, corresponde à espinha dorsal sobre a qual se mantém equilibrada. A dualidade, a junção dos opostos, é recorrente no modo de conceber essas obras, daí sua fácil aceitação pelas classes sociais, daí a fácil penetração no imaginário social. Ela, a dualidade, está intrínseca à concepção de um dado objeto, e quando é exposta evidencia as peculiaridades brasileiras. Essa sintonia permite a compreensão da sociedade por si própria, pois a imagem produzida pela obra esclarece as suas próprias (da sociedade) características, é o seu reflexo.

A relação íntima que se estabelece entre a expressão cultural do país e a sociedade, e entre a sociedade e sua realidade, estrutura a construção de uma identidade entre esses elementos, dando-lhe totalidade na idéia de nação.

Essa compreensão foi objetivamente definida por Antonio Candido que encontra na dialética a verdadeira peculiaridade nacional. Buscada na literatura, desvendou o enigma de uma sociedade tão contrastante e ao mesmo tempo coesa, porém lhe faltava descobrir-se a si mesma para poder ser interpretada como nação.

*Se fosse possível estabelecer uma lei de evolução da nossa vida espiritual, poderíamos talvez dizer que toda ela se rege pela dialética do localismo e do cosmopolitismo, manifestada pelos modos mais diversos.*⁶

Referindo-se ao campo literário, o autor põe à baila o diálogo entre elementos contraditórios expresso no retrato social, nas formas de trabalho, na organização política e econômica. Essas referências denotam interpretações diversificadas do significado da dialética, entretanto se afunilam ao explicitar os dualismos da vida cotidiana. Constitui, portanto, elemento essencial e evidente na formação da nação, preenche as valas que deixavam instável a compreensão do caráter nacional.

Antonio Candido demonstra, a partir da literatura, que a dialética e o confronto entre localismo e

cosmopolitismo é evidenciado na vida cotidiana do cidadão. Fato que a qualifica como elemento aglutinador nas peculiaridades nacionais, base invisível dos movimentos sociais e artísticos. Demonstra que um novo olhar sobre um velho arranjo condiciona a transformação da realidade brasileira ao longo de décadas.

Assim não tardaram as reflexões intelectuais e a legitimação da dialética como essência da nação a partir de instituições ao longo das décadas de 40 e 50. Organizaram-se eventos, promoveu-se o apoio estatal e, num conjunto harmônico de fatores cadenciados pela velocidade mecânica da tardia revolução industrial do país, as transformações foram tomando formas até chegarem à plasticidade de Brasília, não menos dualista e contraditória que a realidade que a inspirou.

Assim as instituições proporcionaram a discussão legitimada; os eventos culturais serviam de vitrine para a exploração desse descobrimento; e o avanço tecnológico possibilitava a renovação das obras arquitetônicas, ultrapassando os manuais acadêmicos nas suas formas e funções.

(...) A mágica do nacionalismo consiste em transformar o acaso em destino. Podemos dizer, com Debray, 'Sim, é inteiramente acidental que eu tenha nascido francês; mas, afinal de contas, a França é eterna.'
(...) O que proponho é que o nacionalismo deve ser compreendido pondo-o lado a lado, não com ideologias políticas abraçadas conscientemente, mas com os sistemas culturais amplos que o precederam, a partir dos quais - bem como contra os quais - passaram a existir.⁷

A produção cultural vinculada à projeção da identidade nacional retoma, essencialmente, elementos da cultura brasileira menos reconhecidos, porém nativos. A nacionalidade é, portanto, potencializada pela continuidade cultural promovida pela retomada dessas referências a partir das influências internacionais. A originalidade nacional deságua, enfim, na evidência do dualismo da criação artística.

Todos comportam o sentimento da contradição entre a realidade nacional e o prestígio ideológico dos países que nos servem de modelo.⁸

Ao mesmo tempo projeta-se o sentimento nacional sobre duas bases, a das conquistas passadas, portanto estabilizada pela tradição cultural; e a base das transformações presentes, marcada pela releitura dessas referências a partir do caráter nacional e pela incorporação do olhar vanguardista, presente na realidade brasileira.

Nesse panorama destacam-se os agentes culturais que promoveram a construção da nacionalidade a partir do diálogo da realidade brasileira com as atualizações estrangeiras. Elementos muitas vezes invisíveis remanejaram, simultaneamente⁹, os percursos dessa construção.

Inaugurada na década de 20, a busca pelo nacionalismo refutou as tradições clássicas e métricas e recolocou a primitividade nacional nas telas e nos poemas. Sob o enfoque das novidades estrangeiras recuperou, no primeiro momento, as principais peculiaridades e, posteriormente, aprofundou-se na construção da nacionalidade a partir desses elementos garimpados. O Nacionalismo, portanto, passou a ordenador estético dessa produção e se diferenciou das vertentes internacionais que se baseavam, tão somente, na quebra de ritmos clássicos da tradição artística. No Brasil, as artes denotavam a volta às raízes e à construção presente do ideário de identidade. A negação do passado clássico não fora mais que um instrumento, uma lente que permitiu a visualização da realidade sobre outros aspectos.

Tarsila do Amaral tornou-se uma das representantes desse processo ao sintetizar em suas obras a essência do ser nacional.

É a partir de 1924 que Tarsila alcança talvez o seu período mais feliz: a fase Pau-Brasil. A viagem a Minas, em companhia dos modernistas e de Blaise Cendrars, confirma-a na 'aposta' difícil em que jogara a sua arte: ver a realidade primitiva e desordenada do país através de um crivo europeu, altamente racional. Aos poucos procede a uma síntese entre a estética nacionalista, que encontrou no apogeu ao voltar da Europa, e os ensinamentos cubistas de incorporação recente.¹⁰

A versão dialética, portanto, é demarcada pelos esforços de, ao reunir e representar os antagônicos na condição nacional atribuí-lhes regularidade na composição do todo. Fator decisivo na construção da identidade nacional, o diálogo entre os extremos espelha esses sintomas.

Não seria exagerado julgar que a cultura urbanística de então também refletiu a construção desse imaginário ao retratar a mesma condição.

Pode-se chamar dialético a este processo porque ele tem realmente consistido numa integração progressiva de experiência literária e espiritual, por meio da tensão entre o dado local (que se apresenta como substância da expressão) e os moldes herdados da tradição européia (que se apresentam como forma de expressão).¹¹

Os planos para Brasília oferecem argumentos suficientes para a compreensão dessas características. Neles

encontramos a assimilação das mais variadas experiências nacionais e internacionais compondo um quadro diverso de referências. Essas matrizes foram digeridas e reordenadas segundo intenções e condições próprias. Expõem um leque variado e retratam a ambivalência, incorporam ressonâncias contraditórias e não se inibem em justapor o tradicionalismo histórico a inovações da vanguarda. Exibem, enfim, a cultura urbanística de então, sem modismos e filiações unilaterais. Se há algum tipo de predomínio ele diz respeito à diversidade, à união das diferenças, à justaposição dos contrários, enfim, à dialética.

A cultura urbanística fora, então, evidenciada a partir do movimento ordenado entre as experiências tradicionais brasileiras e incorporação das novidades estrangeiras. O conjunto dos planos possibilitou, assim, uma contribuição no desenvolvimento da cultura urbana ao se transformar num cadinho das principais referências nacionais e internacionais. Um mesmo objetivo perseguido por diferentes vias.

O plano definitivo para Brasília retoma os aspectos tradicionais da realidade brasileira revendo-os criticamente pelas assimilações estrangeiras.

(...) *As nossas deficiências, supostas ou reais, são reinterpretadas como superioridades.*¹²

Brasília correspondeu ao momento de representação, no aspecto urbano, da essência nacional, do dualismo presente em todas as formas de expressões sociais. Não encerra a construção da identidade nacional, mas a promove com tamanha ênfase e propaganda que agrega à sua concepção um repertório extenso da cultura urbanística, ao mesmo tempo empírica e inovadora. Ao demonstrar a apropriação de conhecimentos nacionais e estrangeiros nos planos pilotos, retorna ao movimento da criação autenticamente nacional do planejamento de novas cidades.

Brasília não se filiou a uma única vertente, porém não esteve alheia a elas. Correspondeu à necessidade social e a expressou nos traçados e argumentos que contribuíram na estrutura de um *pensar* e de um *fazer* urbanístico autênticos.

A Nova Capital alimentou o imaginário coletivo e ilustrou a imagem de nação a partir da união entre as partes. Tornou-se marca, símbolo do país, e foi apropriada pela nação como o reflexo dos anseios e conquistas nacionais. Brasília superou o estigma de um país em construção e expôs as bases com as quais o nacionalismo fora inicialmente apoiado. Retomou os conceitos de 22 em que predominavam as expressões da sociedade brasileira a partir do olhar vanguardista.

O dualismo predominou na sua concepção. A cidade não apresentou inovações teóricas ou inéditas. Havia, porém, fantásticas reordenações de práticas e teorias urbanísticas conhecidas. Unidades de vizinhança, eixo cívico, técnicas de drenagem e acomodações à topografia, monumentalização da arquitetura, monoblocos residenciais, térreo livre foram algumas das experiências utilizadas diante de um discurso que buscava inserir a concepção da Nova Capital no panorama histórico nacional. Esse foi o seu mérito, provar, sem timidez, de diferentes agentes urbanísticos. Assim, consolidou de forma magistral o processo dialético com o qual a nação assimilou-se. Resultado intencional e consciente do projeto humano, Brasília espelhou nas suas formas urbanas a condição nacional que se construía no país.

Se a *Semana de 22* explorou, conscientemente, a cisão entre o Brasil moderno e arcaico; rural e cosmopolita; regional e universal; Brasília resgatou essa ponta da história para prosseguir na construção da identidade nacional, e o plano de Lúcio Costa tornou-se pivô dessa construção. Arrematou o processo e concluiu essa etapa espelhando nos desígnios de sua forma a própria condição nacional, através de uma curva barroca contraposta a um eixo retilíneo e racional.

01. Traço inicial de Lúcio Costa

2. As Condições Culturais e Artísticas

A inauguração de Brasília¹³ está presente no ideário coletivo e simbolizou muitas aspirações de modernidade e autonomia nacionais. Concentrou as atenções e, não obstante, foi alvo de elogios e polêmicas, devoções e contradições.

Ensejou esse espírito dualista sobre o qual foi concebida e construída. Não distante, outro evento encontrou os mesmos embates, sendo aclamado e ao mesmo tempo vaiado nos palcos de São Paulo enquanto procurava a condição artística para a construção da identidade. A *Semana de 22* iniciou um processo de produção cultural e artística que, ao lado de incentivos públicos e particulares, marcou a formação da nação entre os anos 20 e os anos 60.

A *Semana de 22* é um dos marcos para compreender o processo de formação da identidade nacional artística. Ainda desvinculada do processo político, a Semana entusiasmou as vanguardas artísticas com um novo olhar sobre a realidade brasileira. Polemizou a base tradicionalista e conservadora e promoveu uma revolução no modo de expressar as peculiaridades nacionais a partir das artes.

Financiada pelos lucros do café, a *Semana de 22* antecipou uma nova dimensão estética e abriu as portas para o que, anos mais tarde e sob a regência do Estado getulista, seria consagrado como o verdadeiro modo de produção moderna artística.

O grande investimento cultural da burguesia cafeeira, a *Semana*, demarcou em linhas dissonantes a decadência da oligarquia e o início de um novo modo político e artístico. Evento marcado pelo desprezo da elite paulistana,

ainda com traços de província, preparava a cena para a chegada da burguesia industrial, futura base econômica do país.

Na Europa, o rompimento com o academicismo possibilitou a incorporação do modelo industrial, eficiente e mecânico, que se tornou em instrumento transformador da realidade. A contrariedade em relação ao passado cruzou o Atlântico de forma branda e diminuiu proporcionalmente ao distanciamento físico de suas origens. Essa condição possibilitou a compreensão da realidade brasileira a partir do olhar modificado porém ávido para encontrar na exuberância da terra natal a essência de sua existência.

Enquanto as vanguardas internacionais buscavam no primitivo as bases para o modernismo como arte universal, os artistas brasileiros dessa geração incorporaram ao vocabulário internacional a particularidade de um país periférico e, portanto, exótico. O passado, portanto, mostrava-se ávido na construção dessa nova arte. Então se definiram os primeiros passos para a construção de um ideário nacional, atualizado às concepções estrangeiras porém valorizando as peculiaridades brasileiras.

A imagem nacional foi definida a partir da assimilação dos conceitos internacionais e das peculiaridades nacionais. Nas telas, as cores de uma vegetação exuberante acomodavam-se ao lado do geometrismo mecânico, industrial, das concepções européias. Essa particularidade da arte moderna evidenciou a dicotomia, o dualismo na concepção da identidade nacional. A simbiose e o diálogo entre os extremos, entre os contrários, compunham de forma impetuosa a verdadeira essência do ser nacional. As fissuras desse processo legaram algumas obras essenciais para a compreensão de um país que, a partir de então, seria construído sob o signo da dialética, da aproximação e do convívio entre os opostos.

Alguns atores alcançaram maior destaque nesse panorama, não por, eventualmente, sobrepor aos demais um nível maior de qualidade, mas por evidenciar essa condição paradigmática a partir de suas obras.

O *Manifesto da Poesia pau-brasil*¹⁴, e o *Manifesto Antropofágico*¹⁵, ambos de Oswald de Andrade, e o *matavirgismo* difundido por Mário de Andrade, representam a expressão com a qual pretendia-se montar o panorama da realidade brasileira.

A *Negra*, óleo sobre tela de 1923 de Tarsila do Amaral, anuncia de forma clara e evidente algumas pistas desses interesses. Referindo-se às obras de Tarsila, Aracy Amaral esclarece alguns dos seus principais sintomas:

*Passado o impacto do cubismo em que mergulhara, Tarsila está atenta ao 'matavirgismo' apregoado por Mário de Andrade, depois enunciado por Oswald de Andrade sob o nome 'pau-brasil', porém obedecendo à mesma significação: projetar o Brasil, seu 'clima', sua realidade visual, dentro de uma linguagem atualizada.*¹⁶

Articulando o olhar sobre a realidade brasileira, sua pintura funde os princípios *legerianos* de tradição francesa ao sumo encorpado das cores, dos temas e das tradições brasileiras, como define Aracy Amaral:

*(...) Tarsila não se opunha a ser considerada 'exótica', ou antes, estimulou, ou se deixou levar pela etiqueta que nos identifica no exterior, a partir de um momento em que o Brasil buscava afirmar sua identidade cultural. E a partir de um dado inerente à sua pintura, desde que anunciado com A Negra.*¹⁷

Vinícius Dantas também se aproxima dessa conceituação ao temporalizar os procedimentos da artista:

*Primeiramente pesaram seus laços afetivos, é óbvio, mas foi a experiência parisiense, inclusive a moda negrista, o que de fato decidiu a iluminação vanguardista das tradições populares, arcaicas e coloniais de sua terra.*¹⁸

A *Negra* foge da condição caricata ao explorar o exotismo em consonância com a serenidade européia. Expondo a dicotomia de um Brasil permeado pelas diferenças, traz o embate ideológico da construção da nacionalidade:

O quadro foi construído com base no desentroncamento entre a primitividade da figura e o modernismo brilhante do fundo. Tarsila tentou sobrepor o equilíbrio rítmico da primeira às faixas coloridas e à

2. Fernand Léger, Le Mécanicien, 1918, óleo sobre tela

3. Tarsila do Amaral, A Negra, 1923, óleo sobre tela

*metonímica e magnífica folha de bananeira do segundo, traindo porém um senso de composição algo ostensivo.*¹⁹

E ainda sob olhar de Dantas:

*Com senso de depuração e contraste muito parecido, dentro de um conjunto igualmente díspar, Tarsila deslocará um recurso “neoclássico”, bastante generalizado na pintura da época, para promover um dado corriqueiro (a dualidade atraso-moderno) do cotidiano brasileiro à pintura pós-cubista. Destarte, o desentrosamento figura/fundo adquire potência descritiva, trazendo à tona contrastes locais pouco habituais à pintura brasileira, (...)»*²⁰.

Anos mais tarde, o Manifesto Antropofágico sintetizaria o espírito vanguardista de seus adeptos. Recuperando no passado colonial um ponto de partida para a instalação de suas concepções, mostrava-se como a coletânea mais bem acabada das intenções da arte daquele período. Então a interpretação do passado colonial deixa de ser um momento de inferioridade na memória coletiva e passa a ser incorporado como agente do processo, fato histórico referenciado e reconstruído sobre os anseios modernizantes. Devorar o Bispo Sardinha, metáfora da ênfase antropofágica e marco na cronologia do movimento, tornava-se, portanto, um hábito reconduzido nas mais diferentes formas.

De um lado prevaleciam as formas puras abstratas, a geometrização das figuras, a expressão do avanço tecnológico e da *standartização* além do ideal de um homem universal. De outro, a liberdade formal e a força da cultura popular contrariavam a busca pelo homem universal para definir o ser nacional. Valores autóctones de forte tonalidade respondiam aos anseios da imagem própria do país.

Obscurecida, até então, pela miscigenação, pela tradição colonial, pela tentativa do tímido avanço industrial e pela busca do passado, a nação começava a ganhar contornos na sua definição. Aliás, ganhava figura e fundo na paisagem tropical, até então menos reconhecida pelos próprios olhos e mais pelos de um *voyeurismo* colonizador fascinado com a exuberância e exotismo do Novo Mundo.

Se poucas vezes o Brasil via-se representado nas telas sob o aspecto regional de um bem sucedido Almeida Júnior, com a vanguarda modernista o olhar e o enfoque procuravam não só registrar o fato social, mas recompô-lo segundo uma necessidade criadora do meio e do próprio indivíduo. Norteados pelos preceitos estrangeiros, porém enveredados nas cores e sotaques nacionais, a partir dos anos 20 estava em jogo a formação do caráter nacional.

Se o patronato oligárquico financiava, em meados de 20, a discussão da construção do Brasil e de sua representação, seria o Estado, a partir de 30, ao lado da burguesia industrial, quem assumiria o controle de algumas das principais articulações intelectuais e artísticas. Museus, Bienais, Departamentos Públicos, Institutos, Faculdades e Universidades abarcavam a produção massiva que romperia com o cotidiano ainda arcaico brasileiro para lhe imprimir ares metropolitanos.

O distanciamento da euforia dos anos 20 e do espanto proporcionado pela novidade assentou os propósitos dos artistas e da intelectualidade que encontraram no Estado um instrumento de experimentação não mais provocativa ou polêmica, mas compenetrada na construção do sentimento de nacionalidade.

A intensificação do olhar sobre os fatos fez persistir a constante idéia da formação nacional. Segundo a visão de Paulo Eduardo Arantes, recorrendo à opinião de Mário de Andrade:

Quando os modernistas redescobriram o Brasil, passada a libertinagem do mundo sem culpa, da barafunda nacional festejada, reencontraram exposta a mesma fratura. Recém-inaugurado o decênio construtivo de 30, Mário de Andrade logo atinava com o nome pelo qual atenderia o problema nos clássicos publicados a partir de então. ‘Nossa formação nacional não é natural, não é espontânea, não é por assim dizer, lógica’, escrevia em 1931. Éramos uma tal ‘imundície de contrastes’ que os fenômenos culturais, de tão desencontrados, proibiam qualquer síntese interpretativa, pois nada lhe correspondia na vida real do espírito, ainda desconjuntada. Daí as providências que passaria a tomar – sendo o

4. Tarsila do Amaral, Abaporu, 1928, lápis sobre papel

5. Tarsila do Amaral, São Paulo, 1924, óleo sobre tela

6. Tarsila do Amaral, E.F.C.B., 1924, óleo sobre tela

*nosso problema um problema de formação -, no sentido coletivo do 'alto nivelamento artesanal' da inteligência brasileira em processo de atualização acelerada.*²¹

Passada a euforia dos primeiros manifestos artísticos, a construção da identidade nacional vinculou-se ao reconhecimento da realidade brasileira, incorporando à crítica contemporânea todos os aspectos históricos até então camuflados pelo sentimento de inferioridade de um país colonizado. Os anos 30 promoveram a articulação do pensamento intelectual e seu conseqüente reflexo na cultura popular.

As palavras de ordem reuniram-se em pontos estratégicos para articular de maneira abrangente a mudança dos hábitos e, como preferia Antonio Candido, integrado e unificado da nova rotina. Na interpretação de Paulo Arantes, Candido traça com exatidão o percurso dessa unificação:

*Quem viveu nos anos 30, recorda Antonio Candido, sabe que eles representam 'um eixo em torno do qual girou de certo modo a cultura brasileira, catalisando elementos dispersos para dispô-los numa configuração nova'. Boa parte desses elementos – 'aspirações, inovações, pressentimentos' – foram liberados no decênio anterior pelo degelo modernista.*²²

As novas fronteiras entre as artes plásticas, a arquitetura e o urbanismo foram de tal forma abertas que o paralelismo entre elas sobrepunha-se, por ora, a ponto de estimular, bem ao gosto dos modernos, a cidade como o símbolo maior da *síntese das artes*, como definiu Mário Pedrosa dirigindo-se a Brasília.

A cidade, como aspiração das transformações sociais, incorpora a produção artística dando-lhe unidade na forma de teatros, exposições, enfim, da vida cultural. As instituições estruturaram-se e ganharam força com as mudanças organizacionais empreendidas por Getúlio Vargas. Posteriormente, a nova burguesia financiava grande parte dos empreendimentos artísticos e esses passaram a serem definidos por seus endereços próprios: os edifícios do MAM, do MASP, em São Paulo e no MAM do Rio de Janeiro. O cinema e o teatro também colaboram para essa nova euforia cultural através da criação da Vera Cruz e do Teatro Brasileiro de Comédia.

*(...) Teria sido o caso – só para lembrar -, ainda na esteira do 'ímpeto planejador' deflagrado em 30 (na expressão de Alfredo Bosi), da fundação de institutos de ensino superior como a Universidade de São Paulo e a Escola de Sociologia e Política, contemporâneos do mencionado Departamento de Cultura, e mais adiante, já no decênio de 40, o Teatro Brasileiro de Comédia. Os exemplos são do próprio Antonio Candido e vêm a propósito do episódio Vera Cruz, daí o âmbito paulista deles e a coloração de época muito definida, a brecha por onde a oligarquia local imaginava ir ao encontro do espírito do tempo, renovado em 30 um pouco à sua revelia. Na falta de culturas paralelas consistentes, era a cultura que podia haver, construindo-se nos termos em que isso era possível: em parte pelo menos, essa a lição de Antonio Candido numa hora de balanços estimulados pelo declínio do regime militar, em que na revisão dos principais momentos de instalação da cultura moderna no Brasil era praxe desancar aqueles luxos europeus em torno dos quais 'se abraçavam as boas-vontades'. (...) Voltando: uma lição sem dúvida calibrada para o instante, o que não impede de incluí-la no repertório das providências formativas, neste caso, no capítulo da organização institucional da cultura.*²³

Selava-se, com as décadas de 30 e 40 o momento de união e articulação dos propósitos da construção da identidade nacional, promovendo a relação entre as artes e reinterpretando a cidade segundo o desejo desenvolvimentista. Os anos 50 acolheram essas transformações em curso e definiram os principais parâmetros para que se atingisse o ápice desse pensamento.

As obras públicas promovidas pelo Estado e concebidas pelos renomados artistas, escultores, urbanistas sintetizavam os desejos coletivos da ambição de um país moderno.

De fato as questões estavam de tal forma aproximadas que o avanço modernista reconhecido, por exemplo, nas obras do IV Centenário de São Paulo (1954) revelavam a conexão entre esses interesses e sua devida importância para a construção de um pensamento nacional.²⁴

A fluidez desse processo metaforizava-se na transparência dos edifícios de vidro elevados do chão que permitiam a chegada do desenvolvimento sem obstáculos. Continuavam, portanto, a expressão do pensamento dualista na arquitetura e no urbanismo com a apropriação das peculiaridades nacionais e dos conceitos internacionais. Estava exposta a ferida de um país ao mesmo tempo arcaico e moderno.

*Com o Ibirapuera São Paulo selava o seu destino de metrópole moderna, comprometida com as novas linguagens, exprimindo uma determinada concepção de cidade, revelando as orientações dos seus idealizadores que se decidiram por construir um complexo modernista, sancionador de princípios arquitetônicos que atingirão o ápice com a construção de Brasília.*²⁵

A poesia concreta selou a relação entre a literatura e a concepção espacial como forma de expressão e comunicação.

Ela demonstrou a permeabilidade entre o modo de compor o espaço nas suas diferentes acepções. Esse convívio oriundo dos anos 50 - em especial os Manifestos Concretos (publicados entre 1952 e 1961) -, admitem e concluem em essa hipótese.

*O movimento de poesia concreta alterou profundamente o contexto da poesia brasileira. Pôs idéias e autores em circulação. Procedeu a revisões do nosso passado literário. Colocou problemas e propôs opções. No plano nacional, retomou o diálogo com 22, interrompido por uma contra-reforma convencionalizante e floral. Surgiu com um projeto geral de nova informação estética, inscrito em cheio de nossa civilização técnica, situado em nosso tempo, humana e vivencialmente presente.*²⁶

Novamente as bases da *Semana de 22* eram retomadas e apoiadas sobre outros discursos e instrumentos. A construção da identidade nacional, certamente, é o principal elemento de intersecção desses momentos, porém outro fator os aproxima definitivamente, a possibilidade do diálogo entre as artes, da interdisciplinaridade nas suas concepções originais.

O propósito em refletir a realidade a partir dos canais artísticos redimia-se à utopia de uma arte para todos, em que predominassem a unidade e a expressão do seu tempo como formas de autonomia. Ou seja, os meios artísticos voltavam a expressar o pensamento coletivo da construção da nação.

Propunha-se, enfim, sua redefinição (das artes) segundo o cotidiano da vida metropolitana. Os manifestos revezavam-se no prenúncio dessas novas propostas. E revelando suas afinidades, termos como *Forma, Função e Projeto Geral*²⁷, *Plano-Piloto para Poesia Concreta*²⁸ enfatizavam a busca pelo planejamento para as suas composições, similar ao pensamento hegemônico no urbanismo e na arquitetura:

*A postulação, já clássica: a forma segue a função, envolvendo a noção de beleza útil e utilitária, significa a tomada de consciência do artista, tanto artística quanto economicamente, frente ao novo mundo da produção industrial em série, no qual, et pour cause, a produção artesanal é posta fora de circulação, por antieconômica, anacrônica, incompatível e incomunicável com aquele mundo impessoal, coletivo e racional, que passa a depender inteiramente do planejamento, em todos os sentidos, nêveis e escalas.*²⁹

Torna-se, portanto, em prova do casamento formal e ideológico das expressões artísticas nacionais.

A política anunciava algumas dessas condições que impregnaram o país a partir da presidência de Juscelino Kubitschek. Expressando o anseio de desenvolvimento, os resultados não poderiam tardar em aparecer.

*Indubitavelmente, o projeto de Brasília respondia aos esforços de modernização implementados pelo Estado Brasileiro e aprofundados no Governo Kubitschek, com a abertura internacional da economia. (...) A questão fundamental diz respeito ao fato de que a concepção estética do modernismo 'simbolizava o espírito inovador dos programas desenvolvimentistas; enquanto doutrina de desenvolvimento, fazia eco a seus desejos de transformar radicalmente a sociedade por meio do exercício estatal a partir do seu centro'.*³⁰

3. As Condições Econômicas e Políticas

Brasília foi concebida sob os auspícios governamentais, sobretudo a partir dos esforços do presidente Juscelino Kubitschek. Sintetizou o relacionamento estreito entre o poder estatal e o mecenato moderno na construção da identidade nacional. Ligada à estratégia propagandística³¹ do governo serviu à sua imagem, marcando-o como avançado e dinâmico. Construiu-se como uma marca, transformou-se num logotipo e foi incorporada ao cotidiano como símbolo nacional.

Ilustrou um modelo de crescimento baseado no avanço industrial e desenvolvimentista. Dialogou com os padrões econômicos e políticos ao corresponder às aspirações e à difusão de um ideário urbano e moderno.

Paralelamente à construção concreta da cidade, a construção ideológica tornou-se a principal defesa para a interiorização da capital (ver *Capítulo III*). O Estado, pelos instrumentos financeiros, políticos e ideológicos atuou de forma eficaz e autoritária nesse panorama. As contradições, entretanto, não tardaram em ser evidenciadas pela política econômica estabelecida. Sua construção não superou o arcaísmo rural nem tampouco as tradições sociais, porém reforçou a dialética do processo ao encontrar no Estado o principal patrocinador de uma obra utópica presente no ideário coletivo.

A relação de mecenato entre o Estado e as artes foi introduzida nos anos 30 com a aproximação dos interesses estatais e culturais que prevaleceram entre o então ministro Gustavo Capanema e o estadista Getúlio Vargas.

7. Reportagem da Mancheta em 24.04.60

Dessa aproximação resultou o edifício do Ministério da Cultura e Educação – MEC –, projetado em 1936.

O MEC foi considerado, por longa data, o edifício símbolo do início do modernismo no Brasil, e para a cultura arquitetônica e urbanística nacional é relevante compreender a forma em que se estabeleceu, pois denota a relação estabelecida entre os manifestos culturais e o patrocínio estatal. Nesse caso, a atitude política é metaforizada pelo elemento arquitetônico ao simbolizar o avanço estético e tecnológico de uma geração. Ou seja, ao financiar um empreendimento arquitetônico, o Estado vincula sua imagem às ideologias intrínsecas ao projeto.

O edifício do MEC, portanto, fornece elementos para a compreensão desse processo. Tendo sido a maior construção modernista de então, simbolizava a continuidade pela busca da autonomia cultural do país. Conseguiu agregar os principais elementos predominantes no estilo internacional de arquitetura sob a batuta de Le Corbusier e fomentou uma equipe³² prodigiosa e promissora de arquitetos e urbanistas.

A eloquência dessa trajetória marca o início da colaboração do Estado no desenvolvimento das principais obras nacionais. Esse relacionamento demonstra como o próprio Estado instrumentalizou as obras que financiou, utilizando-as como elementos propagandísticos de sua ideologia. Vinculou sua imagem às características de determinados edifícios e obras de arte, transformando-as em atitude panfletária da condição política de então.

Dessa forma Brasília representou, igualmente, a simbiose entre o poder político e a promoção cultural do país. À Nova Capital foi definido o estigma de símbolo nacional patrocinado pelo poder público.

Se a *Semana de 22* foi resultado do investimento da burguesia cafeeira, a partir dos anos 30 predominou a posição relevante do Estado sobre a produção cultural. Ele se tornou responsável pela curva ascendente do desenvolvimento nessa busca. Manteve-se, então, o reconhecimento da realidade nacional e a experimentação artística como formas de representação dessa realidade.

O esforço político de uma ditadura na construção da identidade nacional, no Brasil, encontra, porém, alguns paradoxos. Getúlio Vargas contraria a tendência européia em que os ditadores negavam as novas formas artísticas, aquelas de vanguarda, por compreendê-las como um reduto conspiratório, questionador e oposicionista ao modelo político ditatorial. No Brasil, sua ditadura sela a parceria entre os intelectuais, outrora rebeldes, e o Estado, atribuindo mútuo apoio na concretização da formação da identidade nacional ao lado da atualização industrial e da busca pela autonomia, ao mesmo tempo cultural e política.

De um modo geral, nesse período as cidades brasileiras passaram por grandes modificações. Essas transformações decorreram da política estatal de criar no Brasil uma indústria de base fortalecida, visando alavancar o progresso industrial no país - através do que os economistas denominaram a segunda fase de substituição de importações. Essas mudanças nas cidades exigiam e implicavam em novos equipamentos urbanos, maior espaço para expansão, enfim, novas estruturas deveriam ser pensadas para os antigos centros. Um grande acúmulo de dinheiro público foi destinado às grandes obras de infra-estrutura que, posteriormente, se tornariam no principal instrumento para a instalação das indústrias estrangeiras.

Tamanha transformação no território nacional resultou numa completa adaptação do velho sistema existente.

Um país majoritariamente rural começava a sentir os efeitos do avanço tecnológico e da iniciativa de se criar uma nova forma de desenvolvimento. Vinculava-se ao trabalho industrial e de serviços em contraposição ao agropecuário, oferecendo diferentes oportunidades e estabelecendo um novo padrão de costumes. Essas transformações legitimavam o poder político e financeiro assegurado à cidade. Estava sedimentada a condição dualista junto às formas políticas e econômicas do país.

(...) Recorde-se ainda, que descendia em linha direta dessa dicotomia cepalina o melhor de nossa economia política, na pessoa de Celso Furtado, a quem devíamos a primeira conceituação do subdesenvolvimento: não uma economia fundamentalmente agrária – neste caso seríamos apenas uma economia atrasada e nada mais –, mas uma economia agrícola retardatária na qual, em condições históricas precisas, se introduziria uma cunha de economia tipicamente capitalista. Esse o dualismo estrutural que nos definia: duas formas de remuneração do trabalho, duas tecnologias de níveis diversos, duas concepções de organização de produção.³³

O intenso investimento público caracterizou a primeira fase da industrialização nacional pós-guerra facilitando o empreendimento de diversas cidades e algumas transformações nos centros existentes, buscando apropriá-los, sem muito sucesso, às novas necessidades de uma sociedade industrial.

O governo getulista - com seu populismo trabalhista - pôde empreender um projeto nacional para a construção de categorias sociais e culturais desconsiderando, muitas vezes, as peculiaridades do próprio povo a quem procurava atender. Justificado pelo projeto nacional, esse era o meio para atingir a singularidade num amplo território.³⁴

O financiamento da indústria de base e a preocupação em estabelecer novos rumos para as novas classes trabalhadoras urbanas transformavam a vida cotidiana. E mais. Atribuía-se ao país uma soberania político-administrativa ao fortalecer sua autonomia industrial e a auto-estima política da nação.

Ao custo da imposição - como todo processo autoritário - a revolução de 30 iniciava o momento da instituição de uma identidade nacional a partir do Estado, deixando como dividendo a marginalização de muitas classes

que não conseguiram garantir seu lugar após as modificações industriais, ou aquelas que abdicaram dos seus regionalismos num crescente êxodo rural. A palavra de ordem era a favor de um discurso nacionalista tingido pelo entusiasmo do crescimento a qualquer custo. O desejo desenvolvimentista atropelou o bom senso e resultou nos encargos deficitários dos centros urbanos sem planejamento.

*Quando então o nacional-desenvolvimentismo passou a dar o tom em nossa vida ideológica, à convicção funcionalista de que o país se decompunha em dois setores, um tradicional e outro moderno, se acrescentou a uma outra, segundo a qual não haveria crescimento auto-sustentado sem que, sob a direção hegemônica da famigerada burguesia nacional, fosse desfeito o nexo atrasado entre imperialismo e latifúndio, criando-se em conseqüência um mercado interno que integrasse a grande massa dos marginalizados. (...)*³⁵

Novamente os Brasis eram contrapostos, rompendo com suas próprias necessidades. Por um lado negava suas raízes regionais para empreender um projeto nacional; por outro abandonava à miséria - financeira e cultural - aqueles que promoveram o êxodo rural e se destinaram aos grandes centros. A dualidade novamente aflorava em meio à realidade crua da cidade e do campo.

Representando o fim da hegemonia agrário-exportadora e o início da predominância da estrutura produtiva de base urbano-industrial³⁶ a Revolução de 30 fora o início desse processo que encontrava na década de 50 o momento de virada da produção nacional. É em 1956 que *pela primeira vez a renda do setor industrial superará a da agricultura, o processo mediante o qual a posição hegemônica se concretizará é crucial*³⁷, ou seja é no início do governo JK em que a economia inverte as principais áreas de interesse e investimento.

A cidade tornava-se peça fundamental nesse quebra-cabeça por articular mão-de-obra, mercado consumidor, infra-estrutura e, principalmente, o ideal de desenvolvimento que não se fazia presente nas estruturas rurais. Mais que a simples mudança espacial, a imagem da cidade agregava valores compatíveis com o intuito progressista e modernizador desses discursos ufanistas. Era na cidade que se criavam mais empregos e que se estabelecia o setor terciário, fundamental na manutenção da produção industrial. Porém, era a cidade, também, o espaço dos conflitos nas suas mais diversificadas instâncias.

*Criou-se, para atender às demandas nascidas da própria expansão industrial, vista do lado das populações engajadas nele, isto é, urbanizadas, uma vasta gama de serviços espalhados pelas cidades, destinados ao abastecimento das populações dispersas: pequenas mercearias, bazares, lojas, oficinas de reparos e 'ateliers' de serviços pessoais*³⁸.

Assim a cidade transformava-se em pólo de diversidade representando o novo modelo de modernidade. Nessa época reinava um espírito otimista, porém cego em relação às transformações em longo prazo que esses empreendimentos resultariam. A ilusão do bem-estar representado pelos altos índices de desenvolvimento encobria as contradições do processo.

Como não deixaria de acontecer, as bruscas transformações redundaram em situações antagônicas ao modelo modernizador idealizado. Deflagraram problemas sociais e econômicos além da ausência de investimentos adequados às cidades para o seu rápido crescimento.

Frente à riqueza de algumas classes e ao aparecimento de novos serviços e produtos para o mais diverso público consumidor, ambiente este reforçado pela persistente publicidade das melhoras sociais, vieram também dívidas internas, estratificações sociais, aumento demasiado da mão-de-obra e uma desqualificação dos serviços rurais em detrimento do apoio ao serviço industrial e urbano.

Os extremos novamente compunham a realidade brasileira.

Se a economia crescia em função do financiamento estatal, esse apoio custava caro aos tradicionais meios de produção rural. Esses não gozavam mais de subsídios para a compra de produtos essenciais para sua produção, pelo contrário, eram atingidos pelo confisco cambial que revertia seus lucros para investir em equipamentos e financiamentos para o setor industrial³⁹.

Assim não só saltavam as diferenças sociais e econômicas entre a população rural e a urbana como dentro da própria cidade já era nítida a diferença entre os empregados, subempregados e os desempregados, classes que se revezavam na condição de consumidores e trabalhadores do novo sistema econômico brasileiro. Como resposta, aumentou-se a relação (entenda-se reciprocidade de investimentos) entre os interesses públicos do governo e a iniciativa privada.

O investimento em rodovias representava a possibilidade de ampliação de mercados consumidores distantes e facilitava a expansão horizontal e a instalação de indústrias pelo território nacional. A integração nacional iniciada por Getúlio através de incentivos culturais e econômicos encontrava seu paralelo nas intervenções físicas do alto investimento na comunicação rodoviária territorial.

Aliado à estimulação da indústria automobilística, esse investimento tornou-se marca registrada do período dos anos 50, buscando diminuir as distâncias e favorecendo a abertura de rodovias. O próprio lema *50 anos em 5*, de JK, denotava a pressa e a velocidade com que as mudanças seriam empreendidas a fim de levar as novidades ao setor industrial. Planejamento e desenvolvimento deveriam transformar-se em constantes no território nacional.

O Plano de Metas era claramente modernizador e visava aprofundar o processo de industrialização nacional, através de um programa de substituição das principais importações efetuadas pelo País. (...) A operação mudança vislumbrada por Juscelino não se resumia à criação de uma nova capital no interior de Goiás. Incluía, também, a construção de um conjunto de vias de acesso à nova sede do governo, qualificada pelo Presidente de 'cruzeiro rodoviário'. Durante a administração JK foram construídas a Belém-Brasília (2.000 Km), a Fortaleza-Brasília (1.500 Km), a Belo-Horizonte-Brasília (700 Km) e a Goiânia-Brasília (200 Km). Foram ainda realizadas outras adaptações no sistema viário nacional, visando também interligar a nova capital a outros centros urbanos.

(...) Foram pavimentadas 6.202 Km de estradas e construídos 14.970 Km de rodovias.

Do ponto de vista do Plano de Metas, a operação mudança caracterizou-se como uma política de incrementação econômica do interior; isto é, como um 'ponto de germinação'. O conceito foi desenvolvido pelo próprio Plano de Metas e serviu para justificar empreendimentos dinamizadores do interior brasileiro que contaria, a partir de então, com uma nova rede de comunicação.⁴⁰

A integração nacional foi, portanto, calcada numa estratégia que tem no seu cerne a construção da Nova Capital. Articulando e definindo parâmetros para organização do território, JK impregna o país a partir de sua política rodoviária, elemento de distinto destaque na efetivação do desenvolvimento proposto. As cidades, portanto, deveriam relacionar-se entre si estimulando o desenvolvimento em cadeia.

A exploração das riquezas minerais do território leva tanto a uma integração definitiva das regiões a um só Brasil – o desenvolvimento, por ser contínuo, e irrefreável, integra-as numa mesma igualdade, a igualdade pressuposta pelo próprio ato de consciência que é zelar pelo avanço econômico – como a extinção das desigualdades mais visíveis na sociedade brasileira.

Importa, pois, abrir caminhos para o desenvolvimento das regiões mais atrasadas; uma política de transportes e comunicações seria suficiente para promover uma integração pelo desenvolvimento, já que este não conhece outras barreiras, outros obstáculos para seu contínuo espraiamento exceto o das distâncias.⁴¹

Respondendo aos anseios políticos, Brasília proviria o país a partir da quebra da inércia, promovendo o desenvolvimento das regiões. Este seria desencadeado com a interiorização dos capitais destinados à efetivação da transferência. A exploração do vasto território, bem como a sua integração, apontava para um estoque de recursos que poderiam ser aproveitados.

Entretanto, o próprio período e as constatações econômicas e políticas demonstravam a inversão dos propósitos quando encenados na diretriz de planejamento. Nesse contexto Brasília dialoga com alguns entraves que marcariam a política igualmente dualista e contraditória do governo JK.

Duas asserções básicas serão, assim, inevitavelmente pressupostas (...). A primeira é a de que, embora seja apontada como início de uma 'nova era', como fator decisivo para o impulso do desenvolvimento, a transferência da capital teve um impacto, para a sociedade brasileira como um todo, menor do que faziam crer seus entusiastas. A segunda é a de que a construção de Brasília se situa num momento histórico do processo de desenvolvimento brasileiro marcado pelas seguintes características: aumento da planificação estatal sobre o processo econômico; progressiva abertura ao investimento externo; permanência, se não agravamento, das desigualdades regionais e vigência de um pacto político no qual as oligarquias regionais e o setor exportador comparecem como 'sócios menores' face à hegemonia do setor industrial.⁴²

Esses paradoxos alteram as expectativas e destinam a Nova Capital a uma dimensão nacional de consequências maiores. Ao tratá-la como agente do desenvolvimento político e econômico, esses argumentos expõem a síntese dialética.

A interpretação que vimos procurando fazer das teses a respeito da construção de Brasília evidenciou uma série de ambigüidades e paradoxos no modo com que era visto o empreendimento. O progresso futuro, a ser conquistado através de um processo de desenvolvimento e sacrifícios, busca realizar-se no presente; o advento do moderno e da civilização convive com um reencontro das raízes profundas da nacionalidade; a ruptura com a rotina se faz num ato instantâneo, na leve superposição de uma estrutura arquitetônica sobre o espaço vazio; a epopéia se faz sem risco; a grande ação de um governo mimetiza uma obra de livre iniciativa; o espírito do desenvolvimento, ao qual o país precisa converter-se, já se reflete numa realidade de múltiplas realizações; a mentalidade a ser construída já está manifesta nas mais diversas partes do território nacional; a nova prática administrativa do Estado terá em Brasília tanto um instrumento como um sintoma; o rompimento com o passado é uma forma de recon-

*ciliação; a vitória contra a distância é um ato de distanciamento, e ao mesmo tempo de centralização; uma obra se faz ato de discurso.*⁴³

A construção e as defesas de Brasília não tardaram em evidenciar as dualidades e contradições de sua efetivação como símbolo nacional. Expuseram a mácula do processo e legitimaram, talvez de forma inconsciente, a dialética nacional, reforçando suas propriedades em meio à euforia nacionalista. Em contraposição à realidade observada nos canteiros de obras e nas dissidências políticas promovidas por Carlos Lacerda e a UDN, tiveram repercussão as vozes do ISEB (Instituto Superior de Estudos Brasileiros). Operante nos anos de 1955 a 1964⁴⁴, o órgão estatal tornou-se instrumento da intelectualidade na defesa de Brasília.

Seus membros mobilizaram discursos e palestras construindo uma mentalidade ideologicamente vinculada às vantagens da transferência da Capital Federal. Roland Corbisier talvez tenha sido o principal articulador e defensor das idéias de JK, exaltando a possibilidade de desenvolvimento com a instalação de Brasília no interior do país.

Inspiradas na possibilidade de progresso e desenvolvimento, essas defesas políticas e ideológicas encerram a essência da presença do Estado no processo de idealização e construção de Brasília através da apologia do desenvolvimento e da utopia de uma sociedade moderna e progressista.

4. A Condição Urbana

Distante do consenso, Brasília evidenciou o dualismo presente na construção da identidade nacional e ilustrou as contradições de um país que afirmava seu processo de urbanização. Nasceu no período em que a população brasileira dividia-se igualmente entre o campo e a cidade. Representou a cultura nacional e, portanto, correspondeu à dialética perseverante da realidade brasileira. Como produto dessa realidade não tardou em se caracterizar pelos opostos, pelos problemas e vantagens de uma cidade nova construída em meio ao Planalto Central do Brasil.

Em meados dos anos 50 a nova condição nacional concentrava na cidade o foco dos interesses predominantes. Esse momento explicita um longo processo que se consolida com a afirmação do poder político e econômico no cenário urbano. Ilustra a vontade de transformar um país essencialmente agrário em urbano. Da agricultura para a indústria, das fazendas para as cidades, do litoral para o interior colonizado. Não apenas buscava-se a hegemonia do meio urbano como também se buscava disseminá-lo para o restante do país.

A busca da urbanidade contrariava os interesses rurais e, de certa forma, os aproximava, estabelecendo novos instrumentos políticos de diálogos. Das fazendas vinha o eco de uma classe em decadência representante dos interesses individualizados. Das cidades, a articulação coletiva promovia a predominância das diferenças. As ruas tornaram-se, portanto, o local desse convívio, nem sempre pacífico. Assim, em poucos anos, a cidade se tornaria o objetivo final de muitas famílias e seria o exemplo de uma condição imposta ao Brasil rural de então.

A cidade, antes lugar de passagem dos comerciantes e dos escravos (século XVIII), e menos o local da esfera pública, da vida cívica e política, aos poucos alterava esse panorama. Começava a sediar as novas classes sociais e não mais se comprometia apenas com os sobrados e mocambos decadentes, filhos bastardos das fazendas, da casa-grande e da senzala.

A nova lógica estabelecida e apoiada politicamente pelos governantes apenas fazia prevalecer aquilo que num passado distante os europeus descobriram pela óptica da novidade: os ares da cidade libertavam.

A partir da era Vargas o desenvolvimento das cidades, as principais transformações e mudanças, foram ditados pelo avanço das tecnologias e indústrias. Esses movimentos motivaram o crescimento e a diversidade das classes sociais frente às novas oportunidades, entretanto restritas. Com o apoio do Estado o país começava a inverter seu quadro de urbanização atraindo mais pessoas para os centros urbanos sob a promessa de oportunidades de empregos e salários. No mesmo cenário conviviam padrões sociais diferenciados a partir do qual foram retratados os brasis arcaico e moderno.

Os esforços pela construção do país como nação jogou luz ao retrato fiel de sua realidade. Na construção histórica, artística e intelectual predominavam as disparidades sociais, econômicas, ideológicas. Paralelamente ao desenvolvimento anunciado, a dualidade permaneceria com maior intensidade não apenas aos olhos estrangeiros, mas para os próprios brasileiros. As evidências de um país contraditório eram representadas nas ruas de sua cidade.

A política alternava-se entre o coronelismo monopolizador e a busca da representação das novas classes; a produção era ditada pela participação dos produtos agrários em contraposição aos incentivos industriais; a sociedade estratificava-se dando continuidade ao processo de exclusão; a economia baseava-se no investimento público, porém permitia a plena inserção do capital privado; e assim as cidades expressavam em seus espaços os conflitos entre as partes.

Nesse contexto de transformações urbanas as cidades tomaram formas possibilitando o crescimento descontrolado a partir de suas novas atividades. O incentivo às indústrias e o êxodo rural promoveram mudanças bruscas no cotidiano desses centros.

FLAGRANTE CARIOCA

8. Charge de Brandão, publicada no Diário da Noite de 14 de março de 1960. Os chargistas da época produziram inúmeras peças ironizando as decisões governamentais

A dificuldade em atender às mudanças estruturais da cidade, decorrentes das transformações industriais, e de absorver a demanda migratória demonstravam a necessidade de se propor uma nova estrutura urbana. Brasília construiu-se a partir dessas condições e correspondeu a esses sintomas buscando erguer-se impoluta. A Nova Capital sintetizava todas essas ansiedades. Na sua concepção, seria o local, por definição, da vida moderna. A idealização de uma utopia, como definiu Mário Pedrosa. Seria a prova dos nove aos olhos internacionais de que o Brasil teria alcançado seu desenvolvimento.

Não por acaso, a imagem da Nova Capital em construção esteve sempre vinculada à possibilidade do nascimento de um novo Brasil, modernizado e desenvolvido, porém Brasília não tardou em expor as contradições intrínsecas ao seu meio.

A transferência, em âmbito nacional, da condição rural para a condição urbana, detectada a partir da década de 50 e acentuada entre os anos 60 e 70⁴⁵, expõe algumas dessas contradições ao longo da história e ajuda a compreender o dualismo representativo de Brasília, pois a Nova Capital era construída no exato momento em que a população brasileira oscilava entre o meio urbano e o rural.

A transferência da Capital Federal para o Planalto Central respondia aos anseios militares e estratégicos para a expansão demográfica e proteção do território nacional (ver *Capítulo III*). No governo JK a ideia de mudança foi além das expectativas mais otimistas, tornou-se realidade ao se transformar na meta-síntese do governo, incorporando, ao mesmo tempo, atributos de modelo propagandístico e de reflexo da sociedade otimista no contraditório desenvolvimento econômico e tecnológico.

A Nova Capital assumiria, enfim, uma posição superior à simples capital de um país subdesenvolvido, seria a marca de um processo de idealização e concretização de esforço pelo desenvolvimento do país. Seria, como realmente foi, o resultado bem acabado de uma estrutura que começa a ser montada nos anos 20 pela elite intelectual, ganha legitimidade política e econômica nos anos 30 e 40 e tem seu desfecho junto às condições sociais que se encerram na era JK, legando, além da sobriedade e elegância do traçado urbano, a mesma dicotomia, a mesma dualidade entre o ideal preconizado e a realidade construída.

No descompasso entre a política desenvolvimentista e o golpe militar, Brasília significou o auge da exibição do Brasil moderno através das artes e do alto investimento estatal em infra-estrutura. Representou o exagero do desejo humano de urbanidade e a inevitável construção do seu avesso nos quintais descampados do Planalto Central. Buscou a negação dos padrões urbanísticos predominantes nos centros já consolidados para projetar o desejo utópico de uma cidade para todos.

Não só cumpriu a sexta meta política de JK, antes promessa de campanha, como colaborou com o escopo intelectual em torno da discussão sobre a formação da identidade nacional. Nas páginas históricas que esclarecem um pouco essas questões, encontramos o ímpeto de (re)construir o nosso passado a fim de trazer para o presente relações mais fecundas de nacionalidade. Assim, não são poucos os elementos que retratam o convívio e o diálogo entre as diferenças. Dentro dessas condições urbanas os projetos para a Nova Capital explicitam a essência dialética provada em toda a história.

4.1 A Expressão Dialética nos Projetos para a Nova Capital

Na *Parte III* trataremos minuciosamente de cada plano para a Nova Capital e de suas peculiaridades que comprovam neles uma ressonância dialética. Entretanto cabem algumas breves considerações sobre a condição urbana e a inserção dos projetos nesse contexto.

No Brasil, o planejamento de cidades novas até meados dos anos 50 esteve vinculado a posturas urbanísticas distintas. Havia algumas matrizes polarizadoras, mas ao contrário de limitar o panorama das referências colaborava na confluência de novos conceitos e experiências europeias e norte-americanas⁴⁶.

Alguns eventos e ações colaboraram na transformação do cenário urbanístico brasileiro, sobretudo com a sua atualização diante das referências internacionais. Como por exemplo, a fundação dos cursos de arquitetura e urbanismo desvinculados das faculdades politécnicas e de belas artes, e a sedimentação de alguns atores urbanísticos que se aproximavam de tendências internacionais e as adaptavam nas intervenções em cidades brasileiras (*entre eles engenheiros e arquitetos especializados no exterior, críticos de artes, associações e institutos, revistas especializadas, etc.*). Dessa forma o quadro diversificado de planejamento apontava para novas formas de composição e definia o perfil que se estabeleceria definitivamente como cultura urbanística nacional.

Os principais escritórios de engenharia, arquitetura e urbanismo, localizados no eixo Rio-São Paulo,

9. Distância de Brasília das Capitais

10. Eixo Monumental, 1958

11. Praça dos Três Poderes, 1990

concentravam os principais construtores e formadores de opinião a respeito da disciplina, pois além de dividirem o escasso mercado de construção dividiam também as salas de aula nas poucas faculdades de arquitetura e os cargos públicos nas secretarias das administrações municipais. As referências aqui predominantes, portanto, eram coletivizadas pela mesma classe quase que simultaneamente entre seus profissionais, propiciando defesas e discussões acirradas quando da chegada de novidades estrangeiras e nacionais entre os anos 30 e 50.

Essa recorrência estabeleceu, ao longo das décadas, uma cultura urbanística híbrida, heterogênea que gozava das principais atualizações estrangeiras sem esquecer das tradições locais. Dessa atitude construiu-se um conjunto de obras e teorias que, aos poucos, foram transformando-se nos pilares da construção da identidade nacional, ao lado das pinturas e poesias que extravasavam a essência não menos dialética. As posturas eram, então, sempre vinculadas ao diálogo dos opostos, à busca do equilíbrio entre as diferenças de vertentes estrangeiras e locais.

Não houve vertente hegemônica, nem tampouco fidelidade a conceitos nacionais ou internacionais, houve, porém, a conformação de um processo dialético que confluiu a essência local aos movimentos internacionais numa constância de referências que permearam publicações, escritórios e faculdades.

Podemos enumerar alguns temas recorrentes ao longo desse meio século de produção urbanística encontradas nos mais relevantes e diferenciados formatos.

Nas referências estrangeiras tem-se o diálogo entre os ideais utópicos que, desde o início do século XIX, projetavam novas sociedades a partir de grandes edifícios ou até cidades inteiras, ligadas ou à indústria ou aos efeitos da circulação. Prevaecem, também, os modelos e métodos de planejamento e projeto urbano absorvidos dos manuais urbanísticos, como ocorrera com o racionalismo de Le Corbusier, os ideais pinturescos de E. Howard e Unwin, e a retomada de valores tradicionais de Camillo Sitte. Algumas experiências alemãs (*Zoning*), norte-americanas (*Neighborhood Unit*), francesas (*Economie et Humanisme*) e inglesas (*New Towns*) denotam o hibridismo e o grau de atualidade. A apropriação dos conceitos dos Congressos Internacionais reflete a peculiaridade do diálogo entre os opostos, sobretudo pela constante sobreposição entre os valores do CIAM IV (*Carta de Atenas*) e do CIAM VIII (*Coração da Cidade*), respectivamente, a apologia do modelo funcional para as cidades, e a busca de espaços mais humanos e menos mecânicos.

Nas experiências nacionais, alguns personagens foram essenciais para a compreensão da concepção de uma possível cultura urbanística nacional. Saturnino de Brito, Pereira Passos, Alfred Agache e Prestes Maia são representantes das grandes intervenções pontuais marcadas pelas obras viárias, de embelezamento e saneamento. Simbolizam a presença atuante do poder político (na maioria das vezes representado pelo poder municipal) na configuração dos espaços urbanos. Aarão Reis e Atílio Correia Lima representam os esforços regionais na caracterização de um urbanismo atualizado e destinado à criação de cidades novas capitais. Anhaia Mello (CEPEU) e Pe. Lebrete (SAGMACS) podem ser consideradas as principais referências em planejamento e pesquisa urbana, construindo modelos e métodos de intervenções, apropriados por várias cidades, em âmbito nacional apesar de pertencerem a instituições locais.

A criação de cidades novas em todo o interior brasileiro também representou uma forma constante das aplicações de experiências e teorias urbanísticas (ver *Capítulo I*). Essa união resultou num profícuo campo de experimentações, possibilitando a inserção de conceitos internacionais e nacionais na definição dessas cidades. As matrizes repetem-se entre academicismos, vanguardismos, metodologias de pesquisas urbanas, grandes intervenções em áreas centrais, manuais autorais, entre tantas outras.

Esse breve apanhado (melhor tratado no *Capítulo IV*) expõe uma rede de referências que tradicionalmente poderia ser considerada incoerente ou contraditória, afinal como reunir posturas tão distantes e opostas marcadas pelas contradições e polêmicas ao longo da história do urbanismo?

Essa condição urbanística está presente nos projetos para a Nova Capital. Foram ao todo 32 projetos entre as décadas de 20 e de 50 elaborados sob as mais diversas categorias profissionais e vinculados aos mais distintos interesses.

Esse conjunto de planos expressa o percurso das tendências urbanas que se acentuariam no país sob o enfoque peculiar, característico que lhe confere legitimidade. Expõe o repertório vigente no meio profissional e o explora a partir da concepção de uma capital federal. Um mesmo objetivo que permeia diferentes proposições. Nem todos podem ser considerados planos urbanísticos, condição recorrente num variado escopo de idéias e concepções, mas todos tratam da apropriação de referências para a conformação de um espaço habitável e destinado à finalidade cívica. Reflete, portanto, a construção da cultura urbana ao longo de 3 décadas. O resultado é um acervo rico que facilmente pode ser comparado e estudado como um bem acabado mostruário da formação da cultura urbanística nacional.

Esses planos expuseram a face mais bem acabada do urbanismo nacional, a predominância dos opostos, das diferenças num mesmo plano. Nessas análises, não são raras as vezes em que posturas distintas, e até mesmo contraditórias, são experimentadas lado a lado. Resultam, em alguns casos, em formas equilibradas e condizentes com a realidade nacional; em outros, em planos inovadores, utópicos, sem referências em qualquer experiência urbanística internacional. Neles, reflete-se os anseios da sociedade na busca de soluções para os problemas cotidianos ao mesmo tempo em que sugere formas utópicas de planejamento. Ou seja, assentam-se sobre as necessidades reais e sobre os desejos de uma sociedade perfeita. O urbanismo concentra, portanto, a iniciativa de transformar o meio a partir de suas proposições formais.

Para a Nova Capital, não se propunha uma cidade mundial nem tampouco uma cidade expressamente brasileira, neocolonial; propunha-se a formação nacional refletida na concretude de uma cidade administrativa, símbolo do povo e de seu poder. Ou seja, os planos ao incorporarem as atualizações e os tradicionalismos num problema específico,

peculiar e único, possibilitaram a climatização das referências estrangeiras segundo as formulações praticadas pelo urbanismo nacional. Essas circunstâncias reforçaram a hipótese de que os resultados obtidos condizem a uma peculiaridade brasileira na concepção de cidade nova, fato que lhe confere autenticidade ao evidenciar a pluralidade das referências urbanísticas.

O ideal da cidade é, portanto, constituído a partir de uma catálise entre as atualizações estrangeiras e a incorporação de soluções praticadas nas experiências nacionais⁴⁷. Um processo dialético. Dialético por incorporar em cada projeto formas distintas de expressão urbanística, sendo tomadas do meio nacional e internacional. Ao agrupar essas referências sob a condição urbana de uma capital federal, atribuiu-lhes unidade sem esconder os conflitos históricos que as cercavam. A atualização vinda dos meios estrangeiros e o respeito pela cultura aqui existente aproximam-se ao comportamento antropológico.

Entretanto os planos não se conformam num protesto pela modernidade dialética, ao contrário da *Semana de 22* que pode ser assim considerada (a *Semana* conformou-se como protesto consciente através das polêmicas numa sociedade ainda provinciana). Os projetos para Brasília surgiram não pelo protesto, mas derivados de um contexto de variada produção urbanística, de incorporação de novidades e da busca da identidade nacional.

Brasília, como símbolo inevitável do Brasil moderno, respondeu à atualização do meio nacional a partir do olhar sobre as vertentes estrangeiras. A formulação de um problema brasileiro (a concepção de sua Capital Federal) evidenciou o hibridismo da cultura urbanística local. No seu conjunto prevaleceu a reorganização de idéias e experiências urbanísticas distintas e já enunciadas pela prática internacional e nacional. Portanto, as inovações são evidenciadas menos pelos elementos utilizados e mais pelas particularidades isoladas de alguns projetos, essas (as particularidades) oriundas do rearranjo das matrizes. Momento definitivo em que podemos encontrar um panorama da disciplina urbanística brasileira: um referencial de projetos concebidos dentro do ideal nacional.

4.2 A Expressão Dialética no Projeto de Lúcio Costa

Nesse aspecto os projetos são analisados apenas sob a perspectiva do plano teórico, ou seja, sem terem sido aplicados como efeito prático na construção da cidade. Condizem com as projeções e reflexões sobre o ideal de uma cidade administrativa. Entretanto o plano vencedor provou da experiência única de sua construção sendo a ele legado os benefícios e prejuízos dessa oportunidade. O plano n. 22, o vencedor do Concurso de 1957, experimentou das expectativas de um ideal e das críticas de uma obra realizada.

Diante da constante pergunta se o projeto vencedor do Concurso teria sido o melhor dentre os 26 apresentados sempre restou a reticente e cautelosa dúvida entre o sim e o não. Mas talvez a pergunta devesse ser feita de outra maneira: *se o projeto de Lúcio Costa correspondia aos desejos de então, e por isso venceu o Concurso?*

Assim a resposta para indagação abandona seu caráter absoluto, cuja consequência inevitável seria mistificar ou reprovar definitivamente a concepção do urbanista. Buscamos um foco objetivo, desaprovando a polêmica. Assim, para a resposta, apoiamo-nos num contexto claramente definido: os anos 50 no Brasil.

12. Plano piloto para Brasília, 1957

13. Fotografia – Praça dos 3 Poderes, 1957

14. Fotografia – Cruzamento do Eixos, 1957

Diante dessa abordagem, podemos arriscar uma resposta afirmativa: Sim, o projeto de Costa representou de forma sublime e dualista a afirmação de uma cultura urbanística nacional – como todos os demais projetos, ou então a maioria deles –, porém afirmou uma face da identidade nacional através da expressão dialética, equilibrando o caráter histórico ao atualizado; contrapondo o local ao internacional. Todos os demais contribuíram com inovações e proposições, porém o projeto vencedor foi o que sintetizou de forma simples e objetiva a contradição da realidade brasileira.

Nele a concepção e a construção também redundaram nos conflitos do país e comprovaram sua inserção na construção do ideário autenticamente nacional. O plano piloto ilustrou formalmente essas nuances ao contrapor a ortogonalidade das intenções vanguardistas à sinuosidade barroca; em aproximar os manifestos antiacadêmicos ao tradicionalismo histórico. Sua construção expôs as ideologias e os conflitos entre a estratégia propagandística e as ambições de construção do ideário nacional. Sua consolidação como centro regional afirmou a dualidade social em segregar as populações em núcleos satélites e o plano piloto. A flexibilidade do crescimento e da desordem em contraposição à rigidez e ao controle absoluto do risco original são condições gritantes do convívio, nem sempre pacífico, entre os opostos.

O plano piloto simboliza essas contradições. Algumas folhas de papel almaço e um texto ilustrado por não mais de duas dezenas de desenhos, a mão. Assim foi concebida a capital da modernidade sob a letra miúda de Lúcio Costa.

fechado e conservado; aquelas, flexíveis, e heterogêneas. Porém ambos lado-a-lado, denunciando a dualidade da realidade brasileira sempre pintada com os tons fortes de uma *negra* maliciosa e sedutora, porém, também retrato de uma sociedade patriarcal agonizada nas diferenças sociais que pelo exotismo ganha notoriedade transformando-se em símbolo nacional:

*(...) Funciona portanto em muitos níveis de representação: A Negra é uma alegoria (cristã) da maternidade e (afro-brasileira) da terra, um totem pagão cuja poesia emana da estranheza em face do Outro primitivo e latente, mas é também alegoria nacional, cartaz publicitário, artigo de exportação, cromo patriarcal, mãe ancestral, 'contraste de formas', fetiche sexual, manifesto modernista.*⁵⁰

O esforço pela ordenação da nação ao redor de objetivos comuns, da identidade nacional, do caráter de retomada de elementos passadistas confrontados com as vanguardas internacionais faz-se presente no seu ideal. Encontra nele carona para continuar um movimento de ascensão do pensamento pragmático sobre a constituição de um ideário nacional.

Ao seu lado também encontrarão espaço as artes que se desenrolavam desde o início da Semana de 22. Espécie de catalisadora dessas diferentes atitudes, Brasília mais que apoiar os movimentos inovadores, legitimou-os quanto à condição nacional. Abriu espaço para a continuidade desses trabalhos e redirecionou os movimentos metropolitanos de então. Sua condição física centrada no território nacional ao contrário de distanciar as questões, as polêmicas e os interesses para ela voltados, parece contribuir ainda mais para o desenrolar dos argumentos e do entusiasmo pela *novidade*.

Além de ser considerada um paradigma da modernidade, Brasília não se desvinculou de uma trama narrativa sobre a qual caminham os personagens cíclicos da história. Assim não podemos atribuir-lhe nem a responsabilidade pelos erros, tampouco as glórias dos acertos. São fatos, e como fatos são conseqüências de seu período. Devemos reconhecer, entretanto, que como um dado histórico contribuiu na mudança dos rumos e essa contribuição, longe da unanimidade dos interesses coletivos, também deixou seqüelas ao longo de sua trajetória.

Notas

¹ Sobre o assunto, conferir: HOBBSBAWM E. **Nações e Nacionalismo desde 1780**, Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1990; e CANDIDO, Antonio. “Uma palavra instável”, in: **Vários Escritos**. São Paulo, Duas Cidades, 1995, para a compreensão de alguns exemplos europeus e, em especial, a presença do nacionalismo na realidade brasileira.

² RICOUER, P. “Civilização Universal e Culturas Nacionais”, in: **História e Verdade**, Rio de Janeiro, Forense, 1968, pp. 286/7.

³ Idem, p. 288.

⁴ Cabe a definição a partir do dicionário:

[Do gr. *dialektiké* (*téchne*), pelo lat. *dialectica*.]

S. f.

1. Filos. Arte do diálogo ou da discussão, quer num sentido laudativo, como força de argumentação, quer num sentido pejorativo, como excessivo emprego de sutilezas.

2. Filos. Desenvolvimento de processos gerados por oposições que provisoriamente se resolvem em unidades.

(...)

Convém, ainda, referirmo-nos à importância deste termo em toda a história crítica da sociedade brasileira retomando uma observação de Paulo Arantes, no capítulo “Sentimento dos Contrários”, in: **Sentimento da Dialética**, São Paulo, Paz e Terra, 1992: *Segundo uma autoridade no assunto, dialética é dessas palavras cujo emprego demanda toda uma política. Por isso costuma recomendar o seguinte modo de usar: em matéria de dialética, melhor praticá-la do que anunciá-la; mencioná-la, ainda que a propósito, é o meio mais seguro de conquistar aliados e fazer adversários sem que o assunto em pauta venha para o primeiro plano da análise e o acordo se faça em função do conteúdo exposto, e não das convicções anteriores.*, p. 10.

⁵ ARANTES, Paulo. “Sentimento dos Contrários”, in: **Sentimento da Dialética**, São Paulo, Paz e Terra, 1992, pp. 17/8.

⁶ CANDIDO, Antonio. “Literatura e Cultura de 1900 a 1945 (Panorama para estrangeiros)”, in: **Literatura e Sociedade: estudos de teoria e história literária**, 6ª. edição, São Paulo, Nacional, 1980, p. 109.

⁷ ANDERSON, B. “Raízes Culturais”, in: **Nação e Consciência Nacional**, São Paulo, Ática, 1989, p. 20.

⁸ SCHWARTZ, R. “Nacional por Subtração”. In: **Que horas são?: ensaios**. São Paulo, Cia das Letras, 1987, p. 30.

⁹ *Nossa própria concepção de simultaneidade tem estado em elaboração por muito tempo e sua emergência liga-se certamente, de modo que precisam ainda ser bem estudados, ao desenvolvimento das ciências seculares. Mas é uma concepção de importância tão fundamental que, se não a levamos plenamente em conta, acharemos difícil investigar a gênese obscura do nacionalismo. O que veio tomar o lugar da concepção medieval de simultaneidade longitudinal ao tempo é, valendo-nos novamente de Benjamim, uma idéia de “tempo homogêneo e vazio”, no qual a simultaneidade é como se fosse transversal ao tempo, marcada não pela prefiguração e cumprimento, mas por coincidência temporal, e medida pelo relógio e pelo calendário.*

(...)

A idéia de um organismo sociológico que se move pelo calendário através do tempo homogêneo e vazio apresenta uma analogia precisa com a idéia de nação, que também é concebida como uma comunidade compacta que se move firmemente através da história. ANDERSON, B. “Raízes Culturais”, in: **Nação e Consciência Nacional**, São Paulo, Ática, 1989, pp. 33-5.

¹⁰ SOUZA, Gilda de Mello e. “Vanguarda e Nacionalismo na Década de Vinte”, in: **Exercícios de Leitura**, São Paulo, Duas Cidades, 1980, pp. 266/7.

¹¹ CANDIDO, Antonio. “Literatura e Cultura de 1900 a 1945 (Panorama para estrangeiros)”, in: **Literatura e Sociedade: estudos de teoria e história literária**, 6ª. edição, São Paulo, Nacional, 1980, p. 110.

¹² Idem, p. 120.

¹³ 21 de abril de 1960 foi a data estrategicamente escolhida para a inauguração da Nova Capital por coincidir com as comemorações da Inconfidência Mineira, momento histórico que, segundo estudos do governo, representou o primeiro manifesto de interiorização da Capital Federal.

¹⁴ Publicado originalmente no **Correio da Manhã**, Rio de Janeiro, 18 de março de 1924, fonte: *Tarsila, Anos 20*.

¹⁵ Publicado originalmente na **Revista de Antropofagia**, São Paulo, Ano I, n. 01, maio, 1928, fonte: *Tarsila, Anos 20*.

¹⁶ AMARAL, Aracy, “Tarsila Revisitada”, in **Tarsila, Anos 20**/textos de Aracy Amaral...[et all], organizado por Sônia Salzstein, São Paulo. Galeria de Arte do SESI, 1997, página 27.

¹⁷ Idem, página 30.

¹⁸ DANTAS, Vinicius, “Que negra é esta?”, in **Tarsila, Anos 20**/textos de Aracy Amaral...[et all], organizado por Sônia Salzstein, São Paulo. Galeria de Arte do SESI, 1997, página 46.

¹⁹ Idem, p. 46.

²⁰ Idem, p. 47.

²¹ ARANTES, Paulo Eduardo. “Providências de um Crítico Literário na Periferia do Capitalismo”, in ARANTES, Otília Beatriz Fiori, **Sentido da Formação: Três estudos sobre Antonio Candido, Gilda de Mello e Souza e Lúcio Costa**, Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1997, página 18. A citação refere-se a ANDRADE, Mário de, **Aspectos da Literatura Brasileira**, São Paulo, Martins Fontes, s/d, página 8.

²² Idem, p. 42. A citação corresponde a CANDIDO, Antonio, “A revolução de 30 e a cultura”, in **A educação pela noite**, São Paulo, Ática, 1987.

²³ Idem, p. 48.

²⁴ Essas questões podem ser melhor vislumbradas em OLIVEIRA, F. **Projetos para o Parque do Ibirapuera: de Manequinho Lopes a Niemeyer (1926-1954)**. São Carlos, Dissertação de Mestrado, 2003.

²⁵ ARRUDA, Maria Arminda do Nascimento, **Metrópole e Cultura – São Paulo Meio de Século**, Universidade de São Paulo, 2000, p. 80.

²⁶ CAMPOS, Augusto, PIGNATARI, Décio e CAMPOS, Haroldo, **Teoria da poesia concreta. Textos críticos e manifestos 1950-1960**, São Paulo, Duas Cidades, 1975, segunda edição, p. 7, APUD ARRUDA, Maria Arminda do

Nascimento, **Metrópole e Cultura – São Paulo Meio de Século**, Universidade de São Paulo, 2000, p. 244.

²⁷ Título do manifesto de Décio Pignatari, publicado pela **Revista Arquitetura e Decoração**, agosto de 1957, São Paulo.

²⁸ Manifesto de Augusto de Campos, Décio Pignatari e Haroldo de Campos, publicado em **Noigandres** 4, 1958, São Paulo.

²⁹ PIGNATARI, Décio. "Forma, Função e Projeto Geral", publicado na revista **Arquitetura e Decoração**, agosto de 1957, São Paulo. In **Projeto Construtivo Brasileiro na Arte (1950-1962)**, Coord. Aracy A. Amaral, Rio de Janeiro, MAM, SP, Pinacoteca do Estado, 1977.

³⁰ ARRUDA, Maria Arminda do Nascimento, **Metrópole e Cultura – São Paulo Meio de Século**, Universidade de São Paulo, 2000, p. 81. A citação refere-se a HOLSTON, James. **A cidade modernista: uma crítica de Brasília e sua utopia**. São Paulo, Companhia das Letras, 1993.

³¹ A excessiva publicidade em torno da Nova Capital, o enfrentamento político a favor de sua construção e o seu caráter utópico e fantástico colaboraram no imaginário de um modelo urbano para o país.

A transformação da cidade em símbolo nacional possibilitaria a efetivação do ideário coletivo, como de fato ocorrera, em que se depositariam as manifestações otimistas sobre o governo empreendedor. Cabe aqui a consideração sempre lúcida de Eric Hobsbawm:

A identificação nacional nessa era adquiriu novos meios de se expressar nas sociedades modernas, urbanizadas e de alta tecnologia. Dois deles muito importantes merecem destaque. O primeiro, que requer poucos comentários foi o surgimento da moderna comunicação de massa: imprensa, cinema e rádio. Por esses meios as ideologias populistas podiam ser tanto padronizadas, homogeneizadas e transformadas quanto obviamente, podiam ser exploradas com propósitos deliberativos de propaganda por Estados ou interesses privados. (...) Mas a propaganda deliberada quase certamente era menos significativa do que a habilidade de a comunicação de massa transformar o que, de fato, eram símbolos nacionais em parte da vida de qualquer indivíduo, e a partir daí, romper as divisões entre as esferas privada e local, nas quais a maioria dos cidadãos normalmente vivia, para as esferas pública e nacional. HOBBSBAM E. **Nações e Nacionalismo desde 1780**, Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1990, p. 170.

³² Lúcio Costa, Afonso Eduardo Reidy, Carlos Leão, Ernani Vasconcelos, e Oscar Niemeyer e Jorge A Moreira.

³³ ARANTES, Paulo. "Sentimento dos Contrários", in: **Sentimento da Dialética**, São Paulo, Paz e Terra, 1992, p. 28. Em nota, o autor cita Celso Furtado, **Dialética do Desenvolvimento**, Rio de Janeiro, Fundo de Cultura, 1964, p. 79.

³⁴ MARTINS, Carlos Alberto Ferreira. "Identidade nacional e Estado no Projeto Modernista – Modernidade, Estado e Tradição", in **Ócolum**, número 02, Campinas (PUCCAMP), 1991.

³⁵ ARANTES, Paulo. "Sentimento dos Contrários", in: **Sentimento da Dialética**, São Paulo, Paz e Terra, 1992, pp. 34/5.

³⁶ OLIVEIRA, Francisco. "A Economia Brasileira: Crítica da Razão Dualista", in **Cadernos CEBRAP**, número 02, São Paulo, 1972, p. 09.

³⁷ Idem, p. 09.

³⁸ Idem, p. 39.

³⁹ Idem p. 14.

⁴⁰ MOREIRA, Vânia Maria Losada. **Brasília: A Construção da Nacionalidade – Dilemas, Estratégias e Projetos Sociais (1956-1961)**, Tese de Doutorado em História apresentada ao Departamento de História da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, USP, São Paulo, 1995, pp. 28-32.

⁴¹ COELHO, Marcelo Penteado. **Brasília e a Ideologia do Desenvolvimento**, Dissertação de Mestrado, Departamento de Sociologia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas – USP, São Paulo, 1989, p. 60.

⁴² Idem, p. 05.

⁴³ Idem, p. 135.

⁴⁴ LOPES, Luís Carlos. **Brasília – O Enigma da Esfinge – A Construção e os Bastidores do Poder**, Ed. Universidade/UFRGD/Ed. Unisinos, Porto Alegre/São Leopoldo, 1996, pp. 76-8.

⁴⁵ Segundo o censo do IBGE, nesse período o país passou a ter mais de 50% de sua população residindo em cidades, acentuando sua tendência à condição urbana, contrariando a tradição nacional de país essencialmente rural.

⁴⁶ Devemos lembrar que Le Corbusier significou um forte referencial nas posturas nacionais, entretanto dividiu a cena com outras referências internacionais evidentes naquele momento. Portanto, no que tange às matrizes para os projetos para Brasília, não representou hegemonia no meio urbanístico. Desde a década de 30 o ideário urbanista provava de vertentes que se dividiam entre as posturas racionalistas de vanguarda; clássicas tradicionalistas; pinturecas e *sititeanas*; enfim, de um largo campo de referências que não se limitou, evidentemente, em Le Corbusier e construiu uma vasta diversidade na cultura urbanística. É fato, entretanto, a predominância do seu caráter propagandístico, divulgador de uma arquitetura racional e predominante sobre as formas de um modelo peculiar de planejamento urbanístico. O **Capítulo IV** apresenta algumas das principais referências nacionais que comprovam a pluralidade e o hibridismo da formação urbanística nacional.

⁴⁷ (...) *Entretanto, todos souberam retomar criticamente e em larga escala o trabalho dos predecessores, entendido não como peso morto, mas como elemento dinâmico e irresolvido, subjacente às contradições contemporâneas.*

Não se trata, portanto, de continuidade pela continuidade, mas da constituição de um campo de problemas reais, particulares, com inserção e duração histórica próprias, que recolha as forças em presença e solicite o passo adiante.

(...) Há uma dose de adensamento cultural, dependente de alianças ou confrontos entre disciplinas científicas, modalidades artísticas e posições sociais ou políticas sem a qual a idéia mesma de ruptura, perseguida no culto ao novo, não significa nada. Isso posto, vale a pena lembrar que aos hispano-americanos o Brasil dá a impressão de invejável organicidade intelectual, e que, por incrível que pareça, dentro do relativo eles talvez até tenham razão. SCHWARTZ, R. "Nacional por Subtração". In: **Que horas são?: ensaios**. São Paulo, Cia das Letras, 1987, p. 31.

⁴⁸ CANDIDO, Antonio. **Literatura e Subdesenvolvimento**, APUD ARANTES, Paulo Eduardo. "Providências de um Crítico Literário na Periferia do Capitalismo", in ARANTES, Otilia Beatriz Fiori, **Sentido da Formação: Três estudos sobre Antonio Candido, Gilda de Mello e Souza e Lúcio Costa**, Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1997, p. 30.

⁴⁹ ArPDF, CODEPLAN, DePHA. **Brasília, cidade que inventei**, Lúcio Costa, Brasília 1991, texto de introdução: *Eu caí em cheio na realidade, e uma das realidades que me surpreenderam foi a rodoviária, à noite. Eu sempre repeti que essa plataforma rodoviária era o traço de união da metrópole, da capital, com as cidades-satélites improvisadas na periferia. É um ponto forçado, em que toda essa população que mora fora entra em contacto com a cidade. Então eu senti esse movimento, essa vida intensa dos verdadeiros*

brasilienses, essa massa que vive fora e converge para a rodoviária. Ali é a casa deles, é o lugar onde eles se sentem à vontade. Eles protelam, até, a volta para a cidade-satélite e ficam ali, bebericando. Eu fiquei surpreso com a boa disposição daquelas caras saudáveis. E o 'centro de compras', então, fica funcionando até meia noite... Isto tudo é muito diferente do que eu tinha imaginado para esse centro urbano, como uma coisa requintada, meio cosmopolita. Mas não é. Quem tomou conta deles foram esses brasileiros verdadeiros que construíram a cidade e estão ali legitimamente. Só o Brasil... E eu fiquei orgulhoso disso, fiquei satisfeito. É isto. Eles estão com a razão, eu é que estava errado. Eles tomaram conta daquilo que não foi concebido para eles. Foi uma bastilha. Então eu vi que Brasília tem raízes brasileiras, reais, não é uma flor de estufa como poderia ser, Brasília está funcionando e vai funcionar cada vez mais. Na verdade, o sonho foi menor do que a realidade. A realidade foi maior, mais bela. Eu fiquei satisfeito, me senti orgulhoso de ter contribuído., Lúcio Costa, 30/III/87.

⁵⁰ DANTAS, Vinicius, "Que negra é esta?", In: **Tarsila, Anos 20**/textos de Aracy Amaral...[et all], organizado por Sônia Salzstein, São Paulo, Galeria de Arte do SESI, 1997, p. 48.

Parte II

O Antecoro Urbanístico de Brasília

1. O marco zero, centro geográfico de Brasília – Brasília, cidade equidistante das demais capitais

O Antecoro Urbanístico de Brasília

*Eu não sou índio nem nada
Não tenho orelha furada
Nem sou argola
Dependurada no nariz
Não uso tanga de pena
É a minha pele é morena
De sol da praia onde nasci
E me criei feliz
Não vou, não vou pra Brasília
Nem eu nem minha família
Mesmo que seja
Pra ficar cheio de grana
A vida não se compara
Mesmo difícil e tão cara
Quero ser pobre
Sem deixar Copacabana*

Billy Blanco¹

Na extensa bibliografia sobre Brasília, procuramos destacar os principais elementos que, precedendo os planos urbanísticos para a Nova Capital, influenciaram suas concepções ou foram por eles (pelos planos) incorporados. Esse repertório de ações e ideologias transparece nos planos comprovando um longo processo histórico para a transferência da Nova Capital. E nesse processo pesaram fatores que repercutiram nas concepções urbanísticas para a cidade.

Portanto, nessa segunda parte da dissertação optamos em eleger elementos que possibilitem o pleno entendimento de duas condições essenciais para se compreender os projetos urbanísticos para a Nova Capital: 1. os fatores ideológicos e concretos que promoveram os argumentos e as bases para a mudança; e 2. as possíveis matrizes urbanísticas

que permearam as propostas para a capital federal.

Em ambos os casos não buscamos enumerar, sistematicamente, os principais dados, reconhecendo neles as influências e as matrizes que repercutiram nos planos urbanísticos para a Nova Capital.

Privilegiamos, assim, no *Capítulo III* o processo da mudança e os dados que compuseram um quadro favorável à transferência. No *Capítulo IV* enumeramos aquelas que podem ser consideradas as principais matrizes desses projetos, as bases urbanísticas internacionais e nacionais do século XIX e XX.

Admitimos, entretanto, que a Nova Capital não foi fruto de um ato ou de um homem, assim como a concepção urbanística não nasceu do acaso. Entendemos que ao longo desse processo as concordâncias bem como as divergências ajudaram a construir o momento efetivo dessa mudança. E nesse processo importa-nos, sobremaneira, a interpretação dos consensos bem como das contradições. Assim, expusemos de maneira abrangente esses principais dados tendo como parâmetro para a análise os planos urbanísticos elaborados entre 1927 e 1957.

Como o antecoro das igrejas, a *Parte III* antecede as principais vozes (os projetos) elencando seus antecedentes.

Parte II

**O Antecoro
Urbanístico
de Brasília**

Capítulo III

O Processo de Transferência da Nova Capital

O Processo de Transferência da Nova Capital

A transferência da Nova Capital para o interior do país não ocorreu bruscamente tampouco gozou de unanimidade. Foi um lento processo em que poucos acreditaram e, desses, uma porcentagem ainda menor defendeu publicamente, com ações geralmente apaixonadas ou polêmicas.

Não tardaram as vozes contra essas ações denominando-as de loucura, insanidade e de interesseiras. Apesar de, em alguns casos, essas denominações terem sido bem empregadas, estiveram sempre descrentes da construção de uma cidade inteiramente nova no despovoado interior do país.

Por outro lado, as ações favoráveis construíram um processo histórico sólido para a transferência. Esforços ideológicos e práticos traçaram esse percurso e promoveram condições para que um governante visionário pudesse promover tamanho empreendimento.

Fator primordial foi a inclusão nas constituições do Brasil de um tópico que obrigava o governo a transferir para o Planalto Central do país a capital federal. Mas, por anos valeu uma retórica nacional: a lei que se cumpre é aquela que é cabível cumprir somente em momentos bem definidos. E com Brasília não foi diferente. No momento político que lhe cabia, o governante empregou-a com a retaguarda de todos os argumentos históricos. Assim as leis tornaram-se num forte aliado (senão o mais eficiente) da história da Nova Capital.

Ao contrário de uma mera formalidade que se estabeleceu entre 1891 a 1956, a constituição serviu, fundamentalmente, como o principal instrumento para se confirmar uma promessa de campanha numa cidade concreta.

A inclusão na constituição consolidou um pensamento naturalmente nacional, pois sempre auferiu oportunidade e argumento de defesa pela transferência. Acima de tudo o assunto tornou-se oficial e obrigatório.

Em alguns casos fora ignorado pelo governo, e em outros o próprio governo tentou acobertá-los através de *ações menores* impulsionadas, apenas, pela pressão política (como estudos, comissões, campanhas, etc.). Entretanto essas *ações menores* serviram ao propósito contrário, pois ajudaram a consolidar, paulatinamente, o ideal de transferência que voltou à tona com uma política nacionalista e desenvolvimentista.

Pioneira, a Constituição de 24 de fevereiro de 1891 estabeleceu a região e a dimensão da área a ser fixada para a Nova Capital, tratando inclusive do seu caráter administrativo:

Art. 3º - Fica pertencendo à União, no planalto central da República, uma zona de 14.400 quilômetros quadrados, que será oportunamente demarcada, para nela estabelecer-se a futura Capital Federal.

Parágrafo único – Efetivada a mudança da Capital, o atual Distrito Federal passará a constituir um Estado.

Apesar dos estudos preliminares, ocorridos desde 1892, as Disposições Transitórias da Constituição de 16 de julho de 1934 afirma a transferência da capital federal após levantamentos para a definição da área.

Art. 4º - Será transferida a Capital da União para um ponto central do Brasil. O Presidente da República, logo que esta Constituição entrar em vigor, nomeará uma comissão que, sob instruções do Governo, procederá a estudos das várias localidades adequadas à instalação da Capital. Concluídos tais estudos, serão presentes à Câmara dos Deputados, que escolherá o local e tomará, sem perda de tempo, as providências necessárias à mudança.

A Constituição de 10 de novembro de 1937, definitiva, reitera no Estado Novo, discretamente, o artigo anterior:

Art. 7º - O atual Distrito Federal, enquanto sede do Governo da República, será administrado pela União.

A última Carta a tratar do assunto, ao contrário das anteriores, define condições mais concretas, estabelecidas com ações e prazos para o seu cumprimento. Assim anuncia a Constituição de 18 de setembro de 1946:

Art. 4º - A capital da União será transferida para o planalto central do país.

§ 1º - Promulgado este Ato, o Presidente da República, dentro de sessenta dias, nomeará uma comissão de técnicos de reconhecido valor para proceder ao estudo da localização da nova capital.

§ 2º - O estudo previsto no parágrafo antecedente será encaminhado ao Congresso Nacional, que deliberará a respeito, em lei especial, e estabelecerá o prazo para o início da delimitação da área a ser incorporada ao Domínio da União.

§ 3º - Findos os trabalhos demarcatórios, o Congresso Nacional resolverá sobre a data da mudança da Capital.

§ 4º - Efetuada a transferência, o atual Distrito Federal passará a constituir o Estado da Guanabara.

Assim a idéia oficializada pelo governo possibilitou que os esforços ideológicos e as ações concretas edificassem um processo² lento que alcançou seu auge em 21 de abril de 1960, data igualmente definida por uma lei³, que impunha um limite para a construção e inauguração da Nova Capital.

1. Estudos para a Transferência da Nova Capital

Prevista em lei federal, a transferência da capital federal para o interior do país tornou-se num irreversível processo, porém caminhou vagarosamente, sempre muito dependente de um clima político favorável e dos esforços individuais eficientes, fossem eles oriundos da iniciativa pública ou privada. E foi esse o tom que prevaleceu durante muitos anos como forma de perseverança da idéia de interiorização da Nova Capital.

Algumas bibliografias atestam que desde os primórdios da Inconfidência Mineira havia uma vertente colonizadora do planalto central com o mote da mudança da capital federal, entretanto essa mobilização em atribuir aos inconfidentes nunca ganhou contornos mais concretos do que apenas uma montagem discursiva procurando rememorar aos mineiros àquilo que séculos mais tarde outro mineiro acabaria por concluir; a construção da cidade por Juscelino Kubitschek. Sempre vinculadas aos discursos oficiais do governo essas informações apresentam certo grau de imprecisão⁴ exigindo sua citação apenas como forma de completar o quadro dos principais defensores da mudança ou dos possíveis pioneiros de tal idéia.

Contanto, outros personagens participaram ativamente desse processo, interferindo diretamente na condução da escolha do sítio para a construção da cidade e para a definição de uma vontade coletiva nessas transformações (no *Capítulo I* apresentamos uma breve coletânea de fatos que contribuíram para a transferência da Nova Capital para o interior do país).

Dentre os personagens que propuseram algum tipo de ação a favor da mudança podemos destacar o Marques de Pombal, Hipólito da Costa e José Bonifácio como três precursores que incidiram na questão de forma enfática, pois os demais apenas demonstraram algum tipo de manifestação sem derivar maiores conseqüências.

Marques de Pombal, em meados do século XVIII, 1761, antevia as possibilidades antes econômicas às políticas, e compreendia que a interiorização da capital da colônia poderia trazer benefícios à Coroa na fiscalização da produção mineral e do restante da economia colonial que iniciava seus primeiros passos. Conseqüência direta de seu visionário desejo foi o levantamento das características físicas da região central da colônia que resultou em extenso e farto material cartográfico da área naquele período (D'Almeida Vitor, pp. 38/9).

Hipólito da Costa, com formação em Coimbra, difundiu e defendeu a idéia de um país autônomo numa época muito peculiar, entre os anos de 1808 e 1823, através de um jornal brasileiro editado na Inglaterra, intitulado de

Correio Braziliense, sem deixar de mencionar, em vários números, a necessidade da transferência da Capital Federal para a região Centro-Oeste do país. Assim, tornou-se instrumento propagandístico precursor da interiorização da capital federal, como trataremos adiante.

Em 1821, proposta por José Bonifácio, uma carta (*Instruções*) sugeria às Cortes de Lisboa uma definição do local para a interiorização da capital federal, na latitude 15°, texto esse publicado pelo *Correio Braziliense*. Posteriormente, no mesmo ano de 1822, era sugerido o nome de *Brasília* pelos deputados da Corte de Lisboa sem, entretanto autor conhecido. Porém, José Bonifácio, em 1823, retoma o tema demonstrando a necessidade em se transferir a *nova Capital do Império* para uma região equidistante das capitais, equilibrando as ressonâncias do poder político e econômico para as demais cidades.

Argumento recorrente mesmo após séculos de debates, o desejo de mudança assentou-se sempre sobre os mesmos motivos, alterando apenas a incidência maior ou menor numa ou noutra afirmação. Para tanto José Bonifácio entendia necessária a composição de uma equipe de médicos, arquitetos e engenheiros que estudassem possíveis áreas a serem consideradas. Aventou, ainda, a possibilidade da Comarca de Paracatu, Minas Gerais, oferecer boas condições para a transferência.

Assim, outras personalidades mantiveram acesa a idéia de mudança da capital federal, através de ações menos incisivas, porém constantes no processo histórico da discussão. Dessas e de outras iniciativas resultam, sobretudo, vários estudos das áreas aos quais definitivamente remetem-se os projetos que serão, a partir da década de 20 do século XX, desenvolvidos. Esses estudos, por sua vez, tiveram importância fundamental na conformação dos argumentos e da concretização da mudança. Entendemos, portanto, essencial a compreensão dessa trajetória para esclarecermos dois pontos-chaves na formação do pensamento urbanístico para a Nova Capital: 1. Não houve, a priori, um consenso sobre a definição do local para a construção da Nova Capital; 2. Porém, os estudos foram fundamentais para a decisão política do sítio, influenciando diretamente nas concepções de cada projeto urbanístico proposto⁵.

Esses estudos, bem como as Comissões organizadas para o reconhecimento das possíveis áreas, expressam os esforços interdisciplinares inéditos em elaborar documentos que ilustrassem as principais características de cada local, pesando sobre eles uma mentalidade higienista, econômica, defensiva e integradora do território.

1.1 A Questão da Capital: Marítima ou no Interior?

*A Questão da Capital: Marítima ou no Interior?*⁶ (1877), de autoria de Francisco Adolfo de Varnhagen, Visconde de Porto Seguro, é o primeiro estudo existente em que se objetiva a escolha de um local definitivo para a mudança da capital federal. O documento foi elaborado a partir de sua viagem ao local e de relatos de outros documentos anteriores à própria viagem, enumerando as vantagens e critérios para a interiorização da capital. A viagem à região centro-oeste do país foi empreendida por iniciativa do próprio Visconde de Porto Seguro, em 1876, e resultou nas primeiras diretrizes sobre as quais as demais comissões iriam se apoiar.

O primeiro documento exposto, o *Memorial Orgânico - 1ª Parte* publicado em Madrid em 1849, define os principais argumentos para a transferência da capital. Entre os doze itens elencados, sobressaem os cuidados com a defesa do território; a necessidade em se equilibrar o desenvolvimento, o comércio e a economia entre todas as regiões; e promover a integração entre as partes a partir de um sistema de comunicações mais eficiente (meios de circulação por todo o país).

Para tanto era necessário encontrar um local apropriado que apresentasse as seguintes características: estar numa chapada pouco elevada e sem irregularidades, limitada por montanhas para a defesa natural do sítio, localizar-se a beira de um rio, na possível conformação de um lago, em condições salubres e arejadas. Situada entre as latitudes 15° a 16° a cerca de 3.000 pés de altura em relação ao nível do mar. O autor assinala uma região entre as cabeceiras dos afluentes Tocantins e Paraná, e do São Francisco, especificamente *junto às lagoas de Felis da Costa, Formosa, etc...* Posteriormente o autor confirma uma suposta localização da capital entre os vales dos Rios Amazonas, do Prata e São Francisco, no triângulo formado pelas três lagoas: Formosa, Feia e Mestre d'Armas.

Em 1850, na *2ª Parte do Memorial Orgânico*, Varnhagen apenas atesta seus argumentos da transferência, sobretudo pela condição de segurança à qual deveria prezar a capital, sobretudo pela localização a beira mar do Rio de Janeiro, condição que em caso de invasões ou guerras sua vulnerabilidade frente aos inimigos faria dela o primeiro e mais importante alvo.

Em 1851, na terceira parte do memorial (do total de 4 capítulos), o autor convoca os governantes a transferir, provisoriamente, a capital federal para São João del Rei, como um incentivo ao processo de mudança, como teria ocorrido em alguns países da Europa. Diante da publicação no Rio de Janeiro deste penúltimo fragmento, houve repercussão direta no senado, em que em 1852 o senador pernambucano Hollanda Cavalcanti utilizava-se dos argumentos para propor a transferência da capital para o interior do país, com certo desvio nas idéias por localizá-la deslocada para o norte, próximo ao seu berço eleitoral.

Cerca de 24 anos depois, Visconde de Porto Seguro pede seis meses de licença de seu ofício em Viena para poder empreender a viagem ao centro do país a fim de confirmar ou refutar as reais possibilidades da escolha de tal local para a futura capital. Ao chegar em seu ponto final, em Formosa, escreveu uma carta ao Ministro da Agricultura, conselheiro Tomás José Coelho de Almeida, relatando suas descobertas como forma de preservar as informações caso adoecesse antes da chegada ao Rio de Janeiro. Faleceu em 1878 na Europa devido à tuberculose que adquiriu e foi agravada devido à viagem.

Em sua carta, remetida de Vila Formosa da Imperatriz, em Goiás, Varnhagen assinala, inicialmente, dois principais fatores naturais na escolha do local, a necessidade de um clima ameno, mais favorável ao modo de vida europeu e a predominância de cerrado à mata tropical densa, devido à facilidade de cultivos agropecuários. Aponta, assim para uma possível localidade, próximo ao município de Franca, limitado pela face oeste da Serra da Canastra e da Mata da Corda. Porém define-se mesmo pela região centro-oeste do país, em que a área próxima à Lagoa Formosa e à Serra do Cocal apresenta as melhores condições naturais para a construção de uma nova capital, pela proximidade de água e pela sua localização central com relação ao restante do território. Local suficiente, na interpretação de Varnhagen, para mais de um milhão de novos habitantes. Região arejada e servida por manancial aquífero possibilitaria ali a instalação da Nova Capital, fomentando o comércio local e regional pelas suas facilidades além de promover a integração por meio das comunicações de transporte necessárias para o sucesso da interiorização. Assim o país contaria com uma nova malha de linhas férreas que poderia seguir o percurso dos rios, portanto em áreas planas, ligando todas as cidades e possibilitando condições de desenvolvimento até das aglomerações menos importantes assim como daquelas que poderiam surgir.

Deixando de ser sede do governo supremo, esta cidade (Rio) ficaria desde logo livre de algum inimigo, que, por alguma questão de honra nacional (para a qual aliás, a mesma cidade não tivesse diretamente contribuído), pretendesse arrancar do mesmo governo quaisquer satisfação ou tributos; ao passo que, levada ao interior, a lugares mais férteis e próprios à colonização européia, muitíssimo viria a ganhar; pois que todo o desenvolvimento e acréscimo de população nesses territórios, hoje quase despovoados, reverteria em favor do aumento do comércio do porto-empório; e por consequência de sua riqueza.⁷

Fica evidente, nos textos e na intenção primordial de Varnhagen, a defesa do Planalto Central como principal local para a localização da Nova Capital. De modo empírico e embasado pela sua pesquisa sobre a área, a defesa de Varnhagen é a de um local mais seguro que a costa litorânea. Condição que se fortalecia, sobretudo, pela necessidade de centralizar a capital como meio de equilibrar a economia e dinamizar as comunicações com as demais regiões do país. Assim, sua definição antecipa não apenas os argumentos recorrentes na história da transferência da cidade como também alguns fatores que se tornariam fundamentais na escolha, como a possibilidade do represamento das águas para a criação de um lago e as vantagens do clima e da vegetação predominantes. Condições que mais que influenciarem as comissões seguintes conduziram alguns dos argumentos para que o assunto se tornasse vigente como diretriz oficial do governo.

(...) Foi com esse ofício (com os argumentos de defesa da capital federal ensejados pelo Visconde de Porto Seguro) que Lauro Müller justificou a sua emenda, que se transformou no artigo 3º da Constituição de 1891, copiada sem estudos pelas constituições posteriores. (...)⁸

1.2 Comissão Exploradora do Planalto Central do Brasil - Comissão Cruls

Relatório da Comissão Exploradora do Planalto Central do Brasil - Relatório Cruls, (1894) de autoria de Luiz Cruls, é o primeiro documento oficial do governo com o objetivo de estudar e demarcar o sítio a ser destinado ao futuro Distrito Federal. Prevista na Constituição em 1891, a área foi objeto de estudo da Comissão a partir de 1892, em cuja expedição participaram 21 integrantes compondo uma equipe multidisciplinar que rodou mais de 4.000 Km, demarcando os 14.400 Km² do Distrito Federal ao fim de 26 meses. Designada pelo então Ministro da Agricultura Antônio Gonçalves de Faria, sob a presidência de Marechal Floriano Peixoto, a Comissão foi coordenada pelo Chefe e Diretor do Observatório Astronômico do Rio de Janeiro, o astrônomo Luiz Cruls. Desde então a demarcação geográfica de um quadrilátero no centro do território nacional passou a constar nos mapas oficiais como área do Distrito Federal. O formato retangular é decorrente do exemplo norte-americano de divisão de estados que se baseava em arcos paralelos de meridianos de latitude e longitude, além de ser, sobretudo, mais facilmente calculável.

Foram princípios da Comissão:

No desempenho de tão importante missão devei proceder aos estudos indispensáveis ao conhecimento exato da posição astronômica da área a demarcar, da orografia, hidrografia, condições climatológicas e higiênicas, natureza do terreno, quantidade e qualidade das águas, que devem ser utilizadas para o abastecimento, materiais de construção, riqueza florestal, etc. da região explorada e tudo mais que diretamente se ligue ao assunto que constitui o objeto de vossa missão.⁹

Assim, quatro sub-equipes responsabilizaram-se pela demarcação de cada um dos quatro vértices identificando as principais características locais das áreas abrangidas. Para tanto levou-se em consideração, fundamentalmente, dois itens para esse levantamento: a conceituação de Planalto Central Brasileiro, ou seja a localização da Capital Federal em áreas acima de 1.000 metros de altura e em

2. Capa do relatório original

situação equidistante das demais capitais; e a proximidade com o potencial hidrográfico existente, sobretudo de três dos principais rios do território brasileiro: Tocantins, São Francisco e Paraná. Local escolhido, portanto, nas imediações dos Pirineus.

A área demarcada oferecia boas características naturais como clima ameno, água abundante, formação geológica compatível com um possível avanço industrial local e, fundamentalmente, condições de salubridade, garantindo o bem-estar da futura população.

Distante de uma notável coincidência, a escolha da Comissão retomou o exato local entre os paralelos 15° e 16° de latitude, junto aos lagos naturais da região contemplando a farta hidrografia territorial que ali nascia. Essas referências são explicitadas no *Histórico* desenvolvido pelo Relatório em que se observam as citações de artigos de J. da Costa Furtado, 1808, no *Correio Braziliense*, do Dr. Joaquim Alexandre de Mello Moraes (1821) e do Visconde de Porto Seguro (1877) que se referem a uma possível localização do sítio para a Nova Capital. Retomadas essas ponderações, fica explícito o diálogo histórico presente nos estudos da Comissão Cruls, sobretudo por terem escolhido percorrer parte do mesmo trajeto definido por Varnhagen.

Concluindo, o Relatório expressa total condição de transferência da capital federal se sanada, facilmente, uma única dificuldade: a da distância. Uma vez interligada por vias férreas às principais capitais estaria superada a maior crítica até então recorrente e contra a transferência, já que o local por demais estava comprovado como perfeito para a construção de uma cidade nova capital. As avaliações foram mais incisivas do ponto-de-vista geológico (que identifica matéria-prima para a construção da cidade e pedras preciosas na região); sanitaria (que avalia a salubridade decorrente das condições naturais do local); e botânico (com um extenso levantamento das espécies da flora em suas diferentes regiões).

Vale destacar a importância dos estudos do renomado botânico Glaziou¹⁰, então Administrador dos Parques e das Matas do Distrito Federal, que em carta resposta a Luiz Cruls (1894) assinalou a importância do clima ameno e da predominância da vegetação, dos rios, dos vales e da topografia como fatores facilitadores da instalação da Nova Capital em que, apesar da baixa fertilidade da terra para cultivos agrícolas, existia grande possibilidade do desenvolvimento da agropecuária, representando uma promissora atividade local. Sempre mantendo comparações com as características naturais da Europa, certifica o local como favorável aos desejos políticos de mudança.

Os estudos, ainda, detiveram-se sobre o levantamento das lagoas Mestre D'Armas, Feia e Formosa e do Pico dos Pirineus, cuja medida suposta era considerada em 2.932 metros, porém foi recalculada meticulosamente pela equipe em 1.385 metros, no seu ponto mais alto. Importante lembrar, ainda, que a idéia de represamento das águas para a construção de um lago artificial resulta da apropriação das idéias de Varnhagen, pioneiro na exploração e em algumas dessas idéias que prevaleceram.

Ainda que o Relatório tenha, em sua grande parte, reiterado algumas proposições de seus antecedentes no tema da definição do sítio para a Nova Capital, tornou-se referência básica para todos os estudos posteriores oriundos da iniciativa pública. O primeiro projeto a se utilizar dessas informações foi o plano proposto por Carmem Portinho (*Parte III*), em que se buscou o intenso diálogo entre a proposta urbanística e as características naturais pré-existentis. Prova de que há uma completa interação entre as informações desses estudos e os projetos propostos, como ocorrera nos demais projetos e levantamentos definitivos da área.

Assim, a Comissão Cruls oficializa o desejo de definição da área em região central do território brasileiro, cumprindo o artigo terceiro da Constituição de 1891 e dando o primeiro passo para o início das discussões governamentais sobre o assunto.

Uma crítica ao trabalho foi registrada. Em São Paulo, Domingos Jaguaribe¹¹ reconhecia os méritos dos estudos, porém sugeria que a Capital fosse transferida não para o Planalto Central, mas para a cidade de Campos do Jordão. Em resposta¹², Luiz Cruls assina um texto combatendo as críticas e notando que tal defesa somente era compreensível por entender que Jaguaribe era proprietário de terras naquela cidade, encerrando, assim, o episódio.

3. Acampamento nas Cabeceiras do Pindaíba

4. Grupo da Comissão no Alto do Pirineos (8 de agosto de 1892)

5. Ponto Culminante do Pirineos (a 300 metros de distância)

6. Vista das Cabeceiras do Rio Corumbá tomada do ponto culminante do pico dos Pirineos, 1892

Integraram a Comissão:

Luiz Cruls	Chefe
J. de oliveira Lacaille	Astrônomo
Henrique Morize	Astrônomo
Antonio Martins de Azevedo Pimentel	Médico Higienista
Pedro Gouvêa	Médico
Celestino Alves Bastos	Ajudante
Augusto Tasso Fragoso	Servindo de secretário
Hastimphilo de Moura	Ajudante
Alipio Gama	Ajudante
Antonio Cavalcante de Albuquerque	Ajudante
Alfredo José Abrantes	Farmacêutico
Eugenio Hussak	Geólogo
Ernesto Ule	Botânico
Felicissimo do Espírito Santo	Auxiliar
Antonio Jacinto de Araujo Costa	Auxiliar
João de Azevedo Peres Cuyabá	Auxiliar
José Paulo de Mello	Auxiliar
Eduardo Chartier	Mecânico
Francisco Souto	Ajudante mecânico
Pedro Carolino Pinto de Almeida	Comandante do contingente
Joaquim Rodrigues de Siqueira Jardim	Alferes do contingente
Henrique Silva	Alferes do contingente

7. Foto da equipe

8. O Plano de Carmem Portinho foi elaborado segundo os dados coletados pela Comissão Cruls

Apesar de estarem presentes comentários do local através de uma carta resposta enviada a Luiz Cruls, Glaziou não consta da lista oficial da Comissão.

1.3 Comissão de Estudos para a Localização da Nova Capital do Brasil

Relatório Técnico - Comissão de Estudos para a Localização da Nova Capital do Brasil (1948), foi o resultado dos estudos iniciados em 1946 devido ao novo texto da Constituição do mesmo ano que versava sobre os novos procedimentos para a transferência da capital federal. Essa nova comissão, nomeada pelo presidente E. G. Dutra, teve como presidente o General Djalma Polli Coelho, iniciando assim um ciclo de quase dez anos (entre 1946 e 1955) em que militares coordenariam os principais trabalhos sobre a interiorização da Nova Capital. A partir de então as peculiaridades estratégico-militares e geo-políticas ganharam maiores dimensões nos debates promovidos.

A Comissão partiu dos levantamentos do Relatório Cruls, entretanto propôs que a área de 14.000 Km² fosse ampliada¹³ para 77.000 Km², abrangendo as regiões Centro-Oeste, Norte e Nordeste e a bacia Amazônica. A justificativa baseava-se na idéia de que o Distrito Federal deveria denotar a totalidade do território, portanto não estando limitado apenas ao estado de Goiás e assim se constituindo numa área de Unidade Nacional¹⁴. Baseavam-se, ainda, no argumento da busca de auto-suficiência e produção local que fosse suficiente para os cerca de 250.000 habitantes da futura capital.

A princípio, a idéia de dobrar a área (constituindo-a com 28.000 Km²) enfrentou alguns embates, mas logo foi superado o espanto e adicionado ao Retângulo Cruls uma área quase seis vezes maior. Porém ficam evidentes os interesses políticos de aproximar a Nova Capital de outros estados e a predominância da estratégia de demarcação do território nacional, sobretudo das áreas pouco adensadas, como a amazônica. Assim a interiorização da capital tornou-se plataforma para a discussão do avanço das fronteiras e, portanto, da necessidade de um plano regional para a América do Sul. Surge, então, a expressão *Heartland*¹⁵, designando a *Terra Central* do Brasil, uma referência ao Planalto Central brasileiro no continente sul-americano, que pelas suas condições geopolíticas seria mais segura que a localização atual do Distrito Federal, em região litorânea.

Foram pertinentes as discussões sobre a nova geopolítica a ser estabelecida a partir de então; a qualidade dos recursos naturais da área; a população estimada; e as forma de financiamento de tal empreendimento. Para tanto duas subcomissões foram definidas: a Subcomissão de Investigações Geográficas e a Subcomissão de Investigações Urbanísticas.

Entretanto, a Comissão apresentou um importante debate sobre a localização e a pertinência ou não da interiorização da Nova Capital. Numa acirrada votação entre os seus 12 membros, a proposta de transferência da Nova Capital para o Planalto Central venceu com 7 votos; os 5 restantes defenderam a transferência para o Triângulo Mineiro, numa área de 5.000 Km².

Já havia, na Câmara dos Deputados, algumas tentativas de provar que o Triângulo Mineiro fazia parte do Planalto Central para poder justificá-lo como apto a sediar, segundo a Constituição, a capital federal, porém essa discussão não alcançou o sucesso desejado restando alguns poucos adeptos dessa idéia¹⁶.

9. Áreas Propostas para o Novo Distrito Federal pela Comissão de Localização da Nova Capital do Brasil – em destaque: Área proposta pela maioria da Comissão; Área proposta pela minoria da Comissão; e Posição proposta pelo relator

10. Mapa do Sudeste do Planalto Central do Brasil

O presidente da Comissão, General Djalma Polli Coelho e os engenheiros Luiz A. da Silva Vieira, Arthur Eugenio Magarinos Torres Filho, Francisco Xavier Rodrigues de Souza, Jeronymo Coimbra Bueno, Jorge Leal Burlamaqui e Odorico Rodrigues de Albuquerque votaram a favor do Planalto Central. O médico Geraldo H. de Paula e Souza e os engenheiros Antonio Carlos Cardoso, Christovam Leite de Castro, Lucas Lopes¹⁷ e Luiz de Anhaia Mello posicionaram-se contra, tendo sido este último contra, ainda, a interiorização da capital federal, apresentando argumentos incisivos e incontestáveis.

Todos os 5 membros apresentaram suas justificativas, entretanto as de Anhaia Mello¹⁸ sobrepuseram-se aos interesses eleitorais e regionais. O engenheiro combate, inicialmente, os argumentos de defesa da capital, uma vez que já existindo tecnologia bélica avançada a interiorização da cidade em nada evitaria, por exemplo, um ataque a bomba atômica. E o equilíbrio do desenvolvimento nacional não deveria ser alcançado pela centralidade do Distrito Federal, como uma ação milagrosa, mas somente a partir de um *Plano Geral de Desenvolvimento*, de abrangência nacional. Anhaia Mello considera, ainda, os gastos com tamanho empreendimento e a caracterização de uma cidade que se desenvolveria a partir de uma única função, a administrativa, sendo a menos apropriada para avançar as fronteiras territoriais do país. Cita, em seu voto, Griffith Taylor e Lewis Mumford, demonstrando erudição e domínio totalizante sobre o assunto. Voto vencido, permaneceu a proposta do Distrito Federal no Planalto Central.

Essa decisão repercutiu rapidamente, e na Câmara dos Deputados, o político Jales Machado apropriou-se das discussões para propor um planejamento da comunicação territorial e de um possível método para a construção da Nova Capital na área prevista, contrariando a hipótese de transferência para o Triângulo Mineiro e defendendo o Planalto Central. Não fora a única expressão decorrente dos levantamentos, porém foi a mais expressiva dentre as apresentadas. Esse projeto para a Nova Capital, nascido na efervescente discussão política, será analisado na *Parte III*.

Os estudos oficiais prosseguiram, com variadas interrupções, até meados de 1955, com mudanças nas funções e nas chefias das Comissões.

11. Proposta de Jales Machado

1.4 Comissão de Localização da Nova Capital Federal

Em 1953 o governo de Getúlio Vargas autorizou novos estudos através da *Comissão de Localização da Nova Capital Federal*, liderada pelo General Aginaldo Caiado de Castro, a partir da qual foram elaborados novos levantamentos. Nesse período, um novo perímetro para o Distrito Federal é definido, diminuindo a extensão de 77.000 Km² do *Perímetro Polli Coelho*¹⁹. O *Perímetro do Congresso* é, então, estabelecido com 52.000 Km², sobre o qual a nova Comissão manteve seus estudos.

Em 1954, na gestão de Caiado de Castro, é efetuado o polêmico contrato com a empresa norte-americana *Donald Belcher & Associates Inc.* para realizar aquele que seria o último e definitivo estudo para a escolha do Distrito Federal. Resulta, então, o *Relatório Técnico sobre a Nova Capital da República - Relatório Belcher*²⁰, 1954. O *Relatório Belcher* prosseguiu durante dez meses entre análises de fotos aéreas e levantamentos de cinco áreas, sobre os 52.000 Km² definidos. Seu objetivo foi classificar cada área de acordo com suas características naturais, atribuindo a cada item um valor específico. Ao final se obteria um *ranking* das áreas com suas respectivas qualidades para sediar a Nova Capital.

Seguiram, portanto, análises a partir do solo; do sub-solo; da geologia; dos recursos hidráulicos; das fontes de água potável; das características agrícolas e do solo; da matéria-prima para construção existentes nos locais; do clima; da topografia; das belezas naturais; do potencial de abastecimento da população segundo a fertilidade para cultivos agrícolas; e da possibilidade de transportes.²¹

As análises foram feitas levando em consideração que seria instalada uma cidade para cerca de 500.000 habitantes (apesar de ser a estimativa que predomina para a concepção do plano final, esse número dobra a expectativa anterior de 250.000 habitantes)²². Cinco áreas foram assinaladas e identificadas com cores diferenciadas. Todas elas apresentavam cerca de 1.000 Km², como previsto, e estavam dentro do *Retângulo do Congresso*.

1.5 Comissão de Planejamento da Construção e da Mudança da Capital Federal

No final de 1954, já com a deposição de Caiado de Castro devido ao suicídio de Vargas, a Comissão é liderada pelo Marechal José Pessoa Cavalcante de Albuquerque. Sob nova coordenação e com suas funções também alteradas a Comissão passou a ser denominada *Comissão de Planejamento da Construção e da Mudança da Capital Federal*, e somente em 1955 é estabelecida, definitivamente, a área identificada com a cor Castanha²³ segundo os estudos de D. Belcher, área esta que seria destinada para a construção da Nova Capital. Assim o Sítio Castanho ficou conhecido por representar a área que melhores condições oferecia para a instalação de uma cidade nova capital de meio milhão de habitantes.

12. Sítios escolhidos pela Comissão de Localização da Nova Capital do Brasil, presidida pelo marechal José Pessoa (castanho, verde, amarelo, vermelho, azul)

13. Localização no mapa: Brasília no centro

14. Quadrilátero desapropriado por 120.000 cruzeiros (5820 Km²), localizado entre os paralelos 15° e 20°

Nessa escolha pesaram critérios definidos pela *Subcomissão de Fixação de Critérios e Normas Técnicas* para comparação das áreas. Esses critérios enfatizavam, sobretudo a questão higienista, atribuindo ao clima e salubridade 20% do total da pontuação; ao abastecimento de água e topografia, 15% para cada um, somando 50%. Os demais itens acima citados corresponderam à outra parte restante.

A localização definitiva ampliou os cerca de 1.000 Km² da área escolhida, como fora previsto, abrangendo um total²⁴ de 5.814 Km², e ficou assim localizada: em forma quase retangular, situada entre os paralelos 15° 30' ao norte, e 16°03'06" ao sul (numa extensão de 16.500 Km), limitado a leste pelo Rio Preto e a oeste pelo Rio Descoberto (numa extensão de 61.500 Km), onde o empreendimento deu-se entre o Rio Bananal e o Córrego Fundo, que se juntam para formar o Rio Paranoá, origem da lagoa construída artificialmente para a Nova Capital, sugerida por Varnhagen e reiterada pelos demais estudos.

1.5.1 Subcomissão de Planejamento Urbanístico

Com a área definida, em meados de 1955, a Comissão promove um novo estudo, este porém, com objetivos totalmente diversos dos estudos promovidos pelas comissões anteriores. *Relatório: Nova Metrópole do Brasil*²⁵, (1955), concentra, portanto, um levantamento minucioso da área escolhida lançando algumas diretrizes urbanísticas para a sua ocupação. Sua função era estudar a área a partir do plano urbanístico a ser empreendido para a Nova Capital, como constava na Constituição. Dele resultariam o primeiro plano-piloto oficial para a Nova Capital (Raul Pena Firme, Roberto Lacombe e José de Oliveira Reis)²⁶; o plano de energia hidroelétrica (engenheiro-eletricista General João de Saldanha da Gama com o professor Ernani da Mota Rezende) e os primeiros estudos de águas e dos coletores gerais dos esgotos do sítio (engenheiro Francisco Saturnino de Brito Filho).

O projeto urbanístico define um traçado viário e algumas setorizações, apropriando-se das principais vertentes urbanísticas internacionais. O plano de água e esgoto segue a planta do projeto urbanístico, demonstrando tamanha interação entre as técnicas necessárias para uma boa apropriação do sítio.

Saturnino de Brito Filho também demonstra tamanha correspondência às atualizações internacionais ao iniciar seu memorial citando Thomas Adams, Diretor-Geral do Plano Regional de New York, como principal referência para os estudos de água, esgoto e drenagem, além da obra completa de seu pai, Saturnino de Brito.

O relatório de energia elétrica segue as diretrizes do relatório de Lucas Lopes e Antonio Carlos Cardoso entregue na extinta Comissão presidida por Djalma Polli Coelho, além de demonstrar um levantamento do potencial natural da área.

O nome para a futura capital também foi tema do relatório, tendo sido sugerido Vera Cruz. Mesmo sem existir, anteriormente a todos esses estudos, a Nova Capital ostentou algumas designações que, a cada época, retratavam o contexto em que era idealizada. Assim decorreram Nova Lisboa, Imperatoria, Cabrália, Brasília, Tiradentes, Vera Cruz, e, até, Getúlio Vargas (este nome sugerido pela Câmara de Vereadores de Carazinho, Rio Grande do Sul, em 1948). Apesar dos esforços, prevaleceu Brasília²⁷, o único nome mais de uma vez aclamado e aceito por agentes históricos de diferentes períodos.

15. Estudo de proposta de plano piloto para a Futura Capital Federal, Raul Pena Firme, Roberto Lacombe e José de Oliveira Reis

16. Levantamento topográfico

17. Plano de Esgoto para o Projeto

Assim encerrados os estudos sobre as áreas e definido o sítio para a construção da Nova Capital, que já dispunha de plano urbanístico e de infra-estrutura (água, esgoto, drenagem, energia elétrica e de comunicações viárias), a Comissão contou, ainda, com o auxílio do governo do estado de Goiás para a desapropriação das terras, coordenada pela *Comissão de Cooperação para a Mudança da Capital Federal*. Então as últimas medidas foram tomadas pela Comissão encerrando o ano de 1955 com algumas diretrizes para o ano seguinte que promovessem a efetiva transferência. Assim, quando JK assumiu a presidência grande parte das terras que seria destinada à Nova Capital já se encontrava desapropriada.

Essas definições, enfim, atestaram as décadas de estudos sobre as várias áreas. A escolha, portanto, atendeu à maioria (senão a todos) dos critérios levantados pelas Comissões. Brasília, como o Distrito Federal, ficou localizado em região central do país, no seu interior e equidistante das principais capitais brasileiras. Cumpriu o desejo de muitos políticos de aproximá-la de seus centros eleitorais e obedeceu às normas de segurança enunciadas pelos militares. Evitou a vulnerabilidade de uma capital litorânea ao mesmo tempo em que se promovia a colonização do interior do país. Essa colonização não apenas disseminava o desenvolvimento antes concentrado em pequenas áreas industrializadas como levava infra-estrutura para a região central do país, como foi previsto pelos planos nacionais do viário, de energia elétrica, de abastecimento de água, de produção agrícola e comercial. A decisão, portanto, estabeleceu um novo modo de controlar o território nacional desabitado e de superar as fronteiras seculares.

Inevitavelmente esses estudos não só deram continuidade ao processo histórico como influenciaram boa parte dos planos propostos para a Nova Capital. Ilustraram as principais características naturais da área como também propuseram algumas diretrizes, cujo maior exemplo é a construção de um lago artificial que colaborasse nas condições salubres do sítio. Condições que se fazem presente em muito dos planos.

2. Precedentes da Ocupação do Planalto Central

A ocupação do Planalto Central brasileiro deve aos fatos passados muito mais do que normalmente é relacionado, pois sempre se atribui à construção de Brasília, tão somente, todos os méritos da interiorização do país. Brasília concretizou essa colonização, entretanto esses contornos foram antes se definindo a partir de um longo processo em que pesaram as intervenções propagandísticas; as lendárias; as históricas; as especulativas e as físicas, propriamente ditas.

A ocupação ideológica antecedeu e, de certa forma, promoveu a ocupação física, incentivando e criando caminhos para que, de forma oficial com a iniciativa do governo, ela se efetivasse. Essa primeira ocupação, a ideológica, convenceu as bases sociais da necessidade da interiorização da população brasileira em terras quase que totalmente desocupadas, portanto improdutivas do ponto-de-vista econômico. Nesse processo, algumas ações colaboraram para comprovar a possibilidade dessa ocupação, com apoio público e particular, procurando justificar seus fins a partir do bem coletivo. Por fim, a ocupação inteiramente oficializada como meta do governo concluiu essa etapa da interiorização construindo condições físicas para que a mobilidade interna do Estado fosse efetivada, apresentando como seu marco zero a Nova Capital Federal.

2.1 Os Exemplos Urbanísticos

A idéia de construir uma nova cidade no país, desde a sua colonização, havia deixado de ser algo impossível ou difícil de ser concebido. Desde a renascença européia o território nacional havia sido surpreendido com a desenfreada vontade em transformar as matas virgens em civilizações artificiais²⁸, incorporando nas suas concepções e ideais as principais novidades estrangeiras, experimentando-as empiricamente.

Entretanto, a questão da transferência da Nova Capital não apenas implicava em simples construção de uma cidade nova, mas de uma capital federal. Certamente a transferência da capital mineira da então Vila Rica para Belo Horizonte, com suas grandiosas perspectivas; com novos alargamentos das ruas; e propostas segundo concepções estrangeiras atualizadas nas matrizes barrocas; certamente insinuava um desejo nas mentes visionárias de então.

Não distantes, os exemplos de Washington e Sidney comprovavam e aproximavam a possibilidade da interiorização da capital federal de um país a partir de uma nova estrutura. Não são poucas as referências a essas cidades nos defensores de Brasília assim como não são poucas as similaridades, como a da construção de um lago artificial que contornasse a cidade nova; ou então a abertura de um concurso que lhe pudesse legitimar a incorporação das principais atualidades urbanísticas. No caso da capital norte-americana, muito dos argumentos de defesa da cidade e proteção do território foram de lá importados pelos nossos entusiastas.

Mas foi Goiânia o principal elemento dessa alavanca. Originada na política desenvolvimentista getulista, tornou-se num bem articulado argumento político de Pedro Ludovico Teixeira. Dentre as estratégias estava a tentativa de

18. Planta geral da cidade de Belo Horizonte

deposição da velha oligarquia dos Caiado, abraçando a elite agropecuária do sul do estado e representando, assim, um novo sistema vigente. A idéia de transferência da capital do estado já era um tema recorrente na história local, condição que forneceu bases para o sucesso do empreendimento.

Em meio à euforia desenvolvimentista que redundaria na política de metas de JK, a construção de uma nova cidade capital regional em meio ao sertão não apenas congregava o ideal de modernidade. Sintetizava os anseios de integração nacional, de ocupação do território central e da redefinição de um novo mercado interno²⁹. Concebida por Atílio Correia Lima e, posteriormente, redefinida por Armando de Godói, foi gerenciada por uma empresa estatal e construída por uma empresa privada, sob coordenação da família Coimbra Bueno, notáveis construtores que se mobilizaram em defesa da Nova Capital Federal, como trataremos a seguir.

Suas características urbanísticas pouco se evidenciam no projeto construído de Brasília, mas mesmo assim é possível notar, cerca de vinte anos antes, uma postura dualista entre os elementos geométricos e sinuosos incorporados. Sua maior influência, portanto, está em concretizar um ideal de cidade nova capital na região central do país, comprovando a possibilidade de tamanho empreendimento como modelo de modernidade. A partir de então, não cessaram iniciativas e defesas como forma de impulsionar, ainda mais, o desenvolvimento da região. As defesas políticas assim como as ações públicas vertiam, cada vez mais, à transferência da capital federal como forma de coroar a iniciativa de colonização do Planalto Central e, conseqüentemente, promover o seu desenvolvimento. Goiânia tornou-se, portanto, num forte elemento propagandístico para a aceitação, paulatina, de um novo empreendimento.

Vindo do exterior, outro exemplo recente de construção de cidade nova capital promovia as intenções locais. Chandigarh, no plano internacional, foi a primeira grande cidade inteiramente construída sob os argumentos modernizantes de Le Corbusier, seguidos por Pierre Jeanneret, Jane Drew e Maxwell Fry. Seus ecos fariam ressoar no Brasil o desejo de uma Nova Capital moderna, símbolo internacional de uma política progressista, como se queria fazer supor com os argumentos desenvolvimentistas e industriais.

Assim como em Punjab, Brasília seria o mote perfeito para a imagem de um país periférico que desejava ingressar-se na seleta escala dos países desenvolvidos, construindo uma imagem internacional a partir de um grandioso e inédito empreendimento urbanístico.

Tamanha publicidade em torno da capital asiática não tardou em ser incorporada pelos discursos de alguns arquitetos brasileiros, que enxergavam nesse empreendimento a definitiva aplicação dos conceitos de vanguarda, e assim justificaram suas decisões no projeto desenvolvido para a Nova Capital brasileira.

Platô de 400m de altitude, aos pés do Himalaya e dominando planícies e vales, é hoje a cabeça orientadora de milhões de almas, da exuberante região da Ásia.

O mais moderno centro burocrático e urbanístico do velho continente, Chandigarh irradia saúde e bom gosto estético ao mais antigo povo do mundo.

Brasília, procurada e encontrada, num planalto de mais de 1.000m de altitude, propõe-se, também, a se constituir em modelo de urbanismo e arquitetura. Nela tudo é descampado, luz, harmonia. Não lhe falta clima suíço das cidades que servem de terapêutica. Sobra-lhe a água em mananciais inúmeros e no subsolo rico.³⁰

Embasando os argumentos recorrentes de então, essas cidades capitais contribuíram na conformação de um pensamento homogêneo em promover a transferência da capital brasileira como forma de conceber uma cidade moderna e capaz de estabelecer um símbolo para a nação, coroados a política desenvolvimentista corrente.

2.2 As Lendas e os Mitos

As diversas abordagens e incentivos para a interiorização da Nova Capital produziram uma intensa bibliografia no decorrer dessas discussões. Livros e defesas apaixonadas construíram, no plano real, alguns mitos e lendas sobre a necessidade em transferir a capital federal. Atualmente é reconhecida a eficiência da construção histórica em que pesaram discursos remontando alguns fatos do passado que legitimassem tal empreendimento. Os primeiros estudos (acima trata-

19. Projeto para Goiânia – Plano Armando de Godoy

20. Plano para Chandigarh, Le Corbusier, 1950

dos) bem como o segundo projeto para a Nova Capital³¹ já condicionava a transferência da cidade como um fato histórico autêntico e irreversível cercado por elementos eleitos para justificá-la como tal.

As 'histórias de Brasília' demonstram três preocupações muito claras que interagem entre si: legitimar a mudança da capital para Brasília, evocando, para isso, a autoridade do passado, da história e da tradição; definir o verdadeiro significado de Brasília, visto como um acontecimento imprescindível para o processo de formação nacional e até mesmo inscrito no 'dever histórico' do País; e definir o verdadeiro responsável pela mudança.³²

A primeira, e mais curiosa lenda, que foi retomada em diversas situações de defesa do local para a transferência foi a lenda de São João Bosco. Italiano, o Santo Bechi, canonizado em 1934, afirmava ter antecipado com um sonho, em 1873, a construção de uma nova cidade, que pelas suas descrições sobre a região e sobre o local de implantação coincidia com a área escolhida, no século seguinte, para a construção de Brasília. Segundo as leituras históricas sobre tal fato, São João Bosco havia descrito o Planalto Central brasileiro, indicando o local aproximado do aparecimento de uma nova terra prometida junto a um lago, na América do Sul.

Entre os graus 15 e 20, havia uma enseada bastante extensa, que partia de um ponto onde se formava um lago. Disse então uma voz, repentinamente: quando se vierem cavar as minas escondidas em meio a estes montes, aparecerá aqui a terra prometida, que jorrará leite e mel. Será uma riqueza inconcebível.³³

Repetidas vezes esse fato, entre tantos outros, foram evocados para a justificativa da transferência da Nova Capital para o Planalto Central. Em posição de destaque nas margens do Lago Paranoá, Dom Bosco foi homenageado com uma Erminda que leva seu nome.

Num país autenticamente religioso, a afetividade com as justificativas cristãs não poderiam ser gratuitas, e assim se efetivou, em meio ao sertão goiano a primeira missa rezada sobre a terra, enfim, escolhida. Em 1957, sob uma tenda montada no Cruzeiro, ponto de destaque dentro da área definida, Dom Carlos Carmelo de Vasconcellos Motta, Cardeal Arcebispo de São Paulo, discursou em campo aberto para mais de uma dezena de milhares de trabalhadores e autoridades presentes no local, entre eles o presidente da república, ministros e governadores.

Seu discurso, além dos elogios explícitos ao presidente JK pelo feito da interiorização da capital federal, eleva essa atitude ao plano dos maiores acontecimentos do país tendo sido apenas precedido pelo descobrimento e pela independência. Colabora, assim, na formulação de um pensamento otimista e único na idéia de uma Nova Capital que permitisse a *integração da Amazônia na vida nacional*, que detivesse a *fuga do nosso sertanejo*, que proporcionasse aos nordestinos *oportunidades de se fixarem em colônias nacionais* unificando e civilizando o país.³⁴

21. Primeira construção em alvenaria – Erminda D. Bosco

22. Ponto mais alto de Brasília – 1175 metros – onde foi realizada a primeira missa em 03.05.57

A retomada da imagem da cruz como forma de posse do território, utilizada por Costa no seu memorial do Plano Piloto, em nada se distancia de uma realidade religiosa que encontrava na história elementos que lhe garantissem um respaldo eminentemente nacional para a proposta da cidade capital.

Além da inspiração e das justificativas católicas, outra forma de metáfora foi instituída pela historiografia como um precedente dos ideais e da necessidade de interiorização da capital federal. Assim, o mito bandeirante foi retomado como uma insistente justificativa na coadunação dos esforços afins. Bernardo Sayão, retratado como o grande desbravador das matas na construção das principais vias de acesso à Nova Capital, tornou-se a principal metáfora dessa ilustra-

ção pelo seu carisma com os empregados, pelos seus reais esforços na empreitada e até pela forma trágica de sua morte, na queda de uma árvore centenária quando da sua derrubada para a abertura da estrada.

Mas o mito bandeirante, redefinido pelas ações oficiais impulsionadas pela campanha *Marcha para o Oeste* (que será posteriormente tratada neste capítulo), buscava um novo sertanejo que deveria descobrir a civilização no próprio sertão, e para lá impulsionar o desenvolvimento através da migração do litoral para o interior. A promessa de equilibrar o desenvolvimento do país a partir da sua recolonização pelos próprios brasileiros, retomava-se a história bandeirante como um modelo legitimador de tamanho esforço. *Pioneirismo, desbravador, fronteiras, e integração* foram algumas das palavras que ecoavam nos discursos oportunistas de então. Não por acaso, um dos primeiros acampamentos que tomava dimensões de cidade, na construção da Nova Capital, foi denominado de Núcleo Bandeirante, expressando a mentalidade exploradora da iniciativa de muitos trabalhadores.

A mobilização dessas comparações não advinha apenas dos sertanistas políticos ou das análises geopolíticas, mas, também, da classe intelectual que acentuava essa metáfora. Cassiano Ricardo, notável pela sua obra sobre o bandeirismo, criou uma *toada pra se ir a Brasília*³⁵, evocando a sua esperança na Nova Capital como um contraponto à cultura litorânea.

*Vou-me embora pra Brasília
sol nascido em chão agreste
Como quem vai para uma ilha.
A esperança mora a oeste.*

*Vou-me embora pra Brasília
por determinação celeste.
Pouco me importa a distância,
Lá encontrarei minha infância.*

2.3 Os Instrumentos de Divulgação

Certamente o maior instrumento de divulgação da idéia de se construir Brasília foi o próprio governo federal, através de seus políticos entusiastas e de visionários goianos que se dedicavam ao tema como forma de articulação das ações para a sua efetivação. Entretanto, a Nova Capital foi matéria-prima para outras fontes de informação. A imprensa tratou do tema nas suas mais diferentes abordagens, polemizando e notabilizando o feito da transferência, preliminarmente, e de sua construção, posteriormente.

Esses instrumentos foram fundamentais não apenas para divulgarem os ideais, mas, e, sobretudo, para aumentarem a aceitação de tamanho empreendimento face à pouca expressividade que ao longo dos anos as escassas ações favoráveis repercutiam. No então Distrito Federal havia forte oposição à transferência, já que o Rio de Janeiro poderia perder parte das regalias que lhe eram devidas como capital do país.

Com a decisão de JK, os ataques públicos aumentaram surgindo novos inimigos, em geral velhos conhecidos do sistema político. Carlos Lacerda, líder udenista e um dos principais opositores à política de JK não tardou em usar de seu jornal, *Tribuna da Imprensa*, para contrapor-se à mudança da capital federal, e mais tarde acusando o governo de corrupção através da sua construção.

Lacerda não fora o único, mas representou uma minoria que perderia a voz com o avanço das obras no Planalto Central. Ficou conhecida a disputa entre os Mudancistas e os Fiquistas, como forma de polarizar as discussões em torno do tema. Mobilizada, a antiga capital prestava o serviço da oposição enquanto nas demais capitais as defesas iam se construindo aos poucos, paulatinamente e segundo intenções muito específicas.

A maior propaganda de Brasília foi ela própria. Com o início de suas obras, em menos de 12 meses a aceitação da população e a regeneração do discurso da oposição política haviam se transformados. Não mais questionavam a transferência, mas abordavam as formas de sua construção e o tempo que se levaria para a mudança. As principais críticas diziam sobre seu distanciamento da população e por estar plantada em meio ao cerrado, local deserto e sem repercussão social no seu cotidiano.

Os órgãos da imprensa ajudaram a desfazer a idéia de uma cidade isolada no sertão e a promover a metáfora da modernidade e do desenvolvimento atrelados à Nova Capital. Como já tratamos, o primeiro órgão a dar luz ao tema foi o jornal *Correio Braziliense*, no início do século XIX, editado por Hipólito da Costa em Londres, em cujas páginas eram recorrentes as defesas pela criação de uma nova cidade capital para o país, e que se assegurasse sua localização no centro do território nacional.

Outros jornais e revistas também declararam cumplicidade à Brasília, surgidos para a sua própria defesa. Pioneiro, o jornal *O Planalto*, editado em Santa Luzia (atual Luziânia) por Plácido de Paiva e Evangelino Meireles, em 1910, já defendia a transferência da capital federal para o Planalto Central como forma de desenvolvimento regional. No mesmo ano, a revista *Informação Goyana*, editado pelo major Henrique Silva, iniciava uma defesa pelos mesmos ideais, enfatizando as vantagens do Brasil Central. Anos depois, o jornal *Rumo ao Oeste*, 1939, publicado pelos irmãos Coimbra Bueno, antecipava ao público a referência ao mito bandeirante na colonização do território nacional e expressava o interesse goiano em aproximar sua capital regional à capital federal.

Nesse mesmo período, a *Radio Brasil Central* buscava aumentar seus defensores e adeptos através de veículos de massa, num forte apelo propagandístico, cujos interesses voltavam-se aos negócios da família Coimbra Bueno, que ainda se gabava pela inteira construção de Goiânia.

Posteriormente foi lançado o *Jornal de Brasília*, também promovido pela *Fundação Coimbra Bueno*³⁶, que alcançava ainda um número maior de população, pois circulava com o semanário *Singra*, atingindo, sobretudo o estado de Goiás através de outros jornais (*Jornal do Povo*, *Gazeta Trabalhista*, *Imprensa*, *Cidade de Goiás*, *Ipameri-Jornal*, *Jornal do Planalto*, *Brasília Jornal e Folha Populista*). Evidentemente esses meios de informação não apenas incidiam sobre a transferência da capital federal como denotava a posição de seus mantenedores. Segundo a idéia do Senador Coimbra Bueno exposta pelo jornal, somente com Brasília os problemas nacionais poderiam ser resolvidos:

*Minha eleição, para o posto que hoje ocupo, tem como finalidade lutar pela MUDANÇA DA CAPITAL. Nisto empenharei todos os meus esforços, para que nossos anseios, no sentido de elevarmos o Brasil a um lugar de destaque dentre as Nações sejam concretizadas na maior brevidade possível. E só conseguiremos nossa libertação político-econômica INTERIORIZANDO A CAPITAL DA REPÚBLICA.*³⁷

A apologia à transferência ganhou maior destaque a partir de 1957, quando então o presidente JK tomou as principais providências para a mudança, iniciando algumas construções sem sequer ter em mão o plano urbanístico definido. Nesse mesmo período o governo lança a revista *brasília* com a intenção de promover a Nova Capital, registrar sua construção e torná-la num fato memorável da história nacional. Registrando e divulgando segundo a visão do governo, a revista reuniu não apenas o conteúdo exclusivo da construção como também algumas repercussões populares, como poesias e músicas criadas especialmente para a cidade. Consagrando um período de intensa publicidade em torno da Nova Capital, a revista ilustrou o processo que reverteu a opinião pública a favor da construção já em andamento. A grandiosidade e o espírito ufanista tomaram conta das páginas editadas e contagiaram, ou foram contagiadas, pelo mesmo espírito que impregnava a sociedade.

A partir de então não foram poucas as publicações surgidas estritamente para esse fim. *Hora de Brasília*, *Primeira Hora*, *O Pioneiro*, *A Tribuna* foram algumas das publicações em 1957³⁸. Assim não cessaram os atos de defesa que se seguiram até a inauguração da cidade, atestando os esforços para lá compenetrados e que foram magistralmente divulgados por toda a imprensa brasileira (as principais revistas dedicaram números exclusivos para a cobertura do evento) e pela imprensa internacional, não estando restrito aos meios específicos de urbanismo, mas sendo propagandeada pelas principais publicações estrangeiras.

23, 24 e 25

Publicação em revistas internacionais (inauguração de Brasília)

Assim como os órgãos de publicidade, um fato singular também se propôs a retratar a Nova Capital brasileira para o restante do mundo. O Congresso Internacional Extraordinário de Críticos de Artes³⁹ foi excepcionalmente realizado no Brasil em 1959, fora de seu período convencionado, trazido a partir dos esforços de Mário Pedrosa, crítico de artes e árduo defensor do plano de Lúcio Costa e da mentalidade utópica da construção de uma Nova Capital moderna.

Sua realização deu-se nas cidades de Brasília (em construção), São Paulo (durante a realização da Bienal Internacional de Artes) e no Rio de Janeiro (em meio à inauguração de parte do acervo do MAM). Apesar das críticas severas de alguns dos participantes, sobretudo de Bruno Zevi, o evento permitiu a aproximação da crítica internacional ao empreendimento, servindo ao mesmo tempo como um elemento propagandístico e legitimador da Nova Capital⁴⁰. Bastava

apenas a presença da crítica internacional na Nova Capital, ainda em construção, para lançar-lhe luz à opinião mundial.

E dentre tantas manifestações, Mário Pedrosa pode ser considerado elemento coroador das manifestações pró-Brasília. São dele as opiniões triunfantes⁴¹ sobre a Nova Capital, em que elabora diferentes defesas nos anos de 1957 e 1959, a partir de um olhar sensível à conformação cultural da identidade nacional. Caracteriza Brasília como uma expressão da modernidade nacional, dialogando com as tradições de uma civilização artificial, porém autenticamente americana. Defende a peculiaridade utópica da proposta de Costa e a subscreve na justificativa de um pensamento originalmente brasileiro. Não perde a veia crítica, porém colabora de modo autêntico para a assimilação da Nova Capital.

2.4 As Ações Públicas e as Institucionais

Foram inúmeros os esforços coletivos e individuais para a transferência da capital federal para o interior do território nacional. Em geral apoiados em interesses particulares – sobretudo os políticos vinculados ao potencial eleitoral do estado de Goiás.

Essas ações, geralmente pontuais e sem resultados imediatos que efetivasse a transferência, serviram ao lento processo de definição da mudança. Raras vezes incidiam diretamente na questão, mas, na visão de conjunto dessas atitudes, colaboraram com o reforço político e público da idéia.

Dentro da Câmara dos Deputados muitos políticos expressaram o desejo de mudança através de discursos inflamados, defesas redundantes e sugestões de leis. Poucas foram acolhidas, porém uma proposta de 1921 originou o primeiro marco físico para a transferência. Apesar do caráter simbólico e comemorativo, foi acatada a sugestão do deputado goiano Americano do Brasil e maranhense Marcelino Rodrigues Machado de se instalar a Pedra Fundamental da Nova Capital, em Planaltina (nas imediações da região definida pela Comissão Cruls) em comemoração ao centenário da Independência do Brasil⁴². Convertido em decreto em janeiro de 1922, o presidente Epitácio Pessoa autoriza a instalação do marco⁴³ a 7 de setembro do mesmo ano. Apesar da ausência do presidente na solenidade, o então diretor da Estrada de Ferro de Goiás, o engenheiro Ernesto Balduino de Almeida celebra a comemoração que fica instituída no perímetro do Distrito Federal (local escolhido pelo próprio engenheiro).

Entre a entrega do *Relatório Cruls* e a comemoração do centenário da independência houve um silêncio sobre a transferência da capital. Com essa atitude oficial do governo retomaram-se algumas ações, como o projeto apresentado no Congresso⁴⁴ que autorizava a abertura de concorrência pública para a construção da Nova Capital num prazo de dez anos por uma empresa privada.

A euforia das comemorações oficiais provocou algumas reações. Em 1924, o tenente-coronel Luis Mariano de Barros Fournier⁴⁵ expõe, em entrevista ao jornal *A Pátria* e depois como projeto destinado ao Senado, um projeto em que se responsabilizava em construir, praticamente sozinho, a Nova Capital no Planalto Central num prazo de 10 anos, a ser inaugurada no dia 15 de novembro. Defendia a interiorização por compreender que tal solução poderia trazer, ao país, benefícios econômicos, políticos e morais, criando empregos necessários para o desenvolvimento do interior.

Ao seu cargo ficaria toda a construção do plano urbanístico e dos principais edifícios da cidade; e uma estrada de ferro ligando o Quadrilátero Cruls ao Rio de Janeiro, Cuiabá, Salvador, Recife e Belém, com cerca de 7.000 Km e denominada *Estrada de Ferro Redentora*. Como recompensa, o autor teria permissão de explorar as ações da estrada de ferro, repassando algumas vantagens para os acionistas, como exploração das futuras atividades industriais na Nova Capital bem como uma porcentagem sobre a venda das terras da cidade. Essas seriam as formas de financiamento para a construção, não onerando os cofres públicos.

Os principais edifícios governamentais ficariam a cargo do governo federal, entretanto todo o restante da cidade⁴⁶ seria destinado à Comissão Construtora da Nova Capital, presidida pelo próprio Barros Fournier e fiscalizada por órgãos federais. Sua proposta fora encaminhada ao Senado, porém esbarrou na complicada política do presidente Artur Bernardes, em 1925.

Nos anos 30, outra iniciativa particular também se interessava pela construção da Nova Capital. A *Fundação Coimbra Bueno pela Nova Capital do Brasil*, vinculada à família Coimbra Bueno - construtores de Goiânia -, articulou vários argumentos e ações a fim de promover, a exemplo do bem sucedido empreendimento goiano, a transferência definitiva da capital federal para o estado de Goiás. Para isso a fundação contou, sobretudo, com a articulação política de um dos irmãos visionários, o senador Jeronymo Coimbra Bueno, que teve ampla participação nos debates realizados pelas Comissões surgidas no Senado e na Câmara.

Declarada como órgão de utilidade pública em 1961 pelo presidente JK, a fundação foi, talvez a entidade que melhor representou a união dos interesses particulares com os públicos pela transferência da Nova Capital, por articular ações no plano privado (afinal a iniciativa partia de pessoas ligadas a uma construtora particular) com as do plano público (pela inserção de Jeronymo nas Comissões federais de discussão sobre a transferência).

Suas principais atividades redundaram em algumas iniciativas do governo federal que acarretaram em novas ações públicas relacionadas à interiorização da população brasileira; ou retomaram as discussões sobre a transferência da capital federal. Em ambos os casos, foi proporcionada a retomada do debate.

A criação do *Jornal Rumo ao Oeste*, da *Radio Brasil Central* e do *Jornal de Brasília* (como já tratamos no item anterior desse capítulo) estimulou a propaganda e a opinião pública a favor da transferência, retratando as vantagens para o povo goiano e a busca pela integridade do território nacional, com o equilíbrio do desenvolvimento do país.

Conferências, convênios com prefeituras, palestras e panfletos realizados e distribuídos por todo o país

também promoveram a idéia e suscitaram debates antes diminuídos pela oposição à mudança. Jeronymo Coimbra Bueno, no Senado, opunha-se veementemente à mudança provisória da capital federal para uma cidade existente (Belo Horizonte, Goiânia ou alguma cidade do Triângulo Mineiro) por não haver condições reais dessas cidades receberem funções para as quais elas não haviam sido projetadas. E assim seguiram várias menções de apoio à construção da Nova Capital, tendo sido apreciada, numa de suas últimas ações, a verba de Cr\$ 120.000.000,00, em 1955, para a desapropriação de terras no Planalto Central.

Outro esforço da entidade foi ter promovido a *1ª Comissão de Estudos da Civilização Sertaneja*, em 1956, com o intuito de retomar os valores do povo interiorano, planejando uma nova civilização para a Nova Capital, a partir de seus hábitos, vestuário, comida, etc., originando, assim, um manifesto pela civilização sertaneja. A mentalidade de uma nova cidade para um novo homem expandia-se das intenções de arquitetos e urbanistas alcançando esferas ainda mais distantes.

*Teremos a primeira civilização planificada sobre a Terra!*⁴⁷

Porém, a iniciativa da instituição que mais benefícios trouxera ao povo interiorano foi a sua primeira ação: uma carta ao presidente Getúlio Vargas, em 1939, argumentando pela defesa da transferência em seu mandato, opinião esta atestada pelo sucesso empreendido em Goiânia e pelas vantagens trazidas pela construção de Belo Horizonte. Como resposta, em discurso do Presidente em 1940 em Goiás, Getúlio Vargas inaugura a *Cruzada Rumo ao Oeste*. A *Cruzada* tornava-se uma extensão da *Marcha para o Oeste*, com o lema de *neo-bandeirismo* que desde 1937 já estava incluída no programa do Estado Novo com o objetivo de equilibrar o desenvolvimento do país, colonizar o sertão oeste do território e mantê-lo unido a partir de suas tradições, de suas atividades e dos desdobramentos político e econômico. Apesar de pouco remetidas ao processo de transferência da Nova Capital, essas ações públicas e privadas de colonização do Planalto Central mantinham uma coesão da política regional e federal e anteciparam muito dos argumentos que seriam vitais para a efetiva transferência em 1957.

*Daí então a primeira idéia, que eu acho que me ajudou minha primeira, minha, que foi no ano anterior a ela, que era de nós lançarmos o exemplo de Goiânia para o Governo Federal considerar a mudança da capital federal. Preparamos um memorial para o Getúlio e eu fui levar o memorial para o Getúlio. (...) Ele disse: 'Ora, vocês são uns rapazes tão capazes e agora vocês vêm com uma idéia desta? (...) Não, mas cês têm uma coisa muito boa aqui, que essa eu apóio. É a Marcha para o Oeste, vocês tão dizendo que a mudança da capital é necessária pra marcha do oeste, Marcha para o Oeste. (...) Essa eu apóio'.*⁴⁸

A *Marcha para o Oeste* sintetizou, através da ocupação do sertão, o projeto político com o projeto de união da Nação, incentivados por um governo nacionalista.

Quanto aos relatos oficiais, a influência dos Coimbra Bueno permeia apenas os discursos embalados por Jeronymo, no Senado. Não há outras menções de suas atividades junto aos governos. Entretanto receberam o título de utilidade pública, muito provavelmente, pela euforia causada na inauguração da Nova Capital. O documento publicado pelo Diário Oficial (12.01.61), segundo um tom apologético, reconhecia na família Coimbra Bueno, alguns dos principais personagens na colonização do estado de Goiás - através da construção de Goiânia. Consequentemente, reconhecia os esforços empreendidos para a transferência da capital federal, desde 1938, quando do *ponto de partida da arrancada que culminou na construção de Brasília*⁴⁹. Assim, o título recebido pela instituição valia-se da justificativa de que seus participantes foram reconhecidos os construtores da cidade de Goiânia e esta foi considerada *como obra piloto de Brasília*⁵⁰. Esses argumentos revigoraram os desejos da família Coimbra Bueno em serem, novamente, considerados os novos bandeirantes, colaborando na transferência das capitais e no povoamento do interior do país.

2.5 As Ações Imobiliárias

Apesar de não estarem previstas em leis, comissões ou em instituições públicas, as ações imobiliárias foram as pioneiras na tentativa objetiva de ocupação da área demarcada pelo governo federal. Sempre à margem do processo oficial, pode-se considerar que essas ações iniciaram-se a partir da valorização das terras com o primeiro ato federal de ocupação do Retângulo Cruls, a colocação da pedra fundamental em 1922. Essas ações representaram medidas efetivas e particulares de obtenção de lucros imediatos com a valorização das terras demarcadas. Antes de qualquer desapropriação, que foi ocorrer em meados de 1955, as empresas particulares exploraram, durante três décadas, a comercialização dessas áreas, previstas preliminarmente a servirem aos interesses públicos.

Alguns proprietários locais apressaram-se em fazer loteamentos e vendê-los, sobretudo para compradores do Rio de Janeiro e São Paulo. Já em meados dos anos 20, em 1924, Barros Fournier, no seu discurso sobre a construção da Nova Capital atentava, no Senado, para os agentes imobiliários⁵¹ que estavam vendendo as terras do Quadrilátero Cruls desde o lançamento da pedra fundamental.

O segundo episódio similar que se tem conhecimento, foi a elaboração de um traçado urbanístico para a Nova Capital, registrado em cartório de Planaltina em 1927. Pelos registros, esse foi o primeiro plano para Brasília, tendo

sido elaborado por agentes imobiliários a partir da valorização da Fazenda do Bananal, área que se acha junto ao Retângulo Cruls. Portanto, o primeiro projeto para a Nova Capital⁵², foi decorrente da dinâmica imobiliária regional, da valorização da terra e sua negociação como produto de mercado.

Esse projeto, apesar de se destinar extra-oficialmente à capital federal, não foi a última expressão imobiliária desse período. Outros, denominados Planaltópolis e Planaltinópolis, decorreram entre os anos de 1928 e 1930, na mesma área da Fazenda Bananal⁵³.

As atas da *Comissão Especial de Mudança da Capital da República*, em 1948, continuavam a tratar do assunto como pauta oficial, devendo a comissão tomar as providências necessárias para a desapropriação de terras que, indevidamente, foram vendidas como forma de obtenção de lucros particulares, em meados da década de 20. Definindo as regras para ocorrer a desapropriação de modo justo e viável, ressalta o ocorrido:

*Esta lei visa coibir as especulações gananciosas em torno dos imóveis situados nas zonas suscetíveis de receber a sede da futura Capital do país, no Planalto Central, fenômeno que já começa a se manifestar. Seja qual for a área escolhida é evidente que a valorização dos terrenos deverá reverter em benefício da construção da própria Capital, pois a valorização será decorrente, antecipadamente ou não, dessa própria construção. Não será justo, pois, que alguns, por mais espertos ou por disporem de capitais se locupletem em detrimento do interesse coletivo. Está na memória de todos a indústria da venda de terrenos que sucedeu à implantação do marco, nas proximidades de Planaltina, por determinação do Presidente Epitácio Pessoa, em 1924, em que milhares de pessoas embaidas na sua boa fé, adquiriram terreno, de procedência nem sempre legítima, e cuja localização será duvidosa quando não possível. Foi uma mina para os especuladores desonestos. Transformado em Lei o presente projeto, o mal será cortado pela raiz (...).*⁵⁴

A comercialização não se manteve apenas aos arredores da área demarcada, mas espalhou-se pela região. Em Goiânia, por exemplo, foi aprovado pela Prefeitura Municipal um loteamento particular denominado *Vila Brasília*⁵⁵, aproveitando-se das notícias da transferência da Nova Capital para o Planalto Central.

Em 1953/4, o projeto de loteamento Nossa Senhora de Fátima, executado posteriormente em Planaltina, tornou-se num bom exemplo desses desencontros de interesses entre a iniciativa pública e a privada na construção da Nova Capital.

*Um outro caso típico a demonstrar a força dos negócios de terrenos está no Bairro N. S. de Fátima, entre a Asa Norte e Planaltina, em plena área do Distrito Federal, terra tornada de domínio da União por força da Constituição e de várias leis. Trata-se de um loteamento particular e até hoje não foi possível regularizar esta situação estranha que continua em litígio.*⁵⁶

Promovido pela *Imobiliária Paula*, de propriedade de Leopoldo e Arlindo Brandt, vendeu lotes para moradores de São Paulo e Rio de Janeiro para obter os lucros das terras valorizadas pelos boatos da efetivação da transferência da Capital Federal para o Planalto Central. O loteamento era vendido como um bairro da Nova Capital, que sequer havia sido projetada. As vendas ocorridas antes da construção do bairro resultou em alguns conflitos com os compradores, que ao verem as terras valorizadas após o início das obras da capital federal, iam em busca do

26. Detalhe do plano elaborado em meados da década de 20

27. Loteamento Nossa Senhora de Fátima

seu lote mas não encontravam nada. Muita propaganda foi dispensada para tal empreendimento buscando qualificá-lo como pioneiro na concepção da Nova Capital:

(...) Se as iniciativas oficiais constituem motivo de orgulho para o povo brasileiro, por outro lado, a iniciativa particular caminha de mãos dadas, num trabalho uníssono e equilibrado, contribuindo pra a valorização sempre crescente daquela próspera e fértil zona brasileira. Quem já teve a aventura de percorrer aquela área, sabe avaliar o esforço da iniciativa particular, que, num pioneirismo singular, atesta o valor da iniciativa como mola propulsora do progresso. Nessa alínea se enquadra perfeitamente a Imobiliária Paula, planejadora e executadora do primeiro loteamento na zona da futura Capital Federal. O “Bairro Nossa Senhora de Fátima”, traçado e executado dentro das modernas exigências técnicas, constitui empreendimento notável no setor das realizações imobiliárias. Para que se possa avaliar o esforço de mentores, srs. Leopoldo Brandt e Arlindo Brandt, basta dizer que o referido loteamento foi iniciado em 1953, tendo sido a sua planta aprovada pela Prefeitura Municipal de Planaltina, em 1954 e devidamente registrada no Cartório daquela cidade em 9 de dezembro de 1954, de acordo com a lei n. 58. Tais dados confirmam o direito sobre a área posteriormente escolhida para a nova sede da Capital Federal, atestando, como documento de fé, o pioneirismo dos irmãos Brandt, idealizadores e construtores do hoje valiosíssimo “Bairro Nossa Senhora de Fátima”. Recebendo das autoridades federais o apoio e o prestígio, comprovados por documentos pertencentes ao seu arquivo, a “Imobiliária Paula” coopera para o crescimento rápido daquela zona, em campanha de esclarecimentos a brasileiros de todas as partes do nosso vasto território. Inúmeras pessoas procuram diariamente os escritórios da firma Irmãos Brandt Ltda., localizados à Avenida Ipiranga 1248, 7º. andar, Conjunto 702, com telefone 36.7986, em São Paulo, para a aquisição de lotes de terrenos no “Bairro Nossa Senhora de Fátima”, futuro bairro residencial de Brasília. Tanto na Capital Paulista como em Planaltina, onde funciona um escritório da firma, o movimento desusado de procura de lotes constitui uma prova insofismável da valorização sempre crescente dos imóveis localizados nas proximidades de Brasília. Formando ao lado de tantos brasileiros ilustres (Israel Pinheiro, José Ludovico de Almeida, Ernesto Silva, A. de Moura Pacheco e Bernardo Sayão, citados anteriormente como defensores da transferência da Capital Federal para o Planalto Central) que mourejam diuturnamente para a consecução rápida dessa iniciativa, os irmãos Brandt, Diretores da “Imobiliária Paula” emprestam o máximo de seus esforços no sentido de incentivar o crescimento rápido da futura Capital, levando para aquela área as reservas materiais de um grande povo que sabe lutar pela conquista de seus ideais e que, enfrentando obstáculos de quaisquer ordens, leva de vencida os inimigos derrotistas do progresso desta grande pátria que é o Brasil.⁵⁷

Em outro fato não menos distante da oficialização da Nova Capital como empreendimento concreto houve igual interesse imobiliário. No Concurso, de 1957, para o plano piloto de Brasília houve uma participação grande de construtoras, sobretudo na lista de inscritos, tendo diminuído na de participantes. Em alguns casos percebe-se o intuito imobiliário presente, opinião igualmente dividida por um dos participantes do Concurso:

Havia alguns (projetos no Concurso) que, realmente, eram trabalhos imobiliários, de loteamento, dos vinte e pouco participantes. Mas onze ou doze, tinham muito conteúdo.⁵⁸

Em 1957 ainda eram recorrentes os anúncios em jornais de venda de terreno⁵⁹ junto à área da construção de Brasília. Em 1958 era denunciado mais um caso de especulação das terras ao redor do Planalto Central:

Grileiros agem à beira da rodovia Anápolis-Brasília. Prefeito (PSD) e escrivão do Primeiro Ofício de Abadiânia envolvidos na negociata de terras. Compram terras de falsos herdeiros a preços subfaturados.⁶⁰

Mas o último empreendimento que surgiu paralelo à construção da cidade, como forma de capitalização das terras ao seu redor, teve como principal arquiteto responsável Oscar Niemeyer, em 1960. A cidade Marina foi um empreendimento da Colonizadora Agrícola e Urbanizadora S. A. e tinha por objetivo implantar uma cidade destinada à produção agrícola aproveitando-se da população migrante de outros estados e do mercado que se estabelecia com a Nova Capital. Audacioso, definiu um plano urbano com a participação de Oscar Niemeyer, Paulo Peltier de Queiroz (engenheiro), R. Burle Marx (paisagista) e Luigi Gallioli (irrigação), apostando em nomes conhecidos como meio de propaganda. Essa estratégia

28. Recorte de jornal publicado na revista

fica evidente na forma de divulgação da cidade através do nome de Niemeyer (*Gênio Criador de Brasília*) e na divulgação do projeto: com propaganda na revista especializada de arquitetura, Módulo n. 18 (edição destinada à Brasília), e na popular revista Manchete, numa edição igualmente destinada à inauguração da Nova Capital, a 21 de abril de 1960.

**um sonho verde
no planalto central
brasileiro!**

**MILHARES DE FAZENDAS E
CHÁCARAS PARA VOCÊ ADQUI-
RIR COM TODA A SEGURANÇA!**

**UM PATRIMÔNIO SEU
E DE SUA FAMÍLIA
PARA TODA A VIDA!**

CIDADE MARINA

**uma realidade
que oferece a beleza do ambiente
e a segurança de propriedade de Brasília**

com rios de MARINA

**a natureza
a tranquilidade
a segurança
a beleza**

visitem por vez a beleza de sua propriedade!

a qualidade de vida de Brasília

SEM APROPRIAR ESTA EXCELENTE OPORTUNIDADE

MARINA

NO COLÔNIA AGRICOLA DO SEMINHO

**29, 30 e 31. Cidade Marina
empreendimento imobiliário**

E, finalmente, durante a construção da capital, houve tamanha polêmica e especulações, como nos casos anteriores. Num processo controverso que desvirtuou a concepção original de Costa, a NOVACAP promoveu a venda de lotes como um meio obscuro de renda, como atesta Andrade:

As vendas se iniciaram desde os primeiros tempos, precisamente por abril ou maio de 1958. As quotas propostas por Lúcio Costa, foram individualizadas nas projeções, isto é, o espaço ocupado no solo pela área construída ou sua projeção vertical.

Tudo foi feito de maneira tumultuada e desorganizada. Várias e graves questões se levantaram a respeito da competência de cartórios públicos para registros imobiliários de lei; desprezaram-se processamentos administrativos e legais, desconhecaram-se questões de terras que há anos se arrastavam em juízos. Não se acautelaram contra revendas, de modo que muitas projeções, vendidas e revendidas, tiveram que ser trocadas sob protestos. Não foram traçados planos para o desenvolvimento homogêneo e gradativo da cidade.

O Plano Piloto começou a sofrer modificações, devido a conveniências da NOVACAP e a injunções da política.⁶¹

A política da terra, preconizada por Lúcio Costa em seu relatório, já era, em si, uma solução de compromisso, decorrente talvez da conjuntura econômica e política do governo que se propôs transferir a Capital do País. Recentemente, ele mesmo, protestando em carta ao Presidente da NOVACAP, contra o

desvirtuamento de seu risco original diz:

Ocorreu porém, a errada venda indiscriminada dos terrenos correspondentes à projeção dos blocos a edificar⁶²

Esses dados fazem-nos refletir que o empreendimento da Nova Capital não se construiu isolado e em uma única gestão, mas partiu de diferentes interesses e objetivos, ilustrando, assim, cada período, e anunciando à opinião pública o empreendimento que estava por vir.

Deve-se ressaltar que a ocupação do Planalto Central pela Nova Capital deu-se por duas principais vias históricas: 1. a ocupação física através da construção de Goiânia na década de 30; das campanhas de ocupação do oeste do território nacional; e dos empreendimentos imobiliários que foram se reproduzindo e serviram de atrativo não oficial para a ocupação dos arredores; e 2. a ocupação ideológica, através dos diferentes instrumentos de divulgação e discussão pública sobre a Nova Capital, que atualizavam cada vez com maior ênfase, e segundo interesses os mais diversos, a idéia de interiorização da capital federal (alguns dos veículos utilizados foram os debates políticos, jornais, programas de rádio, revistas, reportagens, palestras, instituições, congressos, críticas, etc.).

E esse quadro tão diversificado ajudou a construir, em diferentes períodos, diferentes concepções urbanísticas para a Nova Capital, ora insinuando algumas referências urbanísticas; ora influenciando totalmente alguns planos, como foram todos os casos dos projetos elaborados desde 1927 até os planos apresentados no Concurso de 1957.

3. O Concurso Nacional para o Plano Piloto da Nova Capital do Brasil, 1957

Polêmico e controvertido, o Concurso Nacional para o Plano Piloto da Nova Capital do Brasil, realizado entre os anos de 1956 e 1957, não fugiu à regra da história de Brasília. Ganhoun páginas de jornais populares cariocas e paulistas, pela sua importância, e legoun à história do urbanismo um grande acervo da produção urbanística nacional, reunindo em 26 propostas as nuances e dualismos constantes de uma cultura urbanística em formação.

Sua análise, portanto, busca esclarecer parte da composição desse cenário entendendo-o como o momento iminente à concepção e construção da cidade e, por isso, agregador de valores que foram diretamente vinculados aos planos para a Nova Capital como, por exemplo, o número de habitantes calculados, o local definido, entre outros critérios que direcionaram parte das concepções. A importância do Concurso foi bem evidenciada por Wilhelm, nessa passagem:

Havia então pouca clareza nos meios não especializados sobre o significado da palavra “urbanismo”. Muitos o limitavam ao provincianismo embelezamento da cidade, admitindo tratar-se da atribuição do arquiteto; outros confundiam-no com saneamento e melhor tráfego, atribuindo-os a uma especialização da engenharia. A realização do concurso e a participação quase exclusiva de arquitetos, assessores por engenheiros, sociólogos, agrônomos, sanitaristas, economistas, etc. deu a expressão ‘Plano Diretor’ uma conceituação mais clara; tratava-se de planejamento integral, previsão de todas as facetas da vida urbana, criação de espaços, zoneamento, utilização diversificada do solo, etc.⁶³

O Concurso assentoun boa parte dos conceitos e práticas que se desenvolviam nas disciplinas arquitetônicas e urbanísticas no Brasil. Serviu para compilar o potencial criativo dos profissionais e demonstrar como a tradição e a vanguarda penetraram no conhecimento dessas práticas, oferecendo um panorama diversificado e de alto nível. Reuniu, a um só tema, soluções e ideais que traduziram espacialmente os anseios de uma sociedade nova.

3.1 Um Início Contraditório e a Criação da NOVACAP

Em Jataí, Goiás, a 4 de abril de 1955, Juscelino Kubitschek é interrogado por um cidadão em meio ao seu discurso público. Afirmando que iria cumprir, rigorosamente, a constituição se eleito presidente, JK é questionado por Antonio Carvalho Soares – o Tinoquinho - se ele transferiria a capital federal para o interior de Goiás, como mencionava a constituição. Afirmativo, o candidato compromete-se, pela primeira vez, e num discurso público, a transferir a capital federal para o Planalto Central⁶⁴.

Descrita assim, como um acaso, a biografia de JK privilegia o entusiasmo de uma Nova Capital, porém obscurece parte do processo de sua aceitação. Juscelino Kubitschek, e o próprio Israel Pinheiro – futuro presidente da NOVACAP e primeiro prefeito da cidade -, quando deputados, foram alguns dos debatedores políticos que, nas discussões da Câmara (entre 1946 e 1948), defenderam uma possível transferência da capital federal somente se fosse destinada ao estado de Minas Gerais (no Triângulo Mineiro), origem eleitoral de ambos.

A negativa ao Planalto Central como destino final seria premente em pelo menos mais uma situação pública. Posteriormente ao seu cargo de governador, no início da campanha presidencial, Juscelino, assim como os demais candidatos, foram questionados sobre a construção de uma Nova Capital, quase todos negaram tal hipótese por representar encargos financeiros e esforços políticos desgastantes.

Jeferson: O senhor conversou com o JK (sobre a transferência da capital federal)?

José Geraldo da Cunha Camargo: Sim, fomos com uma comissão de estudantes de arquitetura. Eles apoiavam-me contra o Concurso para o novo edifício do Senado no Rio de Janeiro (1955). Então essa

comissão foi procurar os candidatos a presidente. O Juscelino, o Adhemar de Barros, aquele general que também era candidato... Mas o único que foi favorável, foi o Adhemar de Barros. O Juscelino não era favorável. O Juscelino disse que existia um plano mineiro, para a mudança da capital para o Triângulo Mineiro.⁶⁵

32 e 33. Mapa do esboço da nova carta política do Brasil com a localização do Distrito Federal em Minas Gerais

Evidentemente a construção de uma nova cidade para sediar a capital federal, até o transcorrer da campanha, não estava inserida no Plano de Metas de JK, e sequer aparecia nas suas 30 apreciações, do Programa de Metas, que se tornaram a base de seu plano de governo. Porém, a partir do seu posicionamento visionário político, inseriu a Nova Capital numa situação privilegiada. Brasília deixava de ser um discurso político em meio à campanha para se tornar na Meta-Síntese do governo. Ou seja, uma promessa que abarcaria, na sua essência, a totalidade das demais metas, confluindo-as para a sua maior propaganda política, que foi uma cidade contrastante, polêmica, antagônica, mas fotogênica aos olhos de um entusiasmo popular que se encontrava diante das transformações da vida urbana.

Transformar a Nova Capital em meta-síntese significava alterar algumas metas para que os ideais se mantivessem. Porém essas alterações foram compatíveis, sobretudo, com os ideais de integração do país e com o plano de comunicação viária nacional.

Os esforços propagandístico e ideológico foram essenciais para a aceitação, paulatina, da transferência da capital, entretanto as obras com estradas ligando o Planalto Central ao restante do país foram paradigmáticas para a transferência, pois garantiam o acesso à região. Apenas a mobilização ideológica não seria suficiente para transpor as barreiras físicas que praticamente inviabilizavam a chegada de tamanho contingente ao interior do país.

Não por acaso a indústria automotiva nacional, nos seus primeiros passos, enxergou na política *juscelinista* o maior cartão de visitas, pois o novo presidente além de construir/recuperar cerca de 20.000 quilômetros de estradas, criava a capital do país organizada, fundamentalmente, por um engenhoso sistema viário, fazendo dessa característica sua maior qualidade e expressão de modernidade.

Foram, assim, mobilizadas forças inacreditáveis para sua construção, dada em cerca de 3 anos. Em nenhum lugar do mundo moderno houve tamanho investimento e direcionamento de mão-de-obra em tão curto tempo para um empreendimento desse montante.

Entretanto houve uma forte ressonância contrária à construção, vinda, sobretudo das lideranças oposicionistas – que não eram raras nem tampouco silenciosas. Certamente Carlos Lacerda foi seu maior opositor, e a UDN o partido que mais se mobilizou contra tais imperativos. E apesar da oposição, foi um deputado udenista, Emival Caiado, quem propôs⁶⁶ a data da inauguração da cidade, poucos meses após a decisão de sua construção. Se, no começo do empreendimento, a oposição apostava no insucesso da iniciativa como forma de prejudicar o presidente, o imenso canteiro de obras convenceu muitos opositores, mobilizando ainda mais esforços para a inusitada defesa da oposição. O que prova que a tática de

34. Trajeto Belém-Brasília, 1960

comprometer⁶⁷ o principal partido opositor com a *fiscalização* e a construção de Brasília não apenas funcionou do ponto de vista político como também do ideológico.

Até mesmo a iniciativa de Carlos Lacerda em criar uma CPI para Brasília fracassou diante dos desajustes partidários. Influenciaram, ainda, as acusações de que os próprios udenistas estavam envolvidos com corrupção durante a construção da Nova Capital, afinal o partido participava de cargos estruturais dentro da empresa. Mas as críticas permaneceram e encerraram bons argumentos para não se tomar esse capítulo da transferência como consensual, mas, ao contrário, polêmico e controvertido.

*No Congresso e em boa parte da grande imprensa surgiam objeções contra a obra. As mais usuais apontavam os altos custos do empreendimento, os gastos supérfluos e suntuosos, seu uso ideológico e promocional, a celeridade de sua construção, e, finalmente, seu efeito inflacionário. Embora existissem essas críticas, o empreendimento não era alvo de ameaças reais.*⁶⁸

Sem dúvida, a NOVACAP, *Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil*, foi o principal instrumento de JK na efetivação da Nova Capital. Sem a sua criação, nem o Concurso, nem a construção poderiam ter sido concebidos e concretizados em tão pouco tempo.

Criada em 1956, proposta em 19 de setembro e aprovada no dia 24 do mesmo mês, ela significou o passo seguinte de todas as Comissões elaboradas para estudos e para a transferência da Nova Capital. Órgão oficial do governo e diretamente vinculado ao presidente da república, sua autonomia e vínculo com a base governista foram algumas das fórmulas despóticas para cumprir as prioridades no prazo previsto, ou seja, até o final de sua gestão.

Seus objetivos centravam-se no planejamento e construção da Nova Capital; nas negociações de posse e empréstimo de imóveis da área; e na coordenação de todos os projetos e obras necessárias para a construção da cidade. O Conselho e a Diretoria da Companhia deveriam ser escolhidos pelo próprio presidente para uma gestão de cinco anos. Assim, os dirigentes deviam satisfação diretamente ao presidente da república, exclusivamente. Do total da diretoria geral e dos conselhos, 1/3 deveria pertencer ao principal partido de oposição (UDN), a partir de uma lista dela originada. De acordo com a aprovação do Congresso, muitos dos contratos não necessitavam de licitações. Ou seja, foi instituído na NOVACAP um estado de exceção, onde o presidente JK mantinha completa autonomia e controle sobre as decisões fundamentais da Companhia.

A Presidência foi destinada a Israel Pinheiro, a Diretoria Administrativa a Ernesto Silva, Diretoria Técnica a Bernardo Sayão e a Diretoria Financeira a Íris Meimberg, único membro da oposição.⁶⁹ Assim composta, a NOVACAP deslocou todos os esforços para Brasília, criando um sistema paralelo e autônomo, subordinado apenas a JK, para o desenvolvimento do processo. A administração, entretanto foi alvo de críticas e dados que comprovavam a falta de controle sobre muitos assuntos, sobretudo os de ordem financeira, e sobre o tratamento dos funcionários moradores no campo de obras, durante a execução do projeto.

Entretanto sua finalidade, no início das ordenações, foi estabelecer um concurso nacional para a escolha de um plano urbanístico definitivo para a Nova Capital.

Ainda na Comissão de Planejamento da Construção e da Mudança da Capital Federal, em 1955, A. E. Reidy e R. Burle Marx haviam proposto a vinda de um estrangeiro que ficasse responsável pela coordenação do projeto, que cabia à Subcomissão de Planejamento Urbanístico. Essa idéia baseava-se num momento ocorrido 20 anos antes, em 1936, quando Le Corbusier fora chamado para coordenar uma equipe de arquitetos para definirem o projeto do MEC (Ministério da Educação e Cultura).⁷⁰ Le Corbusier havia declarado interesse, por meio de correspondência ao presidente da república, de participar do projeto da Nova Capital brasileira, ao que JK respondeu ao Instituto dos Arquitetos:

*Pretendo pedir ao Instituto dos Arquitetos do Brasil que me apresente um plano-piloto. Recebi uma carta, há poucos dias, de Le Corbusier, propondo mandar um plano-piloto para a nova capital. Venho, agora, observando e notando que os arquitetos brasileiros não receberiam bem esta medida do Governo chamando também arquitetos estrangeiros para a elaboração do projeto. Espero que o Instituto dos Arquitetos Brasileiros ofereça ao Governo um plano-piloto a ser desdobrado num plano definitivo para julgamento por arquitetos nacionais e estrangeiros.*⁷¹

Assim, tal hipótese fora descartada, devido ao imperativo nacional da construção da Nova Capital. Até mesmo a idéia de um concurso internacional desejado por JK não correspondia ao contexto de euforia e fama dos profissionais nacionais.

Em 1956, JK decide atribuir o cargo de Diretor do Departamento de Arquitetura da Companhia Urbanizadora a Oscar Niemeyer, e lhe atribuir a função de projetar toda a cidade⁷². Niemeyer negou-se ao compromisso, porém sugeriu duas novas possibilidades: 1. de criar um concurso nacional, com a participação do IAB na organização⁷³, para a escolha do melhor projeto urbanístico; e 2. o compromisso de projetar todos os principais edifícios administrativos da cidade. Aceitas as propostas do arquiteto, JK confere à NOVACAP a elaboração do Edital do Concurso.

3.2 Edital do Concurso Nacional para o Plano Piloto da Nova Capital do Brasil⁷⁴

Algumas definições existiam, antes mesmo da elaboração do edital, tendo sido incorporadas pela organização. Por exemplo, a idéia de plano piloto havia sido proposta por Le Corbusier, que em carta intermediada pelo embaixador do Brasil nos Estados Unidos, Hugo Gouthier – e que envolveu a embaixada brasileira em Paris –, ele se propunha a um projeto para a Nova Capital cujos traços comporiam seu *Plan Pilote*.⁷⁵ Assim era integrada ao vocabulário do planejamento urbanístico de Brasília a idéia de plano-piloto, como ficou definitivamente conhecida a região concebida e construída.

A população de 500.000 habitantes e a localização da área de 5.000 Km², definidas pelo decreto 671-A, aprovado pela Câmara em 1949, porém foram parcialmente explicitadas pelo edital, na sua primeira versão.

Quando consultado, o IAB enviou ao presidente da república um manifesto, agosto de 1956, que propunha um concurso nacional para eleger o profissional que coordenaria os trabalhos de planejamento e execução do Plano Regional e de Urbanização da Nova Capital. O manifesto enfatizava a necessidade do planejamento como meio de se atingir o equilíbrio entre Território-População-Economia; a estrutura do programa de planejamento; e o anteprojeto para integração dos fatores físico-econômicos e político-administrativo para orientar futuro planejamento. Propunha, ainda, a base da comissão julgadora: 1 representante da presidência da república; 1 da classe dos engenheiros; 2 do IAB; e 3 urbanistas estrangeiros, todos indicados pelo presidente da república. Foi sugerida uma lista dos possíveis representantes estrangeiros: Walter Gropius, R. Neutra, Percy J. Marshall, Max Lock, Alvar Aalto, Clarence Stein, Le Corbusier e Mario Pane.

Dessas proposições podemos depreender que: 1. havia uma expectativa e uma ênfase sobre o planejamento da cidade e da região (fato que não se concretizou com o plano vencedor), demonstrando pleno diálogo com a cultura urbanística nacional vigente; 2. a seleção dos projetos deveria estar vinculada aos preceitos modernos internacionais, resultado inevitável uma vez que 3 dos 7 jurados, ao menos, teriam filiação ao movimento (a lista dos estrangeiros não deixa dúvidas quanto ao intuito em defender o modernismo como base para a seleção do projeto vencedor).

A partir de então a NOVACAP mobilizou-se em efetivar o edital para o concurso nacional. Organizado por Israel Pinheiro, Ernesto Silva, Oscar Niemeyer, Raul Pena Firme e Roberto Lacombe, foi publicado em setembro⁷⁶ de 1956. O *Concurso Nacional do Plano Piloto da Nova Capital do Brasil*, assim denominado, previa mínimas soluções para uma idéia urbanística.

3. O Plano Piloto deverá abranger:

- a. *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);*
- b. *relatório justificativo*

O edital considerava, ainda, que os concorrentes poderiam apresentar estudos sobre produção agrícola, urbana, industrial, de abastecimento de energia do Distrito Federal, entre outros dados que julgassem necessários para a justificativa da proposta, porém nada era obrigatório. Para a elaboração, seriam disponibilizados todos os dados geofísicos da área e os levantamentos existentes. As equipes deveriam ser chefiadas por arquitetos, engenheiros ou urbanistas e os trabalhos deveriam ser entregues 120 dias após a publicação do edital, ou seja, em meados de janeiro de 1957. Os edifícios da cidade não faziam parte do escopo do trabalho – comprovando a hipótese de que Oscar Niemeyer teria sido favorecido por JK, que lhe atribuiu a função de arquiteto oficial do governo para a construção dos principais prédios da Nova Capital. O júri seria presidido pelo presidente da NOVACAP, e contaria com 2 representantes da Companhia; 1 do IAB; 1 do Clube de Engenharia; e 2 urbanistas estrangeiros.

O edital não se restringia ao manifesto do IAB, fato que gerou polêmica. Afinal não se definia tópicos importantes e fundamentais para o planejamento de uma cidade capital, como por exemplo a população estimada e a estrutura política do governo. Tornava-se, assim muito abrangente e pouco elucidativo, permitindo a concorrência entre projetos distintos e com formas de apresentação as mais variadas. E o material disponível definia parcialmente a exata localização para a implantação da cidade. Ou seja, a diversidade de princípios abordados pelos concorrentes já poderia ser insinuada pela postura adotada e representada pelo edital: simplificado, genérico e abrangente demais.

Ao edital, sucederam várias críticas⁷⁷. O IAB, na pessoa de Ary Garcia Roza⁷⁸, foi o primeiro a se pronunciar contra as decisões tomadas, exigindo, entre outras coisas, o adiamento do prazo dado para a entrega da proposta, e definições mais precisas para a relação entre o vencedor e a Companhia na execução do plano. Em resposta, uma carta⁷⁹ do presidente da NOVACAP, Israel Pinheiro, e uma circular⁸⁰ do Diretor Oscar Niemeyer redirecionavam algumas definições do edital. As principais foram: prorrogação da entrega dos planos para 11 de março de 1957; definição de uma represa na cota 997; locações do Hotel, do Palácio Presidencial, e do aeroporto – todos em construção –; definição da população em 500.000 habitantes; transferência de apenas 30% dos funcionários dos ministérios, mantidas a estrutura vigente; e plena liberdade para a apresentação do projeto proposto⁸¹. Ou seja, manteve-se a mesma abertura para a apresentação, porém foram delineadas algumas características marcantes da Nova Capital, como a rigidez na estimativa da população e a construção de um lago artificial que transformaria definitivamente a paisagem local. Apesar de pouco esclarecedor e pouco restritivo, o edital conformou-se num direcionador de algumas das principais características da cidade, uma vez que se tornava obrigatório incorporar tais definições.

Marcelo Roberto retomou algumas discussões⁸² ao questionar uma das defesas de Oscar Niemeyer. Justificando-se, o diretor da NOVACAP respondia⁸³ às críticas ao edital demonstrando que sem exigências demasiadas aprofundadas para apresentação dos planos poderia favorecer a todos os participantes, não excluindo nenhum deles por questões financeiras. M. Roberto responde, enfaticamente, que o concurso deveria prezar o profissionalismo de cada equipe e que a inclusão de dados e estudos seria fundamental para a elaboração do plano. E que não haveria motivos de tentar defender *pobres* em detrimento dos escritórios *economicamente fortes*, pois o concurso para a Nova Capital não poderia ser um *concurso revelação*.

Outras críticas e polêmicas ganharam as páginas das revistas especializadas e dos jornais populares cariocas, porém prevaleceram as normas ditadas pelo governo, possibilitando, é bem verdade, a confluência de posturas divergente e de propostas totalmente diferenciadas, fato que nos faz entender que a abrangência do Concurso, bem como a ausência de critérios imperativos possibilitou o exercício do planejamento fundamentado na exploração da diversidade, como comprovaremos na *Parte III* dessa dissertação.

A diversidade está presente, por exemplo, na inscrição dos 62 concorrentes, que reuniu desde profissionais vinculados aos mais estreitos laços modernistas a arquitetos de farta expressão acadêmica. Nessa lista⁸⁴ podem ser encontrados nomes como o próprio Paulo Antunes Ribeiro, que se tornaria membro do júri; e de Lúcio Costa, que diversas vezes havia negado qualquer hipótese de participação no concurso ao ser convidado por outros arquitetos e escritórios. Uma única mulher concorrente, Sonia Marlene de Paiva; e algumas construtoras e firmas especializadas em engenharia. Carlos Frederico Ferreira, Luiz Saia, entre outros conhecidos, inscreveram-se, porém não participaram com projetos. Lúcio Costa, apesar de suas negativas em concorrer, participou do Concurso, entretanto esteve desvinculado de qualquer equipe.

Uma ausência, contudo, deve ser comentada. Convidado a participar da Subcomissão de Planejamento Urbanístico da Nova Capital, A. E. Reidy polemizou, juntamente de R. Burle Marx, ao defender a vinda de um arquiteto estrangeiro para coordenar o planejamento da cidade. Após essas instabilidades causadas na NOVACAP e diante do quadro que se formava a favor de Oscar Niemeyer, Reidy negou-se a inscrever no Concurso. Conhecido arquiteto e ativo profissional, sobretudo, na carreira pública do Rio de Janeiro, o arquiteto não depreendeu esforços para um objetivo que julgava inalcançável. Por muito tempo no silêncio, essa ausência ficou sem maiores explicações. Porém, o depoimento de Carmem Portinho – uma das pioneiras no planejamento da Nova Capital – desponta uma possível versão sobre esse episódio:

Nabil – Agora, porque o Reidy não participava do concurso?

Carmem – Aquilo é uma história tão longa.

Maria Ruth – Depois fale um pouquinho de sua tese de doutoramento que eu sei.

Carmem – Aquilo do concurso, eu vou dizer numa linguagem muito clara, ele nunca disse que era por isso, é por que não posso dizer, é a linguagem minha, cartas marcadas.

Nabil – Ele achava isso.

Carmem – Bom eu não sei, ele nunca me disse, mas nós de casa não precisamos dizer as coisas, a gente sabia. Ele não queria participar. Essas coisas a gente estava de acordo, porque tínhamos as mesmas idéias, a mesma formação, eu achava que era ele, não sei, mas eu achava que era.

Nabil – Isso foi uma decisão, ou ele ficou pensando assim.

Carmem – Não ele não pensou nada, nem eu.

Nabil – Se isso era importante na época, participavam do concurso.

Carmem – Conhece o Marcelo Roberto?

Nabil – Que participou, de São Paulo foi o Artigas, o Rino Levi, mas aqui do Rio foram todos.

Carmem – Mas o Rino Levi, ele tinha mais ou menos a nossa orientação, daqui do Reidy, minha, o Rino Levi estava mais com a gente.

Maria Ruth – Sabia que não ia ganhar?

Nabil – Mas o Marcelo Roberto achava que ia ganhar.

Carmem – O Marcelo lutava muito, eu acho. Tenho escrito sobre isso tudo, se eu mexer nas minhas coisas aparece até coisas que foram publicadas.

Nabil – Seria uma briga na época. A briga do proprietário.

Carmem – O Reidy não contestou, não se meteu, não queria saber, de uma coisa que sabia como ia acabar.

Nabil – Agora a relação dele com o Lúcio Costa era boa?

Carmem – Era ótima, ele trabalhou com o Lúcio, na escola de Belas Artes os dois saíram.⁸⁵

Entre mistérios e muitos esforços, as 26 equipes entregaram, no dia 11 de março de 1957, os projetos para o julgamento. Mas uma última polêmica assombrou a avaliação dos planos. A entrega havia sido marcada, pela NOVACAP, para as 18 horas daquele dia⁸⁶. Entretanto o depoimento do próprio Lúcio Costa atesta que seu projeto fora entregue por sua filha, nos últimos minutos do expediente, quando se encerravam os trabalhos. Essa versão é comprovada

por Maria Elisa, em depoimento, e foi tema de uma reportagem no jornal carioca *Folha da Manhã*, que divulgava, antes de sair o resultado oficial, o plano de Costa como o vencedor.

*Desenvolvi a idéia e apresentei na última hora, no último dia. Já estavam fechando o glichê. Fiquei no carro e minhas filhas foram entregar o projeto*⁸⁷

*Lúcio Costa foi o último concorrente a entregar seu projeto, depois das 23 horas do dia 11, quando os demais o fizeram antes das 18 horas, apesar de que o edital da concorrência apenas determinava data, sem especificar hora.*⁸⁸

O edital realmente não especificava horário para a entrega, porém o telegrama enviado para todas as equipes limitava o horário para as 18:00h. O fato em nada mudou o cenário do julgamento, que somente seria alterado se algum dos concorrentes registrasse uma queixa oficial diante de alguma prova existente. Porém, o ocorrido não passou da manchete de jornal e encerrou o conturbado clima de disputa para o plano piloto da Nova Capital.

35. Telegrama a Paulo de Camargo e Almeida explicitando data, hora e local para a entrega dos planos pilotos no Concurso para Brasília

3.3 A Escolha do Plano Piloto e a Expectativa de um Projeto Coletivo para a Nova Capital⁸⁹

A composição do júri antecipava a conotação do julgamento, já que os escolhidos para realizarem a seleção eram pessoas, em geral, com bom relacionamento com Oscar Niemeyer. Essa definição contemplava, senão defensores, simpatizantes do movimento modernista: **Israel Pinheiro**, presidente da NOVACAP, entretanto sem direito a voto; **Paulo Antunes Ribeiro**, representante do Instituto dos Arquitetos do Brasil; **Luiz Hildebrando Horta Barbosa**, representante da Associação dos Engenheiros; **Oscar Niemeyer** e **Stamo Papadaki**, dois representantes do departamento de urbanismo da NOVACAP, sendo este último o responsável pela edição das primeiras obras de Niemeyer no exterior, além de ser professor da Universidade de Nova Iorque; **William Holford**, assessor de Urbanismo do Governo Britânico, um dos responsáveis pelo plano regulador de Londres e planejador da capital da Rodésia; e **André Sive**, arquiteto francês conselheiro do Ministério da Reconstrução. Esses dois últimos estrangeiros substituíram Maxwell Fry, presidente dos CIAM's e colaborador do plano de Chandigarh, e Charles Asher, titular da cadeira de ciências políticas do Brooklyn College, que, convidados, não puderam participar do corpo de jurados.

De fato as escolhas do júri refletiram os princípios modernistas ainda em voga no Brasil. Demasiado explorado pela historiografia nacional e internacional, o resultado do Concurso (com os sete premiados) comprovava a visão modernista predominante. Esse enfoque, entretanto, obscureceu uma maioria silenciosa (o restante dos projetos que caíram no obscurantismo) que pode ser caracterizada pela diversidade de referências. Assim foi concebida a maioria dos planos apresentados no Concurso que, porém não foram retratados, ou foram parcialmente retratados pela historiografia.

Mas, apesar de um extenso repertório utilizado, permanecia, na visão do júri, a idéia de uma cidade que sintetizasse os preceitos da vanguarda moderna. Um discurso de Oscar Niemeyer, em dezembro de 1956, evidenciava esse desejo, ao descrever aquilo que ele desejava ser a Nova Capital do país. Caberia ao respectivo plano urbanístico:

*Disciplinar e traçar setores da nova cidade dentro das funções – trabalho, descanso, diversões e cultura – de que o urbanismo moderno tanto cogita. Para isso os arquitetos contarão com um local privilegiado pelas condições de clima, topografia, situação geográfica, etc. o que por certo lhes permitirá soluções mais vantajosas e interessantes. (...) Trata-se de uma cidade de caráter essencialmente administrativo, em que certos setores como a indústria e a agricultura terão papel relativo. Sua população, por exemplo, não deveria ultrapassar um limite pré-determinado, a fim de manter as características primordiais de uma cidade dessa natureza.*⁹⁰

Uma cidade monofuncional, setorizada e eficiente, essa era a visão de capital federal que o diretor de urbanismo da NOVACAP esperava do plano piloto vencedor. A escolha passou por uma seleção direcionada do ponto de

vista dos princípios vigentes e, assumidamente, baseou-se nos argumentos do inglês William Holford, que dizia estar procurando uma *idéia* de cidade administrativa, pois não se tratava de um concurso de *detalhes*. Assim, a 16 de março de 1957 foi declarado o plano de Lúcio Costa o vencedor do Concurso, seguido por mais seis equipes que dividiram o segundo e terceiro prêmios. No dia 25 do mesmo mês, a decisão foi publicada no Diário Oficial.

Conturbadas desde o primeiro dia, 12 de março, as reuniões⁹¹ do júri ocorridas no MEC – cenário perfeito para o desfecho de um processo secular - sempre estiveram bipolarizadas nas figuras de Paulo Antunes Ribeiro e dos estrangeiros William Holford e André Sive. O primeiro gozava de disciplina e atenção aos projetos apresentados; os estrangeiros, da simpatia de Oscar Niemeyer. E coube ao inglês William Holford a predominância dos argumentos que definiram o vencedor.

Na primeira reunião, dia 12, os jurados reuniram-se para analisar o conjunto das 26 propostas. Diante de tamanha diversidade, Sive propôs uma pré-seleção para definir uma relação menor de concorrentes a fim de facilitar o processo de premiação. Paulo Antunes sugere, em contraposição, uma avaliação mais aprofundada, porém prevalece a sugestão do francês. Assim o júri define um conjunto de 10 projetos a serem melhor analisados. No dia seguinte, 13, novamente o júri se reúne para avaliar os trabalhos escolhidos. Sive sugere que se estabeleça uma listagem mínima de critérios para a seleção, e enumera quatro itens fundamentais: a. topografia; b. densidade; c. integração; e d. plástica⁹². Diante da necessidade de uma avaliação ainda mais aprofundada sobre os dez escolhidos, segundo Holford, é acatada a idéia de Paulo Antunes, de que o dia 14 fosse destinado a apreciações individuais e que no dia seguinte o júri se reunisse para a elaboração do relatório final. E assim prosseguiu. Nessa análise Paulo Antunes considerou que aos dez escolhidos fosse acrescido mais um plano, o de número 11, com marcação a giz⁹³. Entretanto, no dia 15, Oscar Niemeyer apresenta a Paulo Antunes um relatório em que já estavam definidos os vencedores, relatório esse elaborado pelos estrangeiros. Sem espaço para opinar e discordando dos procedimentos, o representante do IAB nega-se a assinar tal relatório e abandona o local. Em carta a Israel Pinheiro, presidente da Comissão, Paulo Antunes declara:

*Como não concorde em absoluto com o critério adotado no julgamento, uma vez que segundo o ponto de vista do Instituto de Arquitetos do Brasil o que se deveria achar era uma equipe que demonstrasse por um trabalho de alta qualidade ser capaz de fazer o verdadeiro plano da cidade e não o plano já nesta fase, achei que a melhor atitude para o IAB era abster-se de estar presente à conclusão do julgamento, o que constituirá, de certa forma, um protesto pela solução encontrada.*⁹⁴

Diante da situação, Israel Pinheiro sugere a Paulo Antunes que elabore um relatório separado a ser anexado ao relatório final dos demais jurados. Nesse relatório, no dia 16, o representante do IAB expõe sua opinião; os fatos ocorridos desde o dia 12; e apresenta uma solução: a composição de uma equipe formada pelos membros dos onze projetos previamente selecionados (os dez escolhidos pelo júri além do projeto por ele escolhido e acrescido à lista) para formarem uma comissão responsável pelo planejamento da Nova Capital. Sugestão não acatada, prevalece o relatório do júri, com a aprovação de Oscar Niemeyer e Luiz Hildebrando Horta Barbosa.

Esse relatório demonstra os motivos da escolha final, em que prevaleceram, sobretudo, as qualidades de uma cidade governamental. Pesaram dois critérios, fundamentalmente:

A. Os elementos funcionais são:

- 1 – a consideração dos dados topográficos;*
- 2 – a extensão da cidade projetada em relação com a densidade da população (escala humana);*
- 3 – o grau de integração, ou seja, as relações os elementos em si;*
- 4 – a ligação orgânica entre a cidade e os arredores (plano regional).*

B. A síntese arquitetônica compreende:

- 1 – composição geral;*
- 2 – expressão específica da sede do governo.*

Segundo esses critérios foram escolhidos quatro projetos, os de número: 02. Boruch Milmann, João Henrique Rocha e Ney Fontes Gonçalves; 08. M.M.M. Roberto; 17. Rino Levi, Roberto Cerqueira César e L. R. Carvalho Franco; 22. Lúcio Costa. Para a premiação final, foram acrescidos, ainda, os projetos de números: 01. Carlos Cascaldi, João Vilanova Artigas, Mário Wagner Vieira da Cunha e Paulo de Camargo e Almeida; 24. Henrique E. Mindlin e Giancarlo Palanti; e 26. Construtécnica S/A. Dessa seleção, foi declarado vencedor o projeto de Lúcio Costa, assinado por todos os membros, exceto Paulo Antunes Ribeiro. A cada um dos projetos premiados seguiu um resumo do júri acompanhado de croquis, sintetizando cada uma das principais idéias das equipes.

Os critérios e os resultados foram expostos, porém ainda restaram dúvidas quanto ao processo de seleção, ocorrido de modo parcial e pouco transparente.

Jorge Wilhelm: O julgamento do concurso foi muito conturbado. Tanto que o IAB abandonou o julgamento, além de uma série de coisas. O meu projeto, na realidade o pacote, os relatórios e tudo jamais

foram abertos. Ele foi devolvido fechado do jeito que eu entreguei. As pranchas foram expostas.

Jeferson: Foram expostas?

Jorge Wilhelm: Foram expostas. Elas foram abertas e devem ter sido expostas. Mas tudo aquilo que era o conteúdo, as discussões, etc,

Jeferson: Os relatórios não foram vistos?

*Jorge Wilhelm: Não, não. Os meus não foram vistos com certeza.*⁹⁵

Após a divulgação dos resultados sucederam-se diversas publicações em jornais e revistas especializadas, divulgando e criticando a forma de escolha. Em geral foram publicações que se voltavam ao público leigo, ou seja, essas reportagens aproximaram-nos das questões urbanísticas antes apenas restritas às pranchetas dos profissionais da categoria.

As críticas redundaram quanto à forma sumária de apresentação do projeto de Lúcio Costa (algumas folhas datilografadas seguidas de croquis feitos à mão) e dos investimentos de algumas equipes que apresentaram dezenas de pranchetas e maquetes. Outras reportagens voltaram-se à rapidez na escolha dos finalistas e no processo de seleção, que contava com figuras sempre ligadas à pessoa de Oscar Niemeyer, colocando em discussão a validade e a competência de tal concurso. Foi inevitável a publicação, ainda, da atitude de Paulo Antunes Ribeiro e o questionamento daquilo que de fato haveria por trás de tamanha discussão. Em geral, as críticas foram diminuindo e restaram apenas algumas matérias elogiosas ao plano vencedor.⁹⁶

Os comentários do júri também foram publicados e elucidam, de certa forma, as justificativas da escolha do projeto de Costa, expondo argumentos que ainda são utilizados de forma generalizada. Stamo Papadaki destaca que o projeto de Costa consegue definir corretamente a relação entre o todo e a parte, mantendo a identidade mesmo diante do crescimento da cidade e da região à sua volta. André Sive elogia a concisão do traçado e sua pequena extensão, em cujo desenho estão contidos os principais e essenciais elementos urbanos, sendo que os demais poderão se melhor explorados no desenvolver do projeto. Holford⁹⁷ destaca que o plano vencedor parte de uma idéia simples e fácil de ser apreciada, inclusive pelo povo leigo; pode ser compreendido como um todo apesar das soluções pontuais muito peculiares, atentando para o controle do crescimento da cidade. Elogia o plano dos irmãos Roberto e justifica a forma de seleção dos finalistas. Destaca que se trata de um concurso de idéias e não de detalhes, e que aqueles planos que se dispuseram a produzir informações detalhadas deverão ser analisados e aproveitados para o desenvolvimento futuro da cidade. Por fim, os comentários de Oscar Niemeyer destacam que o concurso buscava uma idéia clara, humana e inteligente de cidade, pois não se tratava de uma cidade qualquer, mas de uma cidade governamental, e o plano de Costa apresenta uma bela adaptação ao local, um zoneamento lúcido e racional e uma simplicidade no traçado. A habitação, por sua vez, foi definida a não privilegiar uns ou outros, mas igualitária, sem discriminação.⁹⁸

Os comentários legitimam o projeto de Costa do ponto de vista urbanístico e enumeram algumas de suas maiores qualidades, como concisão, simplicidade e criatividade. Justificam a forma de seleção diante dos comentários e atitudes contraditórias ao modelo adotado e elogiam o conjunto dos planos, devendo especial atenção ao projeto apresentado pela equipe comandada pelos irmãos Roberto.

A escolha do júri⁹⁹ foi, evidentemente, baseada nos critérios modernistas de cidade, abordando em cada plano suas características estritamente racionais, monofuncionais, de zoneamento e circulação. Para o júri, importava a arquitetura da cidade, e em poucos momentos foram tratadas as questões realmente urbanísticas, seus instrumentos e resultados. Vistos desse foco, todos os escolhidos parecem dialogar diretamente, e tão somente, com essas posturas vanguardistas internacionais. Porém a análise dos projetos finalistas e dos demais concorrentes demonstra a peculiaridade de cada um, a relação de elementos diversificados e, portanto, uma riqueza de resultados ainda maior que apenas a restrição ao ciclo modernista. Analisá-los, portanto, significa avançarmos aos olhares do júri de 1957 e identificarmos em cada plano apresentado as partes, os fragmentos das experiências e teorias do urbanismo nacional que no conjunto representam a disciplina urbanística desenvolvida no país. Um panorama da formação dessa categoria que juntou profissionais de diversas áreas e conhecimentos até então poucas vezes articulados, sedimentou, portanto um modelo de ação urbanística e forneceu subsídios para o seu prosseguimento como disciplina consolidada e autêntica.

Notas

¹ Marcha carnavalesca composta em 1958, in LOPES, Luis Carlos. **Brasília – O Enigma da Esfinge: A construção e os bastidores do poder**, Ed. Inisinos – Editora Da Universidade (Universidade Federal do Rio Grande do Sul), Porto Alegre, 1996, p. 223.

² Foram inúmeras as intervenções políticas no Senado e na Câmara dos Deputados a favor da transferência, em geral ligadas a partidários com raízes políticas ou no estado de Goiás, ou no de Minas Gerais. Desses, o discurso de Jales Machado, em 1948, propunha um plano para a Nova Capital, enumerando suas vantagens, e um quadro de planejamento para sua transferência. Esse projeto será tratado na *Parte III*.

³ A lei Emival Caiado, como ficou conhecida, foi proposta pelo deputado goiano, que apesar de udenista – partido contrário à construção da Nova Capital – contribuiu para a legitimação do mito *Brasília*, tendo escolhido uma data histórica para sua inauguração e, prontamente, aceita pelo presidente mineiro e afeto à proposta de coincidir com o fato heróico de Tiradentes.

⁴ Ademais, essa propaganda, fora de dúvida, foi orientada com maliciosa falsidade, por interesses políticos imediatos, na bajulatória exaltação ao Governante transfigurando um fato de capital importância, - como os fundamentos da idéia mudancista - atribuindo-a aos conjurados mineiros (1789), o que realmente carece de autenticidade. Essa passagem encontra-se em **História de Brasília**, de E. D'Almeida Vitor, publicado por Thesaurus no 20º aniversário da Brasília, em 21 de abril de 1980, em que o autor, ao notar que a Conjuração Mineira teve apenas um caráter regional, e não nacional, portanto descomprometido com as supostas questões relativas à interização da capital federal. Esses e outros argumentos são desenvolvidos pelo autor como forma de demonstrar a construção histórica de alguns argumentos que não têm completa filiação com os fatos, uma vez que os autos da Conjuração Mineira não apresentam qualquer menção à idéia de mudança (ver páginas 61 a 63).

⁵ Devemos recordar que a idéia de um Concurso nacional, bem como as proporções da cidade (sua população, etc.) derivaram dos debates dessas Comissões.

⁶ VARNHAGEN, Francisco Adolfo de. **A Questão da Capital: Marítima ou no Interior?**, Imprensa do Filho de Carlos Gerold, Vienna D'Austria, 1877 - Edição por conta do autor. Utilizamos a edição publicada em 1935, Rio de Janeiro, in "Publicações do Arquivo Nacional", s/e, Rio de Janeiro, Tomo 33.

⁷ Idem, p. 112.

⁸ FERRAZ, Olimpo. **Brasília**, Editora Fulgor, São Paulo, 1961, p. 56. Grifo nosso.

⁹ CRULS, Luiz. **Relatório da Comissão Exploradora do Planalto Central do Brasil - Relatório Cruls**, Governo do Distrito Federal, Brasília 1984, 4ª edição, p. 29.

¹⁰ Glaziou (1833-1906), botânico, paisagista e engenheiro hidráulico francês. Em 1858 ocupou o cargo de Diretor de Matas e Jardins. Entre 1869 e 1897 foi o coordenador do Departamento de Parques e Jardins da Casa Imperial.

¹¹ MIRANDA, Antonio. **Brasília, a Capital da Utopia (visão e revisão)**. Thesaurus, Brasília, DF, 1985, pp.23-26. No texto publicado pelo jornalista em 1896, pelo Tip, d'O MUNICÍPIO, de São Paulo, intitulado *Mudança da Capital Federal do Brasil*, o autor questiona os critérios para a escolha de tal área, os métodos utilizados e os resultados obtidos pela Comissão, tendo sido custeada com dinheiro público para apenas confirmar uma escolha já definida pelo Visconde de Porto Seguro décadas anteriores.

¹² MEIRELES, José Dilermando. **Apologia de Brasília**. Luziania, s/d, p. 44.

¹³ A discussão preliminar oscilava entre os 77.000 Km² escolhidos e 52.000 Km², anteriormente previstos. A informação definitiva da área total foi obtida no Relatório Geral da Comissão Especial da Mudança da Capital, encontrado na Câmara dos Deputados, com relatoria de Eunápio de Queiroz, p. 66.

¹⁴ A Comissão partiu do estudo preliminar de oito regiões favoráveis: Uberaba, Ituiutaba, Uberlândia, Patos de Minas, Ipameri, Goiânia, Quadrilátero Cruls e Chapada dos Veadeiros; e contava ainda com a possibilidade defendida por Teixeira de Freitas de a capital federal ser transferida, provisoriamente, para Belo Horizonte, em 1946.

¹⁵ COMISSÃO DE ESTUDOS PARA A LOCALIZAÇÃO DA NOVA CAPITAL DO BRASIL. **Relatório Técnico - 1ª Parte - Vol. I. Contendo a Justificação da Resolução Final Tomada pela Comissão, Quanto à Localização do Novo Distrito Federal**, Rio de Janeiro, 1948, p. 21.

¹⁶ Segundo relato do Deputado Jales Machado, o Deputado Israel Pinheiro tentara comprovar que o Triângulo Mineiro deveria ser a região com melhores condições para sediar a Nova Capital Federal:

O nobre deputado Israel Pinheiro, como um plêiade de estadista do presente e do passado, também era pelo planalto Cruls. Entretanto, tendo a Comissão sancionado o seu ponto de vista, socorre-se do parecer de uma subcomissão técnica e defende a solução do Triângulo Mineiro, porque, acha que só para ali há possibilidade de mudança imediata, por possuir melhor rede de transporte.

(...) Mas, pergunto eu, seria constitucional a escolha da região do Triângulo? Poder-se-á considerar essa região Planalto Central? É verdade que o deputado Israel Pinheiro exibiu um mapa do Conselho de Geografia, com a indicação de um Planalto Central, de tamanho superior a 1/3 de território brasileiro. Mas S. Exa. mesmo, como engenheiro, em sã consciência, não aceitaria semelhante absurdo de considerar Planalto Central uma superfície contendo toda sorte de anfruosidade e todas as altitudes, desde 150 até 1.500 metros.

Jales Machado comprova através de critérios técnicos que tal área não poderia ser considerada Planalto Central, portanto não podendo sediar o Distrito Federal, como previa a Constituição. O texto aqui citado foi obtido em: MACHADO, Jales. **Porque, Para Onde e Como Mudar a Capital da República**, Jornal do Comércio, Rio de Janeiro, 1948, pp. 14/5, discurso proferido nas sessões de 18 e 20 de outubro de 1948

¹⁷ COMISSÃO DE ESTUDOS PARA A LOCALIZAÇÃO DA NOVA CAPITAL DO BRASIL. **Relatório Técnico - 1ª Parte - Vol. II. Contendo a Justificação de Voto do Engenheiro Lucas Lopes - Membro da Comissão**, Rio de Janeiro, 1948, p. 21. Nesse texto Lucas Lopes elabora uma extensa e detalhada planilha dos custos para a construção da Nova Capital, segundo os parâmetros obtidos no Rio de Janeiro, chegando à cifra necessária de 15 bilhões de cruzeiros.

¹⁸ COMISSÃO DE ESTUDOS PARA A LOCALIZAÇÃO DA NOVA CAPITAL DO BRASIL. **Relatório Técnico - 1ª Parte - Vol. II. Contendo as Justificações e Declarações de Votos dos Membros da Comissão**, Rio de Janeiro, 1948, pp. 127 a 135.

¹⁹ *Perímetro Polli Coelho* foi a designação dada à área em contraposição ao perímetro anterior, *Retângulo Cruls*.

²⁰ A íntegra original do "Relatório Belcher" encontra-se arquivada no Departamento de Patrimônio Histórico e Artístico do Distrito Federal, não podendo haver reproduções, fato que dificulta maiores detalhamentos do trabalho realizado.

²¹ Esses dados puderam ser obtidos em artigo da revista Habitat, número 29.

²² Assim como se faz crer, a cultura do Decreto no Brasil prevaleceu sobre outros argumentos. A redação final do *Projeto de Lei n. 671-A*, de 1949 da Câmara dos Deputados, autoriza a efetuação dos devidos estudos, segundo a base de 500.000 habitantes, numa área de 5.000 Km², a partir da qual seriam analisadas as condições de abastecimento de água e energia elétrica, do plano rodo-ferroviária entre a futura capital e os demais estados, o Plano Geral de Viação Nacional, o plano de desapropriações e o plano urbanístico da Nova Capital. Cada Ministério deveria estudar o plano de mudança, assim como ocorreria com os três poderes. Cabe notar que o plano urbanístico para a Nova Capital, antes de se tornar polêmico através do Concurso de 1957, deveria ter sido proposto e efetivado como tal pela Comissão responsável. Fato que legitima o plano de 1955 derivado do relatório **Nova Metrópole do Brasil** como o primeiro projeto oficial para a Nova Capital.

²³ Cinco sítios foram previamente selecionados e identificados com as seguintes cores: Castanho, Verde, Vermelho, Azul e Amarelo. A escolha do sítio Castanho foi unânime, uma vez que segundo os critérios apresentados pela Subcomissão alcançou a maior pontuação, ficando em segundo lugar o Sítio Verde.

²⁴ *A demarcação definitiva da Comissão, chefiada pelo General José Pessoa, aprovada pelo Governo Federal a 05.08.55, de início com 5.850, seria posteriormente fixada em 5.814 Km², área essa, correspondente a 80% mais que a do antigo Distrito Federal - de 1.171 Km². Eram, então, Chefe da Nação, o Presidente João Café Filho, e Governador do Estado de Goiás, José Ludovico de Almeida, que a desapropriou, transferindo-a à União.* Esta nota de rodapé encontra-se à página 194 do livro **História de Brasília**, de E. D'Almeida Vitor.

²⁵ ALBUQUERQUE, Marechal José Pessoa Cavalcanti de. **Nova Metrópole do Brasil - Relatório Geral de sua Localização**, Imprensa do Exército, Rio de Janeiro, 1958. Essa publicação traz, além dos dados levantados sobre o sítio já definido, as principais decisões sobre a escolha definitiva da área, incluindo os principais relatos do "Relatório Belcher".

²⁶ A Subcomissão inicialmente convocada seria composta por: Raul Pena Firme, Afonso Eduardo Reidy, José de Oliveira Reis, Stelio de Moraes e Roberto Burle Marx. Entretanto permaneceram, apenas, Raul Pena Firme e José de Oliveira Reis, tendo sido convidado, posteriormente, o prof. Roberto Lacombe. Apesar da insistência da Comissão na contratação de um urbanista estrangeiro, entendeu-se que não haveria necessidade de tal atitude para a elaboração do projeto. Este seria o terceiro plano antes do Concurso de 1957 que se apoiaria diretamente nos levantamentos até então efetivados (os dois anteriores foram os de Carmem Portinho e de Jales Machado). Esses planos e os demais existentes serão tratados na *Parte III* dessa dissertação.

²⁷ O nome *Brasília* foi definido pela proposta do deputado amazonense Pereira da Silva, presidente da Comissão Especial da Mudança da Capital, em sessão de 24 de julho de 1956, proposta como emenda e tendo sido incluída no substitutivo da lei proposta por Emival Caiado.

²⁸ A esse respeito: PEDROSA, Mário. **Dos Murais de Portinari aos Espaços de Brasília**, São Paulo, Perspectiva, 1981.

²⁹ Sobre esse assunto: MOTA, Juliana Costa. **Planos Diretores de Goiânia – 1960 a 1969**. Caderno de Qualificação da Dissertação de Mestrado. Departamento de Arquitetura e Urbanismo, Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo. São Carlos, 2003.

³⁰ DIAS, Rubem de Luna; ARANTES, Belfort; LUNA, Hélio. "Plano Piloto para a Futura Capital do Brasil" in **EPUC - Arquitetura e Engenharia**, ano I, n. 04, Rio de Janeiro, POLI-PUC-RJ, setembro de 1957 p. 08.

³¹ O projeto de Theodoro Figueira de Almeida, 1929, segundo plano para a Nova Capital, foi intitulado de *Brasília, A Cidade Histórica da América*, e se enquadra perfeitamente no discurso historicista da época, ditado em grande parte pela ideologia vigente do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro. Elaborado em homenagem ao próprio Instituto, o projeto deflagra uma vertente da construção dos heróis desse período através da atribuição de nomes de personalidades políticas, artísticas, cientistas, entre outros, como os nomes de ruas, avenidas e praças. Não por acaso foi o projeto escolhido para a primeira edição brasiliense do Jornal Correio Braziliense, em 21 de abril de 1960, data da inauguração da Nova Capital. Foi publicado como o primeiro projeto para a cidade, porém bem sabemos que houve um outro desenho proposto, anos antes, com peculiaridades imobiliárias.

³² MOREIRA, Vânia Maria Losada. **Brasília: a construção da nacionalidade; dilema, estratégias e projetos sociais (1956-1961)**, Tese de Doutorado, FFLCH, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1998, p. 67.

³³ **Acrópole**. "Brasília", n. 256/257, São Paulo, 1960, p. 07.

³⁴ A íntegra do texto pode ser encontrada na publicação em: MOTTA, Dom Carlos Carmello de Vasconcellos. **Brasília, Terra de Fé**. (Discurso de S. Eminência o Cardeal Arcebispo de São Paulo, por ocasião da primeira Missa celebrada em Brasília no dia 3 de maio de 1957), 1957, sem editora e sem local da edição.

³⁵ RICARDO, Cassiano. **toada pra se ir a Brasília**. 1960, sem editora e sem local da edição.

³⁶ Dados obtidos em: DEPARTAMENTO DE IMPRENSA NACIONAL. **Fundação Coimbra Bueno pela Nova Capital do Brasil – textos diversos**, s/l, 1961. (Decreto Federal, anexados: Justificação, Carta de 1939, Cruzada Rumo ao Oeste, Civilização Sertaneja, Desapropriação da área do Novo Distrito Federal, 'Meu partido é a Nova Capital'). Material cedido por Juliana Costa Mota, pesquisadora e mestrande do Departamento de Arquitetura e Urbanismo da EESC-USP.

³⁷ Opinião do Senador Coimbra Bueno publicada no semanário **SINGRA – Jornal de Brasília**, volume IX, n. 155, 1955, sem local da edição.

³⁸ D'ALMEIDA, Vitor. **História de Brasília**, Brasília, Thesaurus, 1980, p. 120.

³⁹ O Congresso ocorreu entre os dias 17 e 25 de setembro de 1959, e reuniu autoridades dos mais variados países para discutir o tema **Cidade Nova - A Síntese das Artes**, sobre o enfoque de Brasília como exemplo primordial para a discussão. A cargo de Mário Pedrosa, tornou-se na principal liderança do Congresso e foi o responsável em grande parte pelo tema do evento. Ao todo os debatedores participaram de 08 sessões:

17.09 – Sessão Inaugural – Brasília

17.09 – Primeira Sessão: A Cidade Nova – Brasília

18.09 – Segunda Sessão – Urbanismo – Brasília

19.09 – Terceira Sessão – Técnica e Expressividade – Brasília

19.09 – Quarta Sessão – A Arquitetura – Brasília

21.09 – Quinta Sessão – Artes plásticas – São Paulo

22.09 – Sexta Sessão – As Artes Industriais – São Paulo

23.09 – Sétima Sessão – Arte e Educação – Rio de Janeiro

25.09 – Oitava Sessão – A Situação das Artes na Cidade – Rio de Janeiro

⁴⁰ Sobre a análise do Congresso: TAVARES, Jeferson C. **Três Montagens na definição de uma Capital: a Construção de um ideal**, in Ana Lanna ... [et al] José Tavares Correia de Lira (coordenador). "Questão brasileira e movimento moderno: caderno

de resumos/debatedores”, São Carlos, EESC/USP, 2002. As fontes originais podem ser apreciadas em: CONGRESSO INTERNACIONAL EXTRAORDINÁRIO DE CRÍTICOS DE ARTE, Brasília-São Paulo-Rio de Janeiro, 1959.

⁴¹ Seus textos sobre Brasília encontram-se em: PEDROSA, Mário. **Dos Murais de Portinari aos Espaços de Brasília**, São Paulo, Perspectiva, 1981, e na coletânea: ARANTES, Otília Beatriz Fiori. (organizadora). **Mário Pedrosa: Acadêmicos e Modernos - Textos Escolhidos III**, Edusp, São Paulo, 1998. Sobre uma breve análise sobre esses textos: TAVARES, Jeferson C. **Concurso para o Plano Piloto de Brasília – Levantamento e Análise dos Projetos Urbanísticos**. Caderno final da pesquisa de Iniciação Científica iniciada em 1998, no Grupo de Pesquisa ARQHAB, São Carlos, EESC/USP, 2000.

⁴² Em 1919 o senador Justo Chermont já havia sugerido que se colocasse a pedra fundamental do Palácio do Congresso no Planalto Central, como ato comemorativo do Centenário da Independência.

⁴³ No monumento está a seguinte inscrição: *Sendo Presidente da República o Exmo. Sr. Dr. Epitácio da Silva Pessoa, em cumprimento ao disposto no Decreto n. 1.134, de 18 de janeiro de 1922, foi colocada, em 7 de setembro de 1922, ao meio-dia, a pedra fundamental da futura Capital Federal dos Estados Unidos do Brasil.*

⁴⁴ O projeto foi apresentado pelos deputados Americano do Brasil, Camilo Prates, Carlos Garcia e Marcelino Rodrigues Machado.

⁴⁵ Assim como nas Comissões de estudos para a Nova Capital, um militar dedica-se aos cuidados do planejamento da cidade, tomando como princípios predominantes as condições naturais do sítio e o modelo empreendedor que garantisse verba à construção.

⁴⁶ Ficaria a cargo da companhia o projeto urbanístico e os serviços de água, luz e força, telefones, viação urbana, fornos crematórios de resíduos e tudo quanto mais ocorresse para o conforto, o desenvolvimento e a prosperidade de sua população. E mais: mil casas para operários e quinhentas para funcionários públicos. In: VASCONCELOS, J. Adirson. **A Mudança da Capital**, Brasília, Distrito Federal, 1978, pp. 243 a 250.

⁴⁷ DEPARTAMENTO DE IMPRENSA NACIONAL. **Fundação Coimbra Bueno pela Nova Capital do Brasil – textos diversos**, s/l, 1961. (Decreto Federal, anexados: Justificação, Carta de 1939, Cruzada Rumo ao Oeste, Civilização Sertaneja, Desapropriação da área do Novo Distrito Federal, ‘Meu partido é a Nova Capital’), p. 15 (fragmento do *Manifesto por uma Civilização Sertaneja*).

⁴⁸ Entrevista Concedida por Abelardo Coimbra Bueno a Luis Carlos Lopes e Renato Tarciso Barbosa de Souza, Rio de Janeiro, 08 de junho, 1990, p. 03.

⁴⁹ Idem, p. 03 (fragmento do decreto n. 49.873 – de 11 de janeiro de 1961).

⁵⁰ Idem, p. 03 (fragmento do decreto n. 49.873 – de 11 de janeiro de 1961).

⁵¹ (...) *E deu os endereços e nomes das imobiliárias: Empresa Territorial Nova Capital Federal, no Rio, e Sociedade Anônima Planalto Central de Goiás, em São Paulo, in VASCONCELOS, J. Adirson. A Mudança da Capital*, Brasília, Distrito Federal, 1978, p. 248.

⁵² Esse plano será analisado na *Parte III* da dissertação.

⁵³ Sobre os esforços de desapropriação das terras demarcadas pelo governo federal, D’Almeida cita esses loteamentos: (...) *Justificam, aliás, as precauções, fatos que tais: a participação nessa demanda dos formadores de loteamentos no município de Planaltina nos anos de 1928, 1929 e 1930, com o apoio de possuidores de lotes a eles referentes, cujos documentos jamais foram averbados no Cartório de Registro de Imóveis daquela Comarca, e que acorreram pressurosos, a reclamar supostos direitos prejudicados, em cujo caso estão os loteamentos Planaltópolis e Planaltinópolis – estes, aliás, cujos lotes distribuiu-os graciosamente, e em grande quantidade, a Prefeitura Municipal de Planaltina, situando-se ambos no perímetro da fazenda “Bananal” (ou “Largo do Bananal”), justamente uma gleba desapropriada e indenizada ainda pela CCMCP, ao reconhecer o Usucapião de seu detentor de então e de seus descendentes sucessores; e que logo passou à posse irrecusável da NOVACAP. In: VITOR, E. D’Almeida. História de Brasília*, Thesaurus, Brasília, 1978, pp. 137-8.

⁵⁴ COMISSÃO ESPECIAL DA MUDANÇA DA CAPITAL DA REPÚBLICA, Ata da 2ª reunião extraordinária, em 27 de setembro de 1948.

⁵⁵ Dado obtido em: SILVEIRA, J. Peixoto da. **Calendário de uma Idéia**, sem local, sem data, sem editora, p. 270.

⁵⁶ ANDRADE, Francisco de Paula Dias de. **A Organização do espaço e do tempo em Brasília**. Tese de Livre Docência, Escola Politécnica, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1961, p. 50.

⁵⁷ O texto, cuja autoria é designada por DDP, apresenta-se como a prova da propaganda da transferência da Capital Federal como um grande negócio imobiliário. Apologético, busca resgatar aos irmãos Brandt a atribuição de precursores da idéia, utilizando a oportunidade para a divulgação comercial do empreendimento (o autor oferece todos os dados do escritório vendedor do loteamento). O texto fora obtido na Revista Mackenzie, ano XLII, n. 132, fev-març, 1957, logo após a divulgação do resultado do concurso para os planos pilotos de Brasília.

⁵⁸ TAVARES, Jeferson C., FRANCO, Amanda C. Entrevista concedida por Jorge Wilhelm, São Paulo, 19 de setembro de 2002, p. 03.

⁵⁹ **Brasil – Arquitetura Contemporânea**, n. 09, Rio de Janeiro, 1957, p. 14.

⁶⁰ **Jornal de Notícias**, 29 de novembro de 1958, in SILVA, Luiz Sérgio Duarte da. “A construção de Brasília: modernidade e periferia”, Goiânia, Editora UFG, 1997, p. 54.

⁶¹ ANDRADE, Francisco de Paula Dias de. **A Organização do espaço e do tempo em Brasília**. Tese de Livre Docência, Escola Politécnica, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1961, p.p. 46-7.

⁶² Idem, pp. 22-3. A citação refere-se à seguinte nota: COSTA, Lúcio. Carta ao Sr. Randall do Espírito Santo Ferreira, in jornal *Última Hora*, Rio de Janeiro, 07 de agosto de 1961.

⁶³ In: SCHERER, Rebecca. **O urbanismo racionalista e o projeto do Plano Piloto de Brasília**, Dissertação de Mestrado – FAU, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1978, p. 155.

⁶⁴ KUBITSCHKE, Juscelino. **Por Que Construí Brasília**, Rio de Janeiro, Bloch Editores, 1975, pp. 07 a 09.

⁶⁵ TAVARES, Jeferson C. Entrevista concedida por José Geraldo da Cunha Camargo, Rio de Janeiro, 23 de julho de 2001.

José Geraldo da Cunha Camargo, arquiteto, participou do Concurso Nacional para a Nova Capital do Brasil, em 1956/7. Mas sua motivação pela Nova Capital iniciou-se com sua oposição ao Concurso do novo edifício do Senado federal a ser construído no Rio de Janeiro. Mobilizando os estudantes do diretório nacional de arquitetura, elaborou um manifesto (uma carta enviada ao vice-presidente do Senado Nereu Ramos e ao senador Coimbra Bueno) contra a realização do Concurso do Senado e em prol à construção da nova capital

federal. O fato foi amplamente divulgado, ganhando manchetes nos jornais, em 1955, (Singra, n. 155, 8 a 14 de abril; Tribuna da Imprensa, Rio de Janeiro, 04 e 31 de abril, Última Hora, Rio de Janeiro, 16 de fevereiro e 01 de abril; Diário Carioca, 15 de março) com destaque, sobretudo, para a possibilidade da construção de uma moderna cidade capital para o país.

⁶⁶ Emival Caiado, deputado pela UDN – Goiás –, propôs, já em 1956 a data de 21 de abril de 1960 para a inauguração de Brasília. É evidente que sua base eleitoral pesou, nessa decisão, mais que a oposição partidária, e por isso mesmo comprova que se havia resistência e ceticismo no projeto de construção de uma cidade inteira em três anos, havia, igualmente muito interesse panfletário nesse sucesso, mesmo por parte da oposição.

⁶⁷ Adauto Cardoso, membro da Comissão de Constituição e Justiça, sugeriu uma emenda afim de que a NOVACAP não concentrasse tamanho poder e autonomia e se tornasse estritamente subordinada ao presidente. Para tanto, defendia que 1/3 do Conselho Administrativo, da Diretoria e do Conselho Fiscal da empresa estatal fosse composta por membros indicados pelo maior partido da oposição. Apesar de ter sido negada nas primeiras discussões, o próprio presidente esforça-se com a base governista a aprovar tal medida, compreendendo que a situação criada poderia favorecer e legitimar suas ações.

⁶⁸ MOREIRA, Vânia Maria Losada. **Brasília: a construção da nacionalidade; dilema, estratégias e projetos sociais (1956-1961)**, Tese de Doutorado, FFLCH, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1998, p. 217. A respeito da oposição política à Brasília, consultar a mesma tese, pp. 216 a 252.

⁶⁹ Informações colhidas em: LOPES, Luis Carlos. **Brasília – O Enigma da Esfinge: A construção e os bastidores do poder**, Ed. Unisinos – Editora Da Universidade (Universidade Federal do Rio Grande do Sul), Porto Alegre, 1996, pp. 135 a 140.

⁷⁰ Dessa situação resultou o primeiro grande edifício modernista do mundo, marcando um dos inícios do movimento arquitetônico e urbanístico no Brasil. Esse assunto foi melhor tratado no *Capítulo II*.

⁷¹ **Arquitetura e Engenharia**, n. 41, julho-agosto, Belo Horizonte, 1956. Segundo Braga, reportagem publicada no jornal carioca **O Globo**, de 25 de maio de 1956.

Braga complementa, ainda, que Júlio Katinsky sugere outra versão ao fato:

... quando o presidente Juscelino Kubitschek decidiu empreender a construção da Nova Capital, convidou o arquiteto Oscar Niemeyer para projetá-la: plano urbanístico e edifícios em conjunto.

Entretanto o arquiteto, aceitando o desafio de projetar os edifícios oficiais, preferiu convidar o arquiteto Lúcio Costa para elaborar o plano urbanístico. Foi este último arquiteto que sugeriu a organização de um concurso público nacional sob o patrocínio do Instituto dos Arquitetos do Brasil.

KATINSKY, Júlio. *Leituras de arquitetura, viagens, projetos, livre docência*. FAUUSP, São Paulo, 1990. In: BRAGA, Milton L. A. **O Concurso de Brasília: Os 7 Projetos Premiados**, São Paulo, Dissertação de Mestrado, FAU – USP, 1999, p. 35.

⁷² JK repetia, assim, a fórmula de sucesso que ele próprio havia iniciado em Belo Horizonte, quando deu ao próprio Oscar a função de projetar obras que valorizassem uma área de lazer num bairro periférico da cidade, durante sua gestão de prefeito. Função essa que foi negada por Alfred Agache (Entrevista Concedida por Jeronimo Coimbra Bueno a Luis Carlos Lopes e Renato Tarciso Barbosa de Souza, Rio de Janeiro, 06 de junho de 1990, pp. 05 e 06), que entendia a intervenção de modo abrangente e não apenas pontual a um programa arquitetônico restrito. Assim, da aceitação de Oscar Niemeyer surgiram as obras da Pampulha, responsáveis pela sua consagração nacional e internacional anos mais tarde, e consideradas por alguns críticos a essência da extensa obra do arquiteto. E as coincidências não cessam apenas no convite; a obra da Pampulha buscava um fim estrategicamente político de JK através de uma ação imobiliária, e a área foi definida paisagisticamente por um lago – condições muito semelhantes ao próprio empreendimento de Brasília.

⁷³ Na época Oscar Niemeyer havia sido eleito vice-presidente da instituição, e Ary Garcia Roza, o presidente.

⁷⁴ O Edital completo com as sugestões e as mudanças definitivas encontram-se em *Anexo I*.

⁷⁵ As negociações para a sua vinda (de Le Corbusier) ocorreram entre maio e junho de 1955 e envolveram a embaixada brasileira em Paris. Corbusier se mostrou reticente e sugeriu que o governo brasileiro celebrasse um contrato que oficializasse a sua estada no Brasil e remunerasse os seus serviços. A sua carta, de 24 de junho do mesmo ano, em resposta ao desejo do marechal Pessoa é esclarecedora. Segundo o teórico da arquitetura moderna:

Eu serei obrigado a demonstrar que o meu desejo não é o de estabelecer os planos da Capital do Brasil, mas de ser encarregado da realização do que se chama 'Plano Piloto'. O 'Plano Piloto' significa a expressão, por desenhos e por textos, da idéia de ordem geral e particular que minha experiência permite, no devido momento, submeter esse problema. Continuo pensando que o plano de urbanismo será obras dos Arquitetos Brasileiros.

Le Corbusier anexou à sua carta transcrições de algumas passagens do contrato que celebrou com o governo colombiano, quando participou, em 1950, de um projeto de urbanização de Bogotá.(...).

O texto é transcrito de LOPES, Luis Carlos. **Brasília – O Enigma da Esfinge: A construção e os bastidores do poder**, Ed. Unisinos – Editora Da Universidade (Universidade Federal do Rio Grande do Sul), Porto Alegre, 1996, pp. 90/1. A passagem que se refere à carta de Le Corbusier encontra-se em francês e traduzida para o português pelo próprio autor.

⁷⁶ Há autores (Lopes) que atestam sua publicação no dia 30; outros (Carpintero, Scherer), porém divergem, afirmando que fora juntamente com a fundação da NOVACAP.

⁷⁷ Essas discussões e polêmicas redundaram na demissão de Oscar Niemeyer da vice-presidência do IAB. Para ele essa situação, ainda que pudesse parecer contraditória, tornava-se mais confortável, já que a sua posição de arquiteto oficial da Nova Capital já estava garantida com o cargo na diretoria da NOVACAP, independente da influência que o IAB poderia exercer publicamente. E assim, Niemeyer não precisaria dividir-se entre uma ou outra posição, bastando-lhe, apenas, defender os propósitos da Companhia.

⁷⁸ Carta enviada à NOVACAP, em 12 de outubro de 1956.

⁷⁹ Enviada a Ary Garcia Roza, em 16 de outubro de 1956.

⁸⁰ Emitida em meados de novembro.

⁸¹ Deve ser notado que esses dados não apresentam nenhuma base técnica que justifique tais decisões. Como observamos anteriormente, a população da cidade já havia sido proposta por um decreto e a existência de um lago para a cidade fora uma idéia defendida no século XIX.

⁸² **Arquitetura e Engenharia**, n. 44, março-abril, Belo Horizonte, 1957.

⁸³ In: SCHERER, Rebecca. **O urbanismo racionalista e o projeto do Plano Piloto de Brasília**, Dissertação de Mestrado – FAU, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1978, p. 155.

⁸⁴ A lista citada foi adquirida no escritório carioca de Henrique E. Mindlin. Intitulada **RELAÇÃO DOS CANDIDATOS INSCRITOS NO CONCURSO NACIONAL DO PLANO PILOTO DA NOVA CAPITAL DO BRASIL**, é a única relação divulgada pela NOVACAP com o nome de todos os inscritos.

⁸⁵ Entrevista concedida pela engenheira Carmem Portinho aos professores Maria Ruth Sampaio e Nabil Bonduki no Rio de Janeiro, em 18 de julho de 1997.

⁸⁶ Em telegrama enviado pela NOVACAP a todos os concorrentes são informadas a nova data, o local e o horário para a entrega dos planos pilotos. Em nome de Ernesto Silva, o telegrama complementa, como forma de uma circular, dados que faltavam no edital. O telegrama foi por nós encontrado na Fundação Vilanova Artigas (endereço a Paulo de Camargo e Almeida, inscrito no Concurso), e no escritório de Henrique E. Mindlin, com o mesmo teor. Braga, em sua dissertação, também tratou do assunto, convergendo opiniões similares a que identificamos em 2000, em nosso memorial de Iniciação Científica (**Concurso para o plano piloto de Brasília – Levantamento e análise dos projetos urbanísticos**) e que aqui reiteramos.

⁸⁷ **Folha de São Paulo**, 23 de julho de 1995, in COSTA, Lúcio. **Registro de uma Vivência**, São Paulo/Brasília, Empresa das Artes/UnB, 1995, p. 319, in Braga, 41.

⁸⁸ **Folha da Manhã**, 16 de março de 1957.

⁸⁹ O posicionamento do júri bem como suas críticas e observações dos projetos premiados encontram-se em *Anexol*.

⁹⁰ NIEMEYER, Oscar. "Oscar Niemeyer fala sobre a Nova Capital do Brasil". **Módulo**, Rio de Janeiro, n. 5, dezembro de 1956. In: BAYEUX, Glória Maria. **O Debate da Arquitetura Moderna Brasileira nos Anos 50**. Dissertação de Mestrado, FAU – Universidade de São Paulo, São Paulo, 1991, pp. 304/5.

⁹¹ Houve apenas duas reuniões oficiais, a primeira ocorrida no dia 12, às 16:00h; e a segunda, dia 16, às 21:00h, conforme as duas atas da NOVACAP. Entretanto, o júri esteve no local nos dias 13 e 15 reunidos para análises e fechamento dos trabalhos. No dia 14 apenas Paulo Antunes Ribeiro esteve revendo os trabalhos no MEC, segundo seu próprio relatório entregue separadamente dos demais.

⁹² Apesar de serem definidos critérios para a avaliação, o julgamento ainda continuou baseado sob argumentos muito generalizados, por demais irrestritos.

⁹³ Para Yves Bruand, o projeto a ser acrescido seria o da equipe STAM, entretanto na entrevista concedida por Pedro Paulino Guimarães, arquiteto carioca e concorrente, afirma ser o seu projeto escolhido por Paulo Antunes, informação confirmada pela reportagem do jornal **Última Hora**, 18 de março de 1957. Esse assunto será retomado no *Capítulo VI*.

⁹⁴ Carta de Paulo Antunes Ribeiro a Israel Pinheiro, datada de 15 de março de 1957. Documento encontrado nos arquivos da NOVACAP.

⁹⁵ TAVARES, Jeferson C., FRANCO, Amanda C. Entrevista concedida por Jorge Wilhelm, São Paulo, 19 de setembro de 2002, p. 03.

⁹⁶ A relação de jornais e principais publicações a respeito do Concurso pode ser conferida na *Bibliografia* desta dissertação. Importante notar a presença constante da crítica de Marcelo Roberto sobre a monumentalidade barroca do plano de Lúcio Costa, e sua resposta à crítica; e a cobertura completa do Concurso feita pelo jornalista Jayme Roberto, ambos no jornal **Correio da Manhã**, no período do Concurso.

⁹⁷ *É a melhor idéia para uma cidade – capital unificada, e uma das contribuições mais interessantes e mais importantes feitas em nosso século à teoria do urbanismo moderno. É verdade que foi apresentada sob a forma de esboço, e não tem a completá-la um plano rodoviário ou de alojamento fora da cidade propriamente ou para a Região Federal; mas mostra o que é necessário saber, e o relatório não contém uma só palavra destituída de propósito. É uma obra-prima de concepção imaginativa, podendo ser desenvolvida, sistematicamente, enquanto são elaborados os programas social e estrutural. É o núcleo que pode desencadear toda a obra a ser executada em Brasília.*

⁹⁸ Os comentários do júri podem ser encontrados em matéria de **O Jornal**, 19 de março de 1957, e na revista **Módulo**, n. 08, 1957, ambos no Rio de Janeiro.

⁹⁹ Entre as diversas opiniões refletidas sobre o julgamento, o comentário de Jorge Wilhelm sintetiza algumas idéias que poderiam, ao menos serem consideradas quando da discussão:

Jorge Wilhelm: (...) No Concurso, (o motivo com) que fez que o IAB se retirasse é que os membros estrangeiros do júri disseram: - "o primeiro é este, o resto vocês resolvem, distribuem". E houve uma distribuição dos outros prêmios com critérios questionáveis. Porque não era anônimo. O concurso não era anônimo... havia alguns nomes grandes, também algumas empresas grandes. A apresentação foi muito variada porque era livre. Havia grandes maquetes. Havia gente que havia empatado muito dinheiro, nesse concurso. Geralmente construtoras ligadas a projetistas. E houve uma distribuição de prêmios, para que todos os conhecidos e os grandes levassem alguma coisa. Nenhum grande deixou de ser contemplado por alguma classificação. E não digo nem que não merecesse. Mas foi um pouco o critério. E outros que eram desconhecidos, que era o meu caso e dos outros, não impactava. Talvez as exceções seriam, no entanto, o Boruch Milmann e o Ney Gonçalves. Porque não sei quantos eram conhecidos pelo júri. Éramos meninos e aí eu não saberia dizer. (...), em entrevista concedida a Jeferson C. Tavares e Amanda C. Franco, São Paulo, 19 de setembro de 2002, p. 05-06.

Parte II

**O Antecoro
Urbanístico
de Brasília**

Capítulo IV

**Matrizes e Referências Urbanísticas
para os Projetos da Nova Capital**

Matrizes e Referências Urbanísticas para os Projetos da Nova Capital

Território favorável para diversas experiências urbanísticas e campo aberto para a aplicação de teorias, a partir do século XIX o Brasil retomou sua vocação para o povoamento do interior. Influenciados por essa tradição colonizadora, pela aplicação das novidades teóricas e pela possibilidade de lucro através do valor da terra, mais de uma centena de cidades novas planejadas foram empreendidas por esses novos colonos, apoiados nas mais diversificadas finalidades.

Grande parte do processo de desenvolvimento iniciou-se e manteve-se por longo tempo à beira do vasto litoral, porém o processo de interiorização ajudou a expandir as fronteiras econômicas e sociais. Dispersou a concentração demográfica litorânea, explorou novos recursos econômicos e buscou redefinir as funções das fronteiras nacionais.

Entre os empreendimentos do século XIX aos anos 50 do século XX houve uma reciprocidade entre políticas públicas nacionais de colonização e de iniciativas particulares de criação de cidades novas, garantindo uma dinâmica urbana no interior do país. Os objetivos principais centravam-se na expansão das fronteiras agrícolas; exploração de riquezas naturais e atividades industriais; áreas de expansão próximas a grandes centros urbanos; planos para cidades balneárias e turísticas; investimentos imobiliários; e capitais administrativas.

A partir da segunda metade dos anos 50 o governo intensifica sua política nacional para a colonização do interior do país através de planejamentos regionais, construção de estradas, fundação de novas cidades e grandes investimentos em infra-estrutura urbana. As ações abandonam o caráter de intervenção pontual – como a criação de centros isolados (como foram os casos das capitais Belo Horizonte e Goiânia, e da *Marcha para o Oeste*) – para delinear um sistema de empreendimentos que favorecessem a expansão urbana colonizadora.

Ao longo desse período a cultura urbanística nacional descortinou um profícuo campo de experimentações de matrizes nacionais e estrangeiras, articulando os conhecimentos internacionais às particularidades locais. Assim os planos e projetos urbanos constituíram uma amostragem repleta de referências aqui assentadas. Definiram, portanto, uma cultura local através da apropriação de novos conhecimentos e da retomada de tradições nacionais.

Assim iniciou-se e se fortaleceu a cultura urbanística nacional, tendo na sua essência o dualismo do empreendimento estatal diante do privado; entre as matrizes nacionais e estrangeiras; da oscilação entre o interior e o litoral; do rural e do urbano; do cosmopolita e do arcaico.

As experimentações aqui incorporadas estabeleceram razões que construíram uma face do urbanismo nacional a partir da incorporação das diferentes referências, fazendo prevalecer sobre elas a peculiaridade quase autoral em cada projeto. Filiados a *n* matrizes, não se intimidaram em enriquecer a cultura nacional a partir dos resultados estrangeiros

e das experiências históricas locais. Essa condição resultou num extenso repertório de referências e, inevitavelmente, em experiências híbridas.

Portanto, encerrar a vocação urbanística desse período entre as teorias racionais, *corbusianas*, seria subestimar a formulação de uma cultura urbanística nacional, plural nas suas idealizações e nos seus projetos.

Analisados à luz da perspectiva histórica, os projetos urbanísticos para Brasília evidenciam essa postura. Em diferentes estágios refletem os anseios do período em que foram concebidos. Fazem convergir conceitos e experiências e propõem a ordenação espacial a partir do diálogo entre os opostos, da sobreposição de vertentes antagônicas.

Os 25 projetos analisados apresentam um extenso repertório de referências em que se sobressaem as mais distintas relações teóricas e espaciais. Permanece, portanto, a veia híbrida e plural de uma cultura dialética.

E esses projetos apoiaram-se em matrizes distintas, perfazendo um estreito caminho das defesas ideológicas como práticas das vertentes urbanísticas. As principais referências situam-se, por conta da cultura urbanística nacional formada, entre as principais experiências estrangeiras do final do século XIX às formulações críticas mais recentes da década de 50. Todas incorporadas distintamente pela totalidade dos projetos propostos para a Nova Capital. Assim se definiu um antecoro urbanístico para Brasília.

A cidade real com seus problemas seculares serviu de exemplo a ser contrariado pelas propostas apresentadas. Na verdade, essas cidades tornaram-se anti-modelo.

Nos projetos para a Nova Capital encontramos desde ideais utópicos influenciados pelas teorias européias, a proposições pragmáticas de modelos urbanos aplicados. Cada um desses projetos busca, no planejamento urbanístico, a transformação da sociedade e a resolução dos problemas reais. Depositam sobre o projeto de uma nova cidade administrativa a condição inédita de iniciar uma nova sociedade com novos valores, sempre pautados pelas resoluções urbanísticas. Sintoma comum nas ambições utópicas desse período.

Configurando um ambiente interdisciplinar, é fundamental reconhecer as interlocuções estabelecidas e garantir parâmetros para a legibilidade desses projetos a partir da confluência desses atores. Em se tratando de matrizes diversas é necessário assimilá-las para a compreensão dos planos propostos para a Nova Capital.

Sobre o aspecto urbanístico, os planos para a Nova Capital estruturaram-se segundo a cultura urbanística nacional regida pelas experiências do passado, mas também pelas atualizações de práticas recentes e estrangeiras. Essa composição exige reconhecer as origens das principais matrizes e idéias.

Nos projetos para a Nova Capital, aceitamos a hipótese de que esse repertório não foi hegemônico nem tampouco fiel a cada matriz ou ideal. Em cada plano as referências foram adotadas livremente, do ponto de vista das soluções formais como das proposições teóricas. Embora prevaleça uma relação explícita entre as referências e as soluções adotadas, cada plano incorporou essas referências como melhor se adaptava ao contexto nacional e particular de cada proposta, o que nos fornece um rico campo de experimentações. Esse repertório nem sempre é citado nominalmente, entretanto os planos demonstram completa afinidade com os modelos. Portanto, a compreensão das resoluções formais de cada referência, de sua ideologia e contexto, é essencial para a identificação e estudo dos planos pilotos da Nova Capital. E neles, a sua compreensão – das referências – traduz-se pelo emprego de termos, intenções e modelos apropriados segundo assimilações muito peculiares e particulares. Em cada plano sobressai uma determinada leitura dos conceitos urbanísticos.

A referência do urbanismo racional pode, por exemplo, dialogar com o modelo pinturesco de urbanismo *siteteano*. Os objetivos comunitários do modelo de unidade de vizinhança podem transformar-se em simples bases de cálculo para a previsão de crescimento de bairros residenciais. Assim como os termos do zoneamento funcional da *Carta de Atenas* podem dividir espaço com as flexíveis premissas contidas no *Coração da Cidade*. Esses são alguns diálogos que encontramos nos projetos para Brasília, evidência de uma postura heterogênea e plural na articulação de diferentes abordagens sobre um mesmo tema.

A investigação dessas principais matrizes permite-nos, portanto, compreender as dualidades que a disciplina urbanística comporta. Diálogo constante nos poucos cursos de arquitetura e nas especializações em urbanismo concentrados no eixo Rio - São Paulo, ou então nas intensas discussões junto aos institutos e associações profissionais que se estendiam às pranchetas de arquitetos e engenheiros em seus escritórios. Como sabemos, a divulgação das principais matrizes foi concentrada e equilibrada entre os diferentes meios, condição que estabeleceu um repertório mínimo e coincidente entre os profissionais atuantes.

Essa situação, em que os poucos profissionais de arquitetura, engenharia e urbanismo se relacionavam, definiu um repertório comum entre eles e ajudou a promover uma base do pensamento urbanístico e planejador nacional, originado das mesmas matrizes, portanto guardando intenso diálogo. Como resultado, os planos para Brasília guardam similaridades que poderão ser identificadas segundo a enumeração das principais referências presentes nesse contexto.

Para a compreensão de algumas dessas referências optamos em separá-las em quatro módulos. Definimos, portanto, categorias que correspondem a modos diferenciados de interpretar as influências aos projetos da Nova Capital.

A divisão (*Conceitos; Ideais; Modelos e Métodos; e Experiências*) refere-se, tão somente, à sistematização de algumas idéias e experiências segundo esse enfoque.

Em *Conceitos* descrevemos um panorama dos principais temas predominantes nas discussões sobre as cidades do século XIX e XX. Trata da incorporação de novos conceitos a partir da era industrial e de algumas expressões

e denominações que se tornaram recorrentes no pensamento urbanístico de então.

Em *Ideais* estão os projetos e planos utópicos ou não construídos, em geral as propostas que buscavam através da composição urbanística e arquitetônica a mudança da sociedade. São, em geral, a base de algumas posturas arquitetônicas e urbanísticas modernizantes, sobretudo por confiar a esses projetos o intuito revolucionário.

Modelos e Métodos agrupam alguns autores, movimentos e propostas de projetos que direcionaram formas de planejamento urbano a partir de padrões de intervenções. São fórmulas e conceitos teóricos que foram formulados para serem aplicados genericamente para a criação de cidades novas ou reformulações de centros já existentes.

Em *Experiências* estão alguns exemplos de cidades e planos que influenciaram a história urbanística nacional e, em específico, a formulação dos projetos para a Nova Capital.

1. Conceitos

1.1 A Cidade no Século XIX

Num recorte panorâmico, podemos reconhecer nas cidades do século XIX as condições em que surgiram algumas das principais matrizes do pensamento urbanístico de vanguarda. Sabemos que o movimento de vanguarda inovou nas formas de abordagem dos programas e técnicas em arquitetura e urbanismo, e nessa inovação está presente uma nova ideologia social revolucionária.

Estão no bojo do século XIX, sobretudo em solo europeu, as raízes dos problemas enfrentados pelos urbanistas do século XX.

Para o planejamento urbano as cidades são consideradas na sua totalidade, assim o urbanismo delineia-se como campo de conhecimentos e práticas a fim de pensar uma nova ordem espacial. Numa perspectiva reformista busca-se atingir os benefícios da organização através da razão. As artes retomam seu caráter público e buscam a integração com a cidade e o cotidiano. A funcionalização dos espaços sobressai como elemento primordial para a salubridade dos ambientes de moradia e trabalho.

Esse interesse é determinado pelas grandes transformações que o meio urbano sofre com a industrialização e o conseqüente êxodo rural.

O olhar positivista do século XVIII que definia a cidade como lugar da civilização e progresso foi substituído pela desordem urbana. As grandes cidades européias transformaram-se, começaram a conviver com o agravamento dos problemas de saneamento e falta de infra-estrutura. Estava traçado um cenário hostil à vida urbana.

A excessiva concentração de mão-de-obra ao lado da lógica capitalista industrial contribuiu para a alta taxa de desemprego que, se por um lado favorecia o predomínio do lucro dos patrões, por outro proporcionava péssimas condições de vida ao restante da população. A insalubridade e a promiscuidade faziam parte do cotidiano e contrariavam os novos descobrimentos médicos sobre a saúde mental e física do indivíduo. Não tardaram a aparecer as analogias entre a cidade e os problemas biológicos. Termos como *tumor*, *chaga*, *câncer*, começaram a ser empregados na descrição da vida nas cidades.

1.2 A indústria e o pensamento racional

Nesse cenário, a indústria cresce rapidamente sobrepondo seus objetivos mercantis à qualquer tipo de interesse. As atividades baseiam-se num dos elementos de maior destaque nesse período, a máquina. Transpondo seu sistema lógico e racional de funcionamento, a população empregada submete-se a um novo padrão de trabalho. Essas atividades tornam-se, então, regidas pelo tempo da máquina e o lucro é a palavra de ordem nessa lógica. Paradoxalmente, a indústria representa o progresso e seduz pelas novidades num meio carente de reformulações básicas. As pessoas e seu meio são englobados pelas idéias de *eficiência*, *velocidade* e *seriação* entre outros conceitos industriais e tecnológicos.

A contraposição ao exemplo caótico das cidades é expressa pela negação do seu modelo de organização, dos seus elementos e da forma de vida que proporcionam. Apenas a lógica industrial, através de sua eficiência, poderia reproduzir fisicamente os anseios de uma sociedade racional.

A solução, assim, parecia ter origem na busca de uma *racionalidade* e *funcionalidade* dos espaços para retomar a ordem e a eficiência da cidade. Experimentadas pelos europeus, essas premissas logo cruzaram o Atlântico para desembarcarem nas Américas, influenciando diretamente algumas posturas urbanísticas brasileiras.

Assim, é evidente que a predominância das características lógicas e funcionais nos planos para a Nova Capital do Brasil seja recorrente aos olhos do século XIX. Os planos, entre as décadas de 20 e 50, retratam a hegemonia do pensamento mecânico e da eficiência lógica. Não são raras as propostas que de-

1. Os bairros pobres de Londres, gravura de Gustave Doré, 1872

2. Uma rua de Dudley Street, gravura de Gustave Doré, 1872

monstram, através dos traçados geométricos e ordenadores, a funcionalização dos setores e a abstração de formas puras. A negação dos problemas existentes nas cidades reais dá-se através da aproximação da lógica industrial, mecânica e eficiente. Independentes de filiações históricas e ideológicas, os planos para a Nova Capital absorvem a idéia de um novo conceito de sociedade traduzido pelas suas relações espaciais.

Seus projetos buscam o ideário da velocidade e da eficiência nas novas formas de vias; no completo controle sobre as atividades domésticas e; sobretudo, na funcionalização e especialização das partes da cidade, do bairro, da casa, enfim, do indivíduo. Os planos para a Nova Capital refletem esses conceitos ao proporem sociedades utópicas, contrariando a realidade caótica dos grandes centros urbanos brasileiros.

1.3 As discussões médicas e o saneamento

As terminologias médicas ganham força na descrição e nas analogias com a cidade. A comparação com o sistema do corpo humano torna-se recorrente e estabelece uma imagem predominante nos séculos XIX e XX, sobretudo referente a um modelo recorrentemente aplicado: a circulação de fluxos. A circulação sanguínea¹ serviu, sobretudo, como modelo às estratégias sanitárias e inspirou muitas propostas de circulação de pedestres, de transportes e até de formas de circulação do ar.

As grandes metrópoles, então, procuravam soluções nas aberturas de largas vias como fator de organização das cidades. Ao custo do autoritarismo, a lógica racional preconizada pela indústria e metaforizada pela medicina avançou como redentora das questões urbanas. As novas condições técnicas sobrepujaram-se e estabeleceram um novo ritmo às grandes cidades a partir das circulações.

Nascido junto à prática médica, o higienismo altera o espaço urbano segundo os conceitos da recém-constituída medicina social – momento em que a preocupação desloca-se da cura para a prevenção, e na cidade, igualmente, o foco volta-se não mais para o indivíduo, mas para toda a sociedade.

Propostas urbanas impunham as malhas geométricas; perpendicular e diagonal nos centros e circular e elípticas nas áreas de expansão.

Fisicamente, os planos para a Nova Capital apóiam-se nesses artifícios figurativos e se orientam a partir de concepções geometrizantes. Em alguns casos a circulação ganha status de planejamento, orientando todo o restante do plano. Em outros vale a regra, no centro cívico e administrativo têm predomínio as linhas rígidas retilíneas, nas áreas residenciais, parques e áreas de expansão o traçado mostra-se mais solto, curvilíneo, o que não significa arbitrário. Na grande maioria dos projetos o traçado curvo ou representa alguma forma geométrica ou adapta-se ao terreno, demonstrando o predomínio da racionalidade em todas as condições.

1.4 A predominância da técnica

As novas tecnologias que fascinaram os olhos do século XIX e avançaram ao século XX como esperança da resolução dos problemas cotidianos começa a ser absorvida pelas posturas urbanísticas. As engenharias das construções, dos monumentos e das máquinas começavam a ganhar maior destaque que seus ornamentos. A técnica deixa de ter sua função especializada para tornar-se discurso de obras arquitetônicas.

Ao substituir os catálogos de estilos inaugurou-se um novo momento de experiências relacionando as artes, a arquitetura, o urbanismo e a engenharia. A técnica tornou-se axioma de uma postura projetual que via na limpeza formal e na relação forma-função a nova conformação estética da realidade.

Nos projetos urbanísticos para Brasília a eficiência ora desejada somente poderia ser atingida com o emprego da técnica adequada. Nela basearam-se as disposições de fachadas de acordo com a insolação e ventilação; assim ordenaram redes de esgoto e distribuição de água segundo a declividade topográfica; assim submeteram a futura população a estudos, diagramas e cálculos absurdamente racionais para a quantificação dos equipamentos cotidianos. O excesso foi alcançado na quantificação de habitantes por barbearia, entre outras projeções.

2. Ideais²

A busca pela sociedade ideal sempre esteve vinculada ao seu contexto histórico e urbanístico. No extremo dessa história, *A Utopia*, de **Thomas Morus**, 1516, não apenas questionou seu período como propôs um ambiente de harmonia e justiça. Distanciado da realidade, o ideal se construiu na negação das condições então vividas nos centros superadensados.

A partir de então uma farta produção vinculada a autores de diferentes classes profissionais redefiniu os padrões espaciais. O século XIX foi um momento que compreendeu grande parte desses ideais e legou aos seus sucessores o desejo de transformação social. O resultado foi uma geração de arquitetos e urbanistas que procuraram alterar a lógica estabelecida através dos seus projetos. Acreditava-se na utopia da transformação e lutava-se pela predominância de um novo sistema. No início dessa discussão encontramos alguns visionários que se dispuseram a testar empiricamente seus sonhos, e deles resultaram conceituações arquitetônicas e urbanísticas ideais sobre as quais se apoiaram as gerações futuras.

3. Frontispício de *A Utopia*, 1516

Dentro de um mesmo período histórico, entre o final do século XIX e o início do XX essas personalidades puseram à prova a vontade utópica de um ideal de sociedade.

Robert Owen, operário e sócio de uma fábrica, em 1816/7 formulou um ideal de comunidade industrial implantada em 1825 para 1.200 pessoas. New Harmony propunha-se a reformular a moralidade de seus moradores a partir da malha quadricular e das casas unifamiliares, onde as crianças eram separadas dos pais a partir dos 3 anos como fator de contribuição ao convívio coletivo (CHOAY, pp. 63/4).

Charles Fourier, idealizador do Falanstério (suas teorias desenvolveram-se entre as quatro primeiras décadas do XIX), buscou a partir de um único edifício negar o caos e a barbaridade urbana de seu período. O convívio coletivo era restabelecido por atividades comuns no térreo do edifício, e as oficinas interligadas a ele atribuíam-lhe autonomia. Destinado a 1.600 pessoas destituía a família como célula da comunidade (CHOAY, p. 71-5).

Victor Considérant, engenheiro, a partir dos anos 30 do XIX tornou-se defensor dos princípios fourieristas a partir do financiamento estatal. No seu projeto, uma grande galeria envidraçada fazia a distribuição entre os apartamentos. Metáfora do corpo humano seria a grande artéria que conduziria o sangue para todas as veias. Na rua estaria alojada uma torre de controle, o panóptico. Considérant lança algumas figuras recorrentes no imaginário vanguardista. A comparação da habitação coletiva com o navio e a sua metaforização numa *máquina de morar* sintetizam suas ambições racionalistas (GUERRAND, p. 368). É evidente a apropriação desses termos e metáforas por Le Corbusier que, quase um século depois, reutiliza-os em seu discurso apologético da era da máquina.

Jean-Baptiste Godin, industrial, foi o único a construir um edifício aos moldes do falanstério (1859), porém com menor radicalismo na organização social (GUERRAND, p. 370).

Étienne Cabet, e **Benjamin Ward Richardson**, o primeiro considerado por Marx o inventor do comunismo utópico, o segundo médico e pesquisador, ambos colaboraram na idealização de novas sociedades priorizando as condições de higiene e conforto para as habitações. Essas seriam atendidas por áreas de lazer nos teto-jardins (Cabet, 1840) ou teto-terraço (Richardson, 1876), (CHOAY, pp. 87-103).

Todos esses autores conceberam novos modos de sociabilidade através de novas concepções espaciais, suas soluções buscaram controlar a vida humana em grandes unidades habitacionais às quais são atreladas atividades e funções necessárias ao cotidiano. Esses projetos articularam a técnica vigente direcionando-a ao controle do ambiente construído. A rígida funcionalidade contrariava o caos do modelo medieval das cidades européias e expressava o pensamento utópico da transformação da realidade.

O grande edifício preconiza a supremacia da técnica na organização do meio, limitando o convívio de seus moradores aos espaços construídos e protegidos das intempéries. Conformam-se como as principais matrizes urbanísticas e definem padrões de intervenções sobre um ideal de sociedade. As metáforas e soluções são, posteriormente, incorporadas e travestidas sob o enfoque tecnicista e progressista, tornam-se metodologias de intervenções e abandonam o campo da solução paliativa.

Na arquitetura brasileira o espelhamento desse pensamento deu-se de forma direta, porém via Le Corbusier, Mies Van der Rohe, entre outros. Aqui se assentaram as tentativas de transformação da sociedade através da arquitetura e do urbanismo. Neles era depositada a crença de um novo sistema social em que se poderia sonhar com condições igualitárias para todos. Os primeiros e grandes conjuntos habitacionais, como os de Pedregulho e da Gávea projetados por A. E. Reydi nos anos 40 e 50 no Rio de Janeiro, é um bom exemplo de como o grande edifício que reunia habitação, serviço, comércio, lazer e uma rua interna poderia transformar a vida dos cidadãos.

Ou mesmo Brasília de Lúcio Costa, em que os blocos de habitação deveriam servir tanto aos funcionários públicos do governo como aos construtores da cidade. E assim como o plano de Costa, tantos outros se desdobram em argumentos que buscavam o início de uma nova fase da sociedade brasileira a partir da construção de sua capital federal. Os memoriais são impregnados por idealizações vinculadas à nova estruturação do espaço público, da reformulação do espaço privado, da possibilidade de serviços à toda população e do uso revolucionário da técnica. Brasília, por si só como empreendimento, tornou-se num referencial de sonhos e utopias pela condição espetacular de sua construção.

Eugène Hénard, arquiteto e urbanista, também influenciou parte das concepções estruturais modernistas, sobretudo nos modos de circulação. Concebeu uma *Teoria Geral da Circulação*, publicada em 1911, talvez concebida

4. Uma aldeia de harmonia e de cooperação, esboço anexado ao relatório de Owen, 1817

5. A aldeia a ser construída em Harmony, em Indiana, por iniciativa de Owen, 1825

6. Planta esquemática do Falanstério de Fourier, 1841

7. Planta geral do Familistério de Godin, em Guise

no século XIX, em que as vias são divididas em 6 categorias de acordo com suas funções. Propôs o cruzamento circular de avenidas e o cruzamento da via férrea em nível distinto. Mentor da cidade sobre estacas em solo artificial, propôs serviços de correio, esgoto, gás, linha de telefone, etc., sob as vias. E um andar subterrâneo com acesso ao porão das casas para a passagem de vagões de trens para a manutenção e limpeza. Ruas de quatro ou mais andares serviriam para separar os diferentes tráfegos a fim de otimizar a circulação (CHOAY, pp. 249-253).

Recorrente na mentalidade moderna, as soluções de circulação predominaram sobre os planos para a Nova Capital tornando-se, em algumas propostas, em principais articuladores e definidores urbanísticos. Especializaram-se ainda mais e abriram o leque de possibilidades do emprego da técnica viária. Transformaram-na em condição essencial e de supra-importância no funcionamento da cidade. É exagerado o número de vias especializadas e sobrepostas, formas de cruzamentos e articulações para a circulação concebidas nos planos para a Nova Capital.

Nesses planos são unânimes a hierarquização de vias e a separação de circulação entre pedestres e veículos. São inúmeras as funções diferenciadas atribuídas às vias, criando um sistema complexo de circulação. Componente principal de alguns planos, o viário torna-se sinônimo de planejamento, sendo proposto quase que de maneira autônoma e responsável pelo desenho da cidade.

Contrariando a falta de espaço e a mistura de usos nas cidades convencionais, os projetos de vias para a Nova Capital especializam-se oferecendo as mais mirabolantes funções como, por exemplo, calçadas rolantes por toda a cidade.

Revezam-se em formatos e desenhos, ora adaptando-se à topografia ora assentando-se em linhas ortogonais. Prevalecem, ainda, os sistemas radial e perimetral buscando conexão com o plano de vias nacional, estabelecendo ligação direta entre as rodovias com as principais avenidas da cidade. Em alguns planos as vias sobrepostas, como viadutos e vias subterrâneas também auxiliam no sistema de circulação da cidade.

Sendo destacada pela sua predominância no conjunto de todos os planos, sem exceção, o viário demonstra a cultura de um período que ficaria marcado pelo forte investimento na circulação de automóveis.

Em meio à necessidade de organizar a circulação, ainda no século XIX, os modelos de cidade linear e de cidade industrial ilustraram as possibilidades de um novo arranjo urbano baseado na via. Dialogando com a eficácia funcional e fluidez da circulação, os modelos urbanos linear e industrial prevalecem como formas abstratas e universalizantes para a cidade. Foram considerados, pela expressão de modernidade, exemplos da eficácia do desenho urbano relacionado-se inteiramente com a perspectiva de uma cidade ordenada.

Soria y Mata, engenheiro e urbanista espanhol propõe, em 1882, a cidade linear, organizada ao longo da linha férrea, principal meio de transporte e garantia da comunicação urbana. Sua proposta está impregnada da racionalidade da linha reta e da crença na tecnologia. Modernidade, lógica e eficiência são os conceitos sobre os quais apóia o radicalismo do projeto. Sua forma resolveria o problema do crescimento da cidade. A expansão, portanto, estaria garantida por uma rua de 500 metros de largura sem limites no seu comprimento. Regionalmente, articularia todos os centros urbanos e comporia uma única cidade.

O meio de transporte gratuito dividiria espaço com os mais diversos tipos de serviços municipais ao longo da grande rua. Bondes, trens, jardins, infra-estrutura básica estariam alocados junto à via.

Tony Garnier, arquiteto francês, elaborou sua proposta de cidade industrial em 1917, tendo estudos de modelos urbanos a partir de 1904. Seu núcleo urbano orienta-se, inteiramente, pelo modo produtivo e destinado à atividade industrial, a partir da qual garante-se a lógica funcional. Com um traçado ortogonal, orientado pelos eixos cardinais, constitui o desenho da cidade transformando-a num grande parque. Reconhecido por Le Corbusier como solução lógica e racional, é incorporada ao ideário plástico pela sua simplicidade, característica compartilhada pelo modelo espanhol de Soria y Mata.

Ambos os modelos pregam, a partir do sistema de circulação, uma forma de planejamento regional. Por serem projetos de grandes proporções (no caso da *cidade linear* não há limites para seu tamanho) abarcam uma área além daquela definida exclusivamente ao limite municipal, organiza uma proporção equivalente à regiões. E assim são incorporados pelos planos para a Nova Capital. Nos projetos que se preocupam com as formas de expansão da cidade propõem o crescimento linear ao lado das ferrovias e rodovias, aproveitando-se da infra-estrutura

8.O tráfego de Londres, gravura de Gustave Doré, 1872

9. Projeto de Cidade Linear aplicado a Madrid, implantação geral, Arturo Soria y Mata

10. Cidade Industrial: planta esquemática, T. Garnier, 1904-17

existente. No caso das indústrias, são pensadas áreas distintas daquelas destinadas à cidade para não prejudicarem o meio com o tráfego de cargas e a poluição. Em ambos os casos prevalecem o cuidado com a circulação e com as formas de expansão da cidade.

3. Modelos e Métodos

Formas arquitetônicas e urbanísticas foram desenvolvendo-se ao longo do século XIX sem o compromisso de estarem vinculadas a um pensamento hegemônico. Reproduziram-se autonomamente e propuseram algumas soluções pontuais a problemas coletivos. Sua inserção na cultura internacional deu-se fragmentariamente.

No final do século XIX e início do XX o planejamento foi encarado como elemento chave na transformação do território, contrariando as formas de soluções paliativas e desencontradas. Essa diferenciação promoveu o encontro de modelos e métodos na organização urbana, explorando conceitos históricos, artísticos, naturais e funcionais. Essas formulações propuseram modos genéricos que, ao se articularem ao redor de movimentos e grupos sociais, definiram o *modus faciendi* para a formulação de planos urbanos reais. Partindo de soluções pragmáticas e metodológicas, influenciaram um período abrangente da cultura urbanística nacional. Entre o final do século XIX e a metade do século XX, Camillo Sitte, Ebenezer Howard, Le Corbusier e os grupos *Regional Planning American Association* e *CIAM* foram os que mais se destacaram na conformação de um pensamento urbanístico regional e territorial.

Camillo Sitte, em *A construção das cidades segundo seus princípios artísticos*, de 1889, elabora uma edição sobre a construção de espaços urbanos a partir da leitura sistemática dos espaços antigos da cidade. Compondo a partir de cheios e vazios, a cidade agrega, às construções, os valores estéticos e de conforto ao cidadão. Os percursos variados, a diversidade de lugares e a apreensão em partes da paisagem são princípios identificados nos espaços históricos e incorporados nas novas formas de construção. A experiência das composições urbanísticas mais antigas e os espaços dela resultantes são fundamentais na interpretação e construção das cidades.

A negação do sistema geométrico responsável pela constante homogeneidade dos lugares reflete seu vínculo às formas que sobreviveram à história. O respeito às condições locais e ao terreno designam os elementos e as composições para as novas construções.

A praça deve ser fechada e ter garantido seu vazio central. Deve relacionar-se com as construções do entorno e evitar o edifício isolado no terreno. A largura da rua deve guardar relação com a altura dos edifícios. A relação entre praças, a sua continuidade labiríntica e as nuances causadas promovem diferentes percepções e devem ser privilegiadas na memória e na apreensão psicológica evitando a monotonia. A irregularidade, enfim, não deve ser desprezada, mas compreendida e promovida a partir das condições naturais de cada sítio.

Os eixos retos devem existir, mas não devem ser predominantes, bem como a rua curva deve compor o tecido urbano promovendo o instinto artístico. O pitoresco e o monumental devem conviver harmoniosamente.

Nos planos para a Nova Capital esses conceitos são articulados, prioritariamente, nas composições dos *cores* e centros administrativos, cívicos, culturais e comerciais. A busca pela relação entre o edifício, a rua e o pedestre faz compor cenários urbanos diversificados, entre relações de cheios e vazios. Apesar de não ser predominante em todas as propostas, é claramente identificado nos projetos que buscam a articulação do plano urbano na sua terceira dimensão, avançando do zoneamento funcional em planta. O projeto deixa de ser uma definição de linhas curvas e retas para lançar-se numa projeção perspetiva dos espaços, através da composição dos volumes ou de suas ausências.

Alguns projetos vinculados a esse espírito foram, curiosamente, aqueles que definiram a volumetria dos edifícios e compuseram as áreas públicas, sobretudo, como áreas destinadas ao conforto do cidadão a partir da quebra de monotonia e criação de percursos diversificados. Apresentaram, ainda, um forte teor crítico com relação à monumentalização dos espaços e à sobreposição de valores arquitetônicos aos cotidianos do cidadão. Ainda que a monumentalidade, característica de uma capital administrativa, fosse explorada com a mesma veemência que o pitoresco de reentrâncias e curvas do percurso e dos espaços entre edifícios, elas destinavam-se aos centros cívicos.

Se a história evidenciou a polêmica lançada por Le Corbusier com referência aos estudos *sitteenos*, os projetos para a Nova Capital assumem a ambos de maneira quase trivial, adotando-os como instrumentos destinados a tipologias espaciais distintas, porém funcionalmente definidas. A apropriação desses métodos expõe a diversidade e a possibilidade do diálogo entre vertentes ideologicamente distintas. Os projetos não evitaram incorporar ao mesmo traçado a geometria constante em alguns setores em contraposição ao bucólico e pintoresco em outros, com referências claras a ambas teorias.

Na Inglaterra, em 1898, **E. Howard** define o modelo de cidade-jardim, com *Cidades Jardins do Amanhã*, onde recoloca a importância do campo na constituição da cidade. Procurando um modelo contrário ao sistema urbanístico vigente, sobretudo à Londres superadensada e desorganizada, idealiza uma cidade em que prevalece o sistema harmônico de cooperativismo.

Delineia seus ideais de forma pragmática a fim de chegar à concretização do empreendimento. O autor busca a garantia de conforto, higiene e salubridade para seus habitantes a partir da simbiose entre campo e cidade que reflete seu novo ideal de sociedade.

Os edifícios públicos organizam-se no meio dos parques espalhados pela cidade, dando-lhes monumentalidade pela sua importância no cenário municipal. O zoneamento funcional separa do convívio dos cidadãos os grandes equipamentos como prisões, asilos hospitalares, etc.

O *green-belt* é destinado ao controle do crescimento de cada cidade e a isola, atribuindo-lhe autonomia quanto ao abastecimento agrícola. Espaçados pelas cidades, os jardins recebem importância por contornar as vias de pedestres, as casas e os edifícios públicos bem como os particulares. Outros cinturões verdes cortam a cidade margeando as grandes avenidas circulares.

O crescimento de cada unidade é limitado a 32.000 habitantes, criando outras células para receber as cifras excedentes. Ao todo, seis células compõem o esquema de cidade social, adicionada a elas uma cidade central, de 58.000 habitantes. O conjunto forma uma comunidade de 250.000 habitantes. O planejamento regional busca garantir a unidade entre as células e seu crescimento ordenado.

As distâncias entre áreas comerciais, escolas, igrejas, parques e as moradias são estabelecidas para permitir o passeio a pé. O transporte intermunicipal é garantido pelas ferrovias, que interligam a rede de cidades – a *comunidade*. No anel exterior, junto à linha férrea, localizam-se as fábricas, os armazéns e mercados, longe do centro municipal.

11. Comunidades – cidades sociais

12. Esquema dos três ímãs

13. Cidade-Jardim e seu entorno rural

14. Distrito e centro

15. Etapa de crescimento

As formas puras circulares, radiocêntricas, indicam apenas um modelo a ser adaptado às situações reais de implantação e desenvolvimento. O respeito à topografia sempre orientou as decisões para a implantação desse modelo.

O planejamento regional assume, no modelo de Howard, uma importância suprema para se pensar a metrópole, ou melhor, a estrutura física que a substituisse. Essa diretriz ecoa nas propostas *corbusianas* em que os bairros de expansão são destinados a bairros-jardins e é refletido, por sua vez, nos planos de Brasília, ou como forma de expansão polinuclear ou como a articulação de um extenso plano verde.

Nos planos para Brasília o verde ganha importância na estruturação de alguns projetos. Ora são incorporados à cidade como elemento secundário, ora são destinados como elementos organizativos, essenciais na estrutura urbana. São exemplos desses usos os parques municipais, as *parkways*, os jardins públicos e o cinturão verde, que em vários casos cumprem os objetivos delineados por Howard, servindo à higienização da cidade; sua separação do setor industrial; servem ao abastecimento de alimentos e como controle do crescimento e expansão da cidade.

O viário radioconcêntrico também é largamente utilizado na estruturação da circulação de veículos e na ligação da cidade com suas cidades satélites. Aos pedestres, vias arborizadas e de curta distância com relação aos demais setores. O planejamento regional também foi outra herança do planejamento de Howard, sobretudo no controle do crescimento exagerado. É curioso notar a existência de planos para Brasília que seguem a estrutura celular de cidades que, juntas, comporiam uma metrópole.

Apesar de encontrarmos várias soluções que se aproximam do ideário *howardiano*, poucas são as referências explícitas às suas teorias, mas ainda assim comprovam sua recorrência nos projetos.

Le Corbusier, arquiteto e urbanista, foi o grande propagandista dos ideais da vanguarda moderna. Sistematizou e divulgou os principais conceitos e métodos urbanísticos e arquitetônicos do período, fazendo prevalecer a técnica e o princípio organizador.

Apologético da era da máquina, seu ideal de sociedade está apoiado no desejo de um urbanismo universal, rigidamente racional. Essa expressão está sintetizada no *modulor*, modelo do homem ideal a habitar a cidade ideal.

Seus planos urbanos sintetizam e ilustraram esses desejos. Negam a organização a partir da rua tradicional, define um superadensamento nos centros (concentrados nos cruzamentos das principais vias) e promove sua expansão através de bairros-jardins. Incorpora o verde como elemento constante da cidade, mas não de forma estrutural, e privilegia a circulação como meio eficaz de ordenamento. As indústrias, deslocadas da cidade, criam um eixo linear de desenvolvimento a partir das vias. Têm predomínio o elemento arquitetônico nas suas propostas, solucionando as questões urbanas a partir de grandes edifícios e sistemas eficientes de circulação – vertical e horizontal –, localizados num grande jardim gramado.

Seu discurso baseia-se quase que inteiramente na arquitetura como definidora das relações espaciais, evitando outros instrumentos para o planejamento urbano.

A Cidade para 3.000.000 habitantes, 1922, define altos edifícios no cruzamento das principais vias e ao redor de uma grande plataforma de aviões. Organizada por eixos N-S, E-W elevados a 40 metros do solo, a cidade estrutura-se com uma densidade entre 300 e 3.000 hab/ha. No centro, cerca de 10.000 a 50.000 pessoas por edifício. Inserida num parque, tem no seu extremo a zona industrial e os armazéns, e a expansão definida pelo modelo cidade-jardim. O parque inglês inserido no meio urbano proporciona o contato com a natureza. Vias subterrâneas destinam-se ao transporte de mercadorias e serviços.

O *Plan Voisin*, 1925, é assim denominado devido ao apoio financeiro de uma construtora de aviões ao pavilhão *Espirit Nouveau*. Sobre põe uma malha ortogonal no centro de Paris com altos edifícios isolados no terreno. Ao centro uma grande praça de circulação.

A *Ville Radieuse*, 1935, é a evidência da contraposição aos modelos tradicionais de cidade. A partir de lâminas de habitação desenvolvidas pelos cálculos e métodos racionais, o autor libera 88% do solo e proporciona um modelo abstrato de urbanismo. Nesse caso, o edifício define a cidade.

Como se nota, a maioria de seus modelos mais conhecidos e divulgados trata da questão urbana como um manifesto da era industrial sobre o qual se agregam soluções originadas no século XIX. Configura meios de intervenções em sítios urbanos existentes e experimenta da liberdade utópica ao propor planos para cidades novas. Ambas as posturas são sempre determinadas pelo manifesto racionalista, homogêneo e monótono.

16 e 17
Cidade para 3.000.000 habitantes

18 e 19
Plano Voisin

20 e 21
Cidade Radiosa

Na cultura nacional, Le Corbusier penetrou de forma superior a qualquer outra vertente urbanística. Essa inserção provocou não apenas uma legião fervorosa de seguidores como ofuscou outras vertentes urbanísticas que, mesmo presentes no ideário nacional, foram pouco citadas apesar de muito utilizadas.

Ao mesmo tempo em que são referidas por vários autores, suas soluções são constantemente conduzidas a compor planos híbridos, polarizando os opostos e articulando-os segundo necessidades estritamente particulares para a Nova Capital.

Esses desencontros importam menos pelo embate ideológico que pelo enriquecimento da discussão urbana. Promovem a coexistência entre os opostos provando o dualismo da cultura de então.

Os planos para a Nova Capital tangenciam essas referências como princípios e matrizes de definições do espaço. Afora os manifestos teóricos de Corbusier, seus exemplos de cidade ilustram com soluções as formas de transposição do pensamento intelectual à definição do espaço físico. São recorrentes nos planos pilotos, entretanto poucos guardam total fidelidade aos modelos, como é o caso do plano de Carmem Portinho, 1936, e de Rino Levi e equipe, 1956/7, quase que inteiramente estruturados pelas premissas *corbusianas*.

No conjunto, os planos para a Nova Capital têm algumas soluções recorrentes que se apóiam nesses métodos. Por exemplo, a localização da plataforma de circulação no centro da cidade certamente configurou-se como o

elemento mais utilizado e citado como referência à organização urbana a partir das vias de comunicações. Em alguns casos são evidenciados como elementos estruturadores do projeto estando localizados na parte mais alta do terreno. Em outros servem à organização funcional. Sofreu transformações diversas, porém manteve o princípio evidente da centralização das funções viárias.

A verticalização da cidade e a solução viária a partir de uma gelha ortogonal também exemplificam a influência racional do franco-suíço. E na diferenciação dos setores, a ortogonalidade do centro contrapõe-se ao bucolismo das áreas residenciais organizadas em bairros-jardins.

Oposta à conceituação de uma sociedade máquina e subordinada às regras do mercado, a vertente do urbanismo norte-americano, o **Regional Planning American Association**, reuniu durante seus dez anos, 1923 a 1933, importantes figuras ligadas ao pensamento urbano: L. Mumford, H. Wright, C. Withaker, B. McKay, Alexander Bing e Clarence Stein, este último responsável pela introdução de um modelo de formulação urbana.

Oposto aos princípios de zoneamento adotados pelas grandes cidades norte-americanas, e contrário ao modelo metrópole-subúrbio, o *RPAA* foi favorável à intervenção estatal como forma de garantir a propriedade e a habitação de qualidade para o trabalhador. O controle público do uso do solo representaria o combate à soberania das leis de mercado e, portanto, estimularia novas formas de apropriação espacial superiores à grelha ortogonal predominante.

Nessa hipótese, as transformações espaciais são as responsáveis pelo retorno ao ideal de comunidade dentro da metrópole. A afinidade do grupo com os interesses da habitação popular e com os princípios de cidade-jardim permite entender a busca pela qualidade de vida baseada na escala gregária levando em conta os aspectos social, econômico, espacial, etc.

As **Neighborhood Units**, unidades de vizinhança propostas por Clarence Perry em 1924, consolidam a busca dessa qualidade destinada à população metropolitana. Constrói um novo modelo de organização urbana a partir da relação da habitação, do automóvel e do pedestre, dos equipamentos de serviços e comerciais, e da natureza, todos assentados num novo esquema de lotes.

A escola infantil define o centro da unidade organizando-a a partir das distâncias entre as habitações. O dimensionamento da célula baseia-se a partir da população relativa ao número de crianças atendidas e é circundada por vias arteriais que concentram a maior parte do trânsito, evitando o contato direto entre o pedestre e o automóvel. A hierarquização das vias, referência ao projeto do *Central Park* de Frederic Law Olmstead, garante o distanciamento entre o tráfego pesado e as residências. As áreas de recreação e os parques permeiam toda a célula, assim como as áreas comerciais possibilitam a autonomia da vida cotidiana de seus moradores.

Na concepção de C. Perry, a habitação transforma-se em serviço público e contraria as regras do mercado. Os elementos educacionais e de lazer têm representativo destaque quando locados em meio ao verde de cada unidade. A escala de intervenção passa do lote e atinge a comunidade e o modelo adotado garante o padrão da unidade.

O módulo de 160 acres de raio, ou ¼ de milha, limitado pelas *highways* demonstra-se como ideal para a localização de todas as atividades previstas. Proporciona condições adequadas para o convívio entre seus moradores, freqüentadores e crianças.

Essa disposição proporciona um ambiente qualificado para o crescimento dos filhos e enfatiza a importância da família no entorno agradável. Esse esquema de arranjo familiar comunitário apreende 3 tipos distintos de escalas: a escala da vizinhança propriamente dita, a escala da cidade (com o conjunto de unidades de vizinhança) e a escala regional (articulando vários municípios).

Como método de organização espacial, as Unidades de Vizinhança formam um dos modelos mais amplamente utilizados. A quantificação populacional dos bairros através da escola, sua predominância na distribuição das residências e vias e a hierarquização das diferentes escalas são elementos chaves, sobretudo, das áreas residenciais.

Colocadas, muitas vezes, em contraposição aos centros administrativos setorizados e distantes das áreas residenciais, essas Unidades concentram todos os tipos de serviço e comércio quebrando o zoneamento rígido e dificultador das atividades cotidianas. Aproximam os pedestres do convívio em comunidade ao lhe permitir o passeio a pé aos locais de compra e lazer.

A autonomia conquistada ao lado da fácil organização dos espaços conferiu a esse modelo plena utilização nos planos para Brasília, ganhando notoriedade no plano vencedor em que, guardadas as diferenças de dimensão, tornou-se plena aplicação desse método.

Conjuntamente a esses modelos de intervenções, os Congressos de Arquitetura Moderna (CIAM) exerceram forte influência sobre a cultura urbanística nacional, sobretudo pela inclusão do país, na pessoa de Lúcio Costa, como representante de uma profícua parceria ideológica. Desses Congressos surgiram discussões e métodos de intervenções urbanísticas e arquitetônicas que pautaram algumas posturas nacionais. Dentre aqueles que mais influência exerceram, podemos destacar dois (CIAM IV e CIAM VIII) que se firmaram como proposta urbanística e dividiram momentos de polêmica e diálogo entre os planos para a Nova Capital.

O **CIAM IV** foi realizado em 1933, no navio *Patris II* num percurso Marselha-Pireu-Marselha e concluído em Atenas, substituindo Moscou como havia sido previsto. Como tema predominante, a cidade funcional.

A partir da análise de 33 cidades de quatro continentes o grupo de profissionais discutiu os problemas urbanos sem alcançar resultados práticos ou soluções conclusivas.³

A **Carta de Atenas**, uma das quatro publicações do Congresso⁴, agrupa várias soluções recorrentes no

meio urbanístico sintetizando a necessidade da reestruturação urbana. A forma metodológica da exposição e a reunião de várias aplicações transcorridas naquele contexto transformaram-na num dos principais manuais urbanísticos.

Certamente sua principal contribuição aos planos esteve vinculada à divisão funcional da cidade em quatro categorias: trabalho, residência, circulação e recreação. Assim, a organização urbana parte do planejamento regional subordinando o planejamento municipal. Este, por sua vez, vincula-se à unidade mínima de convívio familiar, a habitação. Às residências eram garantidos o conforto e salubridade a partir dos avanços técnicos. A verticalização e os distanciamentos mínimos entre os edifícios procuravam evitar a ausência de insolação, por exemplo.

O adensamento é radicalizado como forma de concentrar os serviços públicos, encurtar as distâncias entre as habitações e as áreas de trabalho e, sobretudo, diminuir a taxa de ocupação do solo, elevando o índice de aproveitamento. Essas diretrizes correspondem ao modelo *corbusiano* em que o urbanismo fica subordinado ao elemento arquitetônico, monumental e predominante na paisagem urbana.

A Carta de Atenas mostra-se eficiente na ordenação racional da cidade, entretanto custa-lhe a rigidez ao separar as funções.

Igualmente preconizada por Hénard, no século XIX, a circulação é hierarquizada, separando o veículo do pedestre e se afastando das áreas residenciais. Corresponde às necessidades do automóvel adequando-se à sua velocidade. Os cruzamentos são amplamente incorporados e privilegia o veículo como principal meio de transporte. Abolindo a rua corredor e os subúrbios, a cidade é implantada sobre uma grande área verde, cercada por parques e equipamentos de lazer. A indústria localiza-se distante da cidade, desenvolvendo-se linearmente ao longo das vias.

O modelo proposto por Corbusier articula soluções já presentes na cultura urbanística internacional e lhes atribui unidade ao transformá-las em metodologia.

Sua aceitação no Brasil foi proporcional à predominância da figura de Le Corbusier junto aos principais arquitetos. A incorporação de seus princípios nos planos para a Nova Capital foi abrangente, porém em contraposição à historiografia, não foi hegemônica, sendo adotada ao lado das demais vertentes urbanísticas do período. Em algumas exceções sua aceitação foi predominante. Nesses casos os projetos apresentados baseavam a estrutura de seu relatório na divisão funcional que a *Carta de Atenas* propunha, assim o projeto era estruturado pelos quatro setores principais: habitação, lazer, circulação e trabalho.

Nos demais planos o próprio zoneamento, figura principal da estrutura racional, era constantemente quebrado com a diversidade de funções em cada zona definida. O próprio planejamento regional assume formas as mais variadas como, por exemplo, ao inverter a subordinação do plano macro ao planejamento da cidade. O plano vencedor, anunciado como a mais perfeita aplicação da Carta de Atenas⁵, sequer trata do planejamento regional, compenetrando-se tão somente no plano da cidade para a partir dele lançar premissas regionais.

É evidente, não há predomínio de referências nos planos para a Nova Capital, o que encontramos é a diversidade de experimentações e a Carta de Atenas encontra-se em meio a um mosaico de referências. Presente nas propostas para Brasília, divide as atenções com as vertentes urbanísticas inglesas e norte-americanas. Ainda que os planos sejam compreendidos e simplificados a partir do modelo racionalista, é incompleto afirmar que sua filiação é assim julgada, são, entretanto, flexíveis e híbridos e conformam, assim, um autêntico modelo urbanístico nacional.

Essa constatação pode ser presumida em diferentes situações, porém a própria crítica ao modelo racionalista da Carta de Atenas produzida no CIAM VIII também é evidente nos planos pilotos. A co-existência de ambas as vertentes oferece uma prova das muitas que podemos elencar para a comprovação do hibridismo estético e ideológico dos planos.

O CIAM VIII, realizado em Londres em 1951, tratou dos valores urbanos no cotidiano do cidadão. Sua publicação **The heart of the city: towards the humanisation of urban life**, organizada por J. Tyrwhitt, J. L. Sert e E. N. Rogers, foi editada em 1952 trazendo, como apêndice, a Grelha do CIAM VII, de Bergamo, organizada por Le Corbusier reiterando sua concepção urbana. Porém, o conteúdo predominante do *The heart of the city...* reflete sobre a volta aos valores humanos no projeto urbano.

O *coração da cidade*, lugar historicamente reconhecido como centro pulsante da vida dos cidadãos, deveria ter retomado sua importância como elemento agregador das pessoas, das artes, da história, enfim da diversidade de atividades.

Espaços que proporcionem a sociabilidade, a amizade, a preservação do caráter individual e o reencontro do homem com a sociedade, com seu trabalho e com a natureza. Em contraposição às quatro funções da cidade funcional, cinco escalas de usos foram definidas: 1. a vila (rural), ou um grupo de casa; 2. centro comercial ou a unidade de vizinhança; 3. setor da cidade ou o campo; 4. a cidade propriamente dita e 5. a metrópole, ou o centro urbano de importância internacional.

Essa revisão busca responder aos anseios humanos a partir das definições físicas e contraria a abstração da Carta de Atenas em compreender a cidade a partir de suas funções. Importam as relações humanas na configuração do espaço urbano.

Os planos pilotos que se aproximam a essa crítica vinculam-se aos ideais culturalistas, valorizando as experiências históricas à Nova Capital e apostando na diversidade como sintoma da vida e dos contatos coletivos. Negam a uniformidade da paisagem racionalista e compõem espaços com valores distintos.

O *Core*, representante físico desses desejos, destina-se à vida cívica, ao cultivo de seus valores. Privilegia o pedestre a partir da organização da circulação e proíbe o trânsito de automóveis no seu interior. A escala dos edifícios

respeita a apreensão humana e promove a diversidade.

Para o CIAM VIII, a natureza da cidade e sua história deveriam ser representadas pelo *Core*, expressando a memória coletiva e confirmando a autonomia do cidadão. Deveria proporcionar atitudes espontâneas e promover a troca de experiências. Enfim, um espaço para o indivíduo e para a comunidade.

Repetidas vezes, a caracterização do centro nos planos pilotos para Brasília, ou das áreas de importância cívica da Nova Capital, remetem-se não apenas a essas terminologias, mas também ao padrão estabelecido. Buscando a harmonia no convívio social e compondo escalas compatíveis ao pedestre, os planos apresentam centros diversificados pela arquitetura e destinados à concentração da comunidade.

Em sintonia aos propósitos do CIAM VIII, o objetivo é restabelecer um novo ideal para os centros das cidades quebrando o pensamento hegemônico do predomínio industrial. O centro deixa de ser o lugar da eficiência e da supremacia da máquina para contrariar a subordinação da capacidade humana ao mundo mecânico, robótico e sem vivência.

O *Core* torna-se a figura mais evidente da crítica ao urbanismo moderno e é apropriado nas diversas concepções para a Nova Capital. Esse sintoma representa um grau de atualização desses planos pois seu texto havia sido publicado quatro anos antes do início do Concurso para o Plano Piloto. Ou seja, ao mesmo tempo em que os arquitetos e urbanistas conheciam os exemplos recorrentes de planejamento urbano, também estavam cientes de suas críticas e proposições.

4. Experiências

4.1 As Grandes Intervenções em Cidades Capitais

O Plano de Cerdá para Barcelona, de Haussmann para Paris (1856 a 1870) e as transformações da Ringstrasse em Viena (a partir de 1860) conformaram um novo olhar sobre a cidade. O meio urbano transformava-se em símbolo de conquista e essas obras espelhavam os ideais modernos das classes emergentes.

Obras de caráter vultuoso privilegiavam os grandes eixos perspéticos e denotavam a monumentalidade referida à cada função.

Essas transformações repercutiram na produção urbanística posterior, orientando reformas urbanas de embelezamento e saneamento das cidades. As grandes vias, a circulação de fluxos e a monumentalidade dos edifícios e marcos urbanos tornaram-se modelos para as reformulações dos centros. Ecoaram como forma de intervenção e requalificação do espaço da cidade, excluindo os proletários de forma autoritária e controversa.

Nos planos para a Nova Capital, sobretudo naqueles pertencentes ao primeiro grupo, entre as décadas de 20 e 40, essas intervenções repercutiram como modelos de cidades capitais, e suas soluções refletiram nos traçados viários e na organização monumental dos centros cívicos.

22. Mapa das transformações da Paris de Haussmann

23. Paris, Boulevard Richard Lenoir

4.2 Projetos para Cidades Novas Capitais

Paralelamente às reformulações centrais em cidades pré-existentes, a criação de cidades novas também promoveu oportunidades singulares de experiências urbanísticas. Solidificaram-se ao longo dos anos e compuseram as principais referências quanto à transferência de capitais federais para cidades novas planejadas. Tratamos, aqui, dos exemplos mais conhecidos e que facilmente foram remetidos pelos planos pilotos para a Nova Capital.

Washington, primeiro traço de Thomas Jefferson e projeto definitivo do major L'Enfant em 1791, inspirou muitos dos argumentos políticos e estratégicos para a interiorização da Nova Capital.

O traçado acadêmico, barroco, confere monumentalidade à toda a cidade a partir dos seus eixos perspéticos e pelas avenidas diagonais. Reproduz, no plano urbano, o geometrismo e a composição hierárquica do poder.

A relação estabelecida entre o viário e as visuais é retomada em alguns planos pilotos para Brasília. A monumentalidade buscada como forma de identificação da função administrativa retoma os ideais acadêmicos do desenho urbano. A cidade torna-se cenário das funções cívicas e para elas estão voltadas todas as atenções.

Foi diversas vezes lembrada como um instrumento de controle sobre o território e como uma forma peculiar de conceber uma capital federal. O distanciamento do cotidiano agitado e conturbado sinalizava as estratégias incorporadas pelos defensores nacionais da construção de uma Nova Capital para o Brasil, inspirados nos argumentos norte-americanos.

Fisicamente, o traçado dos planos de Pena Firme e equipe, 1955, e do urbanista Sabóia Ribeiro, 1956/7, aproximam-se dessa concepção, em que têm predomínio os eixos perspéticos variados dialogando, igualmente, com o projeto de Versalhes, em que as diagonais acentuam o geometrismo da malha reticulada. É curioso notar que ambos os planos pilotos têm origens semelhantes, pois os profissionais responsáveis dividiam o mesmo meio acadêmico na especialização em urbanismo no Rio de Janeiro, além de comporem o principal e mais experiente quadro de técnicos dos órgãos públicos daquela cidade.

Belo Horizonte, plano elaborado em 1894 e construído em 1898, e **Goiânia**, primeiro projeto de 1934, demonstraram as possibilidades da construção de capitais estaduais no Brasil.

Projetada por Aarão Reis, a capital mineira segue o padrão de duas quadriculas superpostas estabelecendo duas malhas ortogonais. O resultado, quarteirões quadrados recortados por longas diagonais que atribuíram a devida monumentalidade à cidade.

Belo Horizonte representa um marco na história urbanística moderna por comprovar as reais possibilidades da construção de uma nova capital regional. Porém seu planejamento não conseguiu dimensionar a explosão demográfica tornando-se, tão logo à sua inauguração, inadequada quanto ao tamanho.

O traçado reticulado ignorou a topografia local e articulou a malha a partir da abstração ordenadora positivista. Cada praça, conformada pelos recortes em diagonal nos quarteirões, receberia um edifício administrativo, valorizando suas perspectivas. Porém, o conjunto dos edifícios ao longo do eixo que culmina no Palácio Presidencial foi a opção realizada, excluindo a disseminação dos órgãos públicos administrativos pela cidade.

Essa solução encontra paralelo na distribuição dos ministérios ao longo de um grande eixo que se defronta com os edifícios dos três poderes, utilizado, por exemplo, no plano de Lúcio Costa, entre outros concorrentes.

Goiânia, projeto inicial de Atílio Correa Lima, tendo sido finalizado por Armando de Godói, apresenta aproximação com o urbanismo francês, ressaltando as preocupações técnicas e estéticas simultaneamente. A adequação do traçado à topografia e a busca pelos eixos perspéticos na malha viária são características do plano.

O Centro Administrativo, no centro urbano, está localizado na parte mais alta do sítio e é destacado pelas avenidas que se voltam para ele. Atrás dele as áreas residenciais organizadas por ruas em *cul de sac*.

O Centro Comercial, distinto do Centro Administrativo, situa-se no cruzamento dos principais eixos, N-S, E-W, demarcando a segunda área de maior interesse da cidade. É similar a opção do plano de Lúcio Costa em privilegiar o centro comercial de Brasília, igualmente, no cruzamento dos principais eixos de circulação da cidade.

Geométrico, o plano para Goiânia é demarcado por semicírculos, avenidas monumentais e pontos de perspectivas em monumentos. As áreas de expansão também merecem destaque na sua localização. As grandes avenidas foram privilegiadas com áreas verdes, assim como as áreas residenciais compunham um sistema de parques possibilitando maior privacidade aos moradores.

Apesar de suas características acadêmicas, o plano antecipa algumas soluções e posturas modernas sem perder a relação estética e monumental do conjunto.

Representando o pragmatismo do empreendimento, Goiânia tornou-se pioneira na ação de colonização do interior do país, fornecendo argumentos sólidos para a transferência da Capital Federal. Estabeleceu uma consolidada classe social desejosa da aproximação da Capital como forma de acentuar as mudanças na região, como tratamos no capítulo anterior.

Na construção da cultura urbanística nacional, os projetos de capitais estaduais têm papel fundamental ao prescreverem modelos peculiares de planejamento de cidades novas. Ambas as capitais de estados representam um indiscutível ponto de referência para a urbanística nacional por experimentar de técnicas e estéticas internacionais e ordená-las segundo particularidades brasileiras, dispondo eixos, setores residenciais e cívicos de acordo com as necessidades e tradições nacionais. Além de salientarem o escopo do planejamento nacional, essas cidades contribuíram na forma inovadora em juntar algumas vertentes e soluções, obtendo resultados inovadores que foram digeridos pela cultura local e pelos projetos para a Nova Capital. Os alinhamentos de edifícios administrativos, as junções de traçados retilíneos aos curvilíneos são algumas das soluções orientadoras das dezenas de projetos para Brasília.

No plano internacional, **Chandigarh**, projeto de Le Corbusier, Pierre Jeanneret, Jane Drew e Maxwell Fry, foi concebida em 1951 para ser a capital de Punjab, Índia. Sua escala ultrapassa os demais projetos de cidade nova, sendo destinada a 150.000 habitantes na primeira etapa do projeto. Entretanto fica abaixo da estimativa de Brasília, concebida poucos anos depois.

Como cidade administrativa, destaca o capitólio no extremo da malha ortogonal em que se distribuem as

24. Planta geral da cidade de Belo Horizonte, 1895

25. Projeto para Goiânia - Plano Armando de Godoy

demais atividades. No eixo nordeste-sudoeste, defronte ao capitólio, estão o Centro Comercial e o Setor Hoteleiro, ao longo do lago artificial, em cujo extremo sudoeste localiza-se o Mercado. Perpendicular a eles, o Setor Cultural e a Universidade demarcam o restante da malha, preenchida por super-quadras habitacionais de 800 x 1.200 metros. São permeadas por áreas verdes, equipamentos sociais (escola, área para esportes, mercado) e por uma rua comercial. Cada setor comporta de 1.000 a 20.000 pessoas.

A hierarquização de vias define 7 tipos diferenciados e o viário conforma de modo rigidamente ortogonal o desenho urbano.

Concebida como a maior realização do mestre franco-suíço, inspirou alguns dos planos para a Nova Capital sem, entretanto apresentar novidade no panorama urbanístico de então. Em meio à crise do movimento moderno, o plano de Chandigarh constrói-se com os mesmos elementos que há décadas seu autor vinha defendendo. São, portanto, aplicados e se configuram numa referência para a Capital brasileira permanecendo mais na argumentação dos concorrentes do que nas soluções propriamente adotadas. Percebe-se, assim, a justificativa de algumas soluções baseadas no plano modernista, entretanto as proposições não correspondem à fidelidade ao projeto racionalista.

A localização do Capitólio em posição de destaque contrapondo-se à malha residencial, e esta organizada a partir do modelo de unidades de vizinhança, são soluções largamente empregadas nos planos que guardam referências nas composições anteriores ao próprio plano de Chandigarh.

Radburn, projeto de Clarence Stein e Henry Wright cujos primeiros esboços são de 1927, incorporou duas principais diretrizes, a hierarquização das vias com a conseqüente separação entre pedestres e automóveis e a definição de grandes estruturas para as áreas residenciais, as superquadras.

Radburn tem sua importância no contexto histórico por ilustrar a implantação das concepções anglo-saxãs de forma inovadora.

Seu dimensionamento restringe-se a três unidades de vizinhança de cerca de 7.500 a 10.000 habitantes, apropriando-se do modelo polinuclear e descentralizador. Distingue-se de uma cidade-jardim por não apresentar cinturão-verde e parque industrial devido à adaptação às condições da área.

As vias, hierarquizadas, dividem-se segundo funções específicas. Uma rua de serviços atende às residências e edifícios. Ruas coletoras secundárias limitam a superquadra.

As casas, com planta invertida, destinam as áreas de serviço às ruas de acesso e as salas e quartos para os pátios internos demarcados pelos jardins e parques. O conjunto de parques constitui a espinha dorsal das superquadras estruturando-as pelo centro.

Em Radburn, passagens subterrâneas ligam os equipamentos de ensino às residências oferecendo segurança às crianças dentro das superquadras. O conceito de superquadra foi utilizado de forma inovadora representando um contraponto ao sistema de lotes. Para a Nova Capital, ambos os sistemas podem ser observados nos planos existentes, entretanto a novidade da reorganização na distribuição das residências foi radicalizada com quadras superando 4 km de perímetro.

Esse esquema residencial foi assimilado como forma de contato direto das residências com uma rede de parques tranquilos e domésticos que, integrados, formariam o conjunto dos parques urbanos. A inversão das plantas das casas e a exploração de ruas de serviços corresponderam inteiramente ao ideal de privacidade para os moradores da Nova Capital.

A criação de cidades novas com funções especializadas marcou o cenário urbanístico internacional entre os séculos XIX e XX. Igualmente no Brasil, essa prática aproximou a utopia de uma nova sociedade em confronto à realidade. Esse embate promoveu a proliferação de novas formas de se idealizar a cidade como objeto acabado sob o rígido controle planejador.

Por outro lado, as experiências em cidades pré-existentes também delinearam parâmetros para a constituição de planejamentos urbanos, e os planos para a Nova Capital viram-se inteiramente influenciados por essas matrizes. Entre eles o controle de usos a partir do zoneamento e o da expansão a partir de cidades satélites têm origens bem definidas.

4.3 Instrumentos de Intervenção

Instrumento característico, o **Zoneamento** obteve grande destaque no cenário urbanístico internacional. Criado na Alemanha ao final do século XIX e utilizado nos Estados Unidos no início do século XX, tornou-se recorrente no controle sobre a terra. Nasceu como intervenção estatal no uso do solo e na organização de suas atividades. Consolidou-se na década de 20 e se desenvolveu, segundo Franco Mancuso⁶, como método de projeto urbano e organização de cidade nova no seu aspecto técnico/estrutural e compositivo/formal. Na própria Alemanha do pós-guerra o zoneamento converteu-se em planejamento e assistiu às camadas populares⁷.

26. Plano para Chandigarh

27. Localização do Capitólio

No seu país de origem sempre esteve atrelado aos aspectos funcionais. Destinava-se a ser um instrumento de controle da densidade, circulação de ar e melhoria de tipologias habitacionais com a perspectiva de construir uma cidade eficiente (FELDMAN, p. 69). Compreendida como um organismo total, a cidade deveria aspirar à plena organização através do combate à *congestão* nos centros, privilegiando seus moradores, as atividades instaladas e a circulação.

Nos Estados Unidos, importado na década de 10, o objetivo foi o de garantir os lucros imobiliários em Manhattan, desvalorizada pela desorganização de suas atividades. Esteve atrelado aos interesses financeiros locais e a eles correspondeu o controle da cidade e da região (FELDMAN, p. 69).

Para Mancuso, três principais áreas da cidade justificavam a necessidade do zoneamento: a área central (local de maior conflito entre os diferentes interesses de diferentes classes sociais, portanto marcada pela instabilidade); as áreas residenciais (mantendo a monofuncionalidade, a segregação e compatibilizando os edifícios com as casas térreas) e as áreas não urbanizadas, por representarem conflito potencial de usos indevidos prejudicando interesses particulares.

No Brasil a forma de intervenção estatal, tímida quanto aos princípios higienistas do final do século XIX, da lei da terra e do código de obras pouco postulava sobre o uso do solo. Com o zoneamento a intervenção do poder público se fez efetiva. Porém, importado do modelo norte-americano, serviu como instrumento da manutenção dos interesses particulares (FELDMAN, p. 71). Tornou-se num novo instrumento para garantir o velho sistema (FELDMAN, p. 176) e restringiu-se a dividir a cidade em zonas funcionais, controlar a altura dos edifícios e o uso do solo e propor novas densidades.

Essas três qualificações permaneceram como forma de projeto urbano nos planos para a Nova Capital. O Zoneamento predominou na organização da cidade e tornou-se instrumento mais utilizado. Consolidou-se, ao lado do traçado viário, como o principal ordenador das funções urbanas na maioria dos planos pilotos.

Nesses planos sua apropriação deu-se como integrador das diferentes posturas urbanísticas, tornando-se elemento *ponte* entre matrizes antagônicas. A divisão da cidade em quatro funções, a incorporação do modelo de unidade de vizinhança nas áreas residenciais; o afastamento da população proletária para próximo das indústrias; a composição de centros diferenciados; a articulação de núcleos integrados; e a definição de formas de expansão foi um dos meios de controle do zoneamento, em geral o primeiro elemento definido nos planos pilotos.

Apesar de sua utilização buscar harmonizar e equilibrar as diferentes posturas, dando-lhes unidade através do plano urbano, não apaga suas contradições.

Esse *status* evidencia o que de fato tornou-se recorrente na cultura urbanística nacional, a substituição do planejamento pelo zoneamento (FELDMAN, 1997).

A descentralização: New Towns e o Plano de Abercrombie para Londres

O plano regional, fundamentalmente, começa a ganhar destaque a partir de E. Howard, na articulação coletiva dos projetos para as cidades-jardins. Nesse momento os centros urbanos são propostos como uma rede de infraestrutura capaz de ordenar e promover a interação no território, a partir da circulação entre eles.

O planejamento regional é, portanto, aplicado para buscar soluções ao problema de metropolização dos grandes centros urbanos. Estão no cerne dessa discussão as formas de expansão desses centros e a criação de novos centros como forma de organização regional. É justamente nesse momento em que prevalece a mentalidade descentralizadora como forma de combate às aglomerações desorganizadas e de povoamento do restante do território.

O sistema descentralizador permitiu diferentes possibilidades de expansão e está atrelado a princípios evidentes da tradição inglesa de planejamento.

Baseado nas concepções de E. Howard, o movimento inglês pelas New Towns tem início com Purdon e Osborn ao final da década de 10. Alcançando ampla divulgação, o livro **New Towns After the War**, escrito por Osborn, 1918, sob consulta de Howard, descreveu o impacto da guerra sobre a sociedade, defendendo a criação de novas cidades.

Estabeleceu uma relação entre o campo e o meio urbano e atribuiu à natureza a condição controladora do crescimento da cidade. Contrariando a monofuncionalização dos subúrbios-jardins, os projetos privilegiavam os centros cívicos como lugar de valores coletivos a serem cultivados.

Esses projetos representaram formas viáveis de lucro imobiliário convertendo grande interesse dos empreendedores.

Nos anos 40 na Inglaterra, a criação de cidades novas representou uma solução para resolver o superadensamento da Grande Londres, sendo adequada como forma de expansão da metrópole. Tornou-se, portanto, de empreendimento lucrativo a meio preventivo da desorganização urbana.

O Plano de Abercrombie, **Greater London Plan**, 1944, apresentou o processo de reflexão sobre o planejamento regional à partir das experiências de cidade-jardim e das legislações inglesas. Seus princípios reestruturavam a área metropolitana de Londres para descongestioná-la. Criava, assim, centros menores distribuídos adequadamente pelo território.

Organizado segundo um esquema radio-concêntrico de vias, o plano elaborado por Abercrombie partia de uma visão de desenvolvimento estático da realidade, baseando-se em idéias de equilíbrio controlado pelo *green-belt* ao redor do centro urbano. Anéis concêntricos ao redor da área metropolitana previam o êxodo de cerca de 400.000 habitantes, destinados a centros menores, as New Towns.

Algumas leis atuaram no lugar de uma política coesa de planejamento. Os **Town Planning Acts** – atos legislativos de planejamento – garantiram o controle do solo ao Estado. Em 1947, com maior veemência, o poder estatal limita o direito de uso privado do solo e passa a controlar o valor da propriedade e o seu uso social.

Assim, a descentralização como forma de expansão tornou-se lei na Inglaterra com o **New Towns Act**, 1946, e proliferou-se pela Europa, Ásia e Américas devido à autonomia dos organismos criados e dos lucros imobiliários obtidos. As New Towns preconizavam uma estimativa entre 30.000 e 100.000 habitantes, e o excedente destinado a novas cidades-satélites.

Nos planos para a Nova Capital a forma de expansão da cidade é definida a partir de diferentes maneiras, cabendo a cada plano uma experiência diferente. Em alguns a hipótese de expansão é excluída, por considerar o projeto como um elemento fechado, estático, porém na maioria dos planos conhecidos têm destaque as duas formas de expansão; a linear, seguindo os eixos rodoviários; e a polinuclear, através de centros autônomos anexados periféricamente ao conjunto. Um terceiro sistema, raro, trata do superdimensionamento de cada setor, evitando, portanto, a necessidade de novas áreas para a expansão já que o crescimento era contido em cada zona demarcada.

Nos casos em que as formas de expansão são feitas por cidades-satélites, pouco se altera dos planos-pilotos do centro administrativo, busca-se apenas garantir a integração viária entre eles de modo que a acessibilidades aos principais equipamentos e serviços sejam garantidas.

Geralmente vinculadas ao macro-planejamento e ao planejamento regional, as formas de expansão ilustram um dos elementos destinado ao ordenamento do território.

Esses planos são integrados, quando não substituídos, por planos agrícolas; cooperativas rurais; formas de exploração de recursos naturais; formas de abastecimento; crescimento regional; industrialização; e preservação de áreas de mananciais. Substituem um estudo mais aprofundado encerrando o planejamento em funções geralmente ligadas aos recursos naturais e às atividades rurais.

Dentre as formas de comunicações da cidade administrativa com seus núcleos espalhados pelo Distrito Federal, sobressai o plano de comunicação regional através das grandes vias. O plano de metas de JK já previa um sistema viário integrado que comunicasse todo o país e, com a transferência da Capital Federal, esse plano ganha fôlego, pois a referência transfere-se para o centro geográfico do país.

Além do caráter simbólico, metáfora da integração nacional, esse sistema ganha destaque com a predominância na elaboração dos planos pilotos. Em alguns casos, o traçado proposto para as grandes vias regionais submete o desenho interno da cidade, interferindo nas suas principais setorizações. Em outros, articula a produção regional de abastecimento permitindo a autonomia da capital administrativa. O extremo pode ser identificado na proposta dos anos 40 em que o autor, Jales Machado, propõe um sistema de vias radiais e perimetrais reorganizando todo o território nacional a partir de seu projeto para a Nova Capital.

O sistema radial-perimetral é incorporado como meio de organização de todo o território a partir das grandes vias. Com a introdução das auto-estradas a partir da década de 40 (FELDMAN, p. 04, 1996), o território nacional busca sua nova estruturação, configurando o novo formato de transportes individuais, alternativa em completo diálogo com a promissora vinda da indústria automobilística.

4.4 O Planejamento Buscando seu Lugar no Contexto Nacional

Em sintonia com as formas de planejamento nacional, os planos pilotos expõem diferentes fases e compreensões sobre as formas de planejamento. Subordinado ou autônomo, regional ou local, formas diversificadas desfilaram a partir da cultura urbanística nacional.

Baseavam-se, prioritariamente, no embelezamento de áreas públicas, no saneamento e higienização da cidade, sobretudo das áreas privadas pobres e na organização das áreas urbanas a partir de grandes traçados viários. Pereira Passos⁸ e Alfred Agache⁹, no Rio de Janeiro, e Prestes Maia¹⁰ em São Paulo, ilustram esses empreendimentos públicos que transformavam os espaços urbanos, requalificando-

28. Brasília e as cidades satélites existentes em 1967

1. Gama
2. Taguatinga
3. Suburban lots
4. Núcleo Bandeirante
5. Sobradinho
6. Planaltina

29. Esquema teórico de São Paulo de Francisco Prestes Maia

os segundo as influências internacionais. Grandes interferências e remodelamentos emprestavam ares de metrópole às principais cidades brasileiras.

Saturnino de Britto representa um momento paradigmático desse processo, pois é o responsável pela fase de transição entre essas posturas. Saneamento e embelezamento uniam-se ao conceito de expansão segundo uma lógica previamente ordenada. Estrutura-se, portanto, questões estéticas e técnicas cuja finalidade está em reconstruir o cenário urbano (ANDRADE, 1992). As proposições sanitaristas, por exemplo, não apenas contemplavam a higienização da cidade como definia instrumentos projetuais que direcionavam muitas das proposições como, por exemplo, o respeito à topografia, ao escoamento das águas, etc, segundo Andrade.

Essas intervenções legaram alguns conceitos e imagens que permaneceram como paradigmas de soluções urbanas. Construíram ideais de cidade a partir de fragmentos centrais e periféricos e influenciaram o modo de pensar a cidade por longos anos. O sistema perimetral e radial de vias ou a monumentalização dos centros cívicos foram refletidos nos planos para a Nova Capital.

Nos projetos do início do século o viário, de modo muito peculiar, predominou na paisagem e agregou funções díspares, porém condizentes com seu contexto: o embelezamento e a circulação. Nos planos de embelezamento, a monumentalidade era buscada como forma de expressão da grandiosidade do espaço público, representando a força política idealizadora. Nos planejamentos, as vias perimetrais e radiais incorporaram novos modos de articular o todo da cidade, aproximando o centro das periferias que cresciam sem controle. Ambas apagaram da memória física da cidade seus resquícios de províncias.

Nesses casos o viário é elevado a instrumento de organização urbana e, portanto, símbolo dos valores da sociedade. No Rio de Janeiro a monumentalidade expressa sua condição de capital federal.

Nesse período, a visão da cidade como conjunto intensifica-se e o ideário urbanístico constrói-se a partir das questões econômicas, produtivas, demográficas, sociais, industriais, e artísticas.

A partir de então os planos abrangem escalas regionais deixando de serem paliativos. A discussão sobre o território, o controle do crescimento da cidade, a gestão pública das áreas urbanas são algumas das novas abordagens que substituem os planos viários. O planejamento torna-se genérico ao cuidar do direcionamento de atividades fornecendo as principais diretrizes para o desenvolvimento da cidade e da região.

Nos planos para Brasília o planejamento ganha forma e conteúdo a partir da década de 40, quando é proposto um planejamento viário nacional no qual se insere a construção da Nova Capital. Até então as propostas resumiam-se em projetos acabados de uma cidade capital.

Nos projetos do Concurso de 1957 dividem-se posturas e tendências nessas formulações. Em alguns casos o tema continua ausente, em outros o planejamento é a diretriz principal dos projetos. Nesses são experimentadas as mais distintas formas de definição e controle de uma cidade capital. Abrangem as qualidades do sítio, da sua topografia, e emitem estudos para o crescimento urbano. Abrangem questões técnicas de abastecimento, circulação e infra-estrutura básica. Sobressai, principalmente, o caráter regional da transferência da Nova Capital. Em alguns casos articula-se o desenvolvimento regional à capital, estabelecendo relações de produção de alimentos e produtos industrializados a partir de uma rede comercial.

Brasília nasceu num período em que o planejamento gozava de prestígio, sobretudo o macro-planejamento, e essa condição influenciou os planos propostos, direcionando muitos dos projetos a incorporarem o ordenamento regional como parte da proposta para a Nova Capital.

A **legislação** também desempenha papel relevante no planejamento, entretanto é pouco referenciada como instrumento urbanístico. Nos raros planos propostos para Brasília em que são utilizadas, as leis são, em geral, designadas como 1. garantia da implantação do plano nas suas formas originais e 2. manutenção do plano ao longo dos anos. Cria instrumentos de gestão urbana para o desenvolvimento da cidade e organiza as formas de uso do solo, sobretudo quanto à venda de lotes ou à forma de construção dos edifícios privados, como os residenciais.

Em se tratando de uma cidade nova, está expresso o esforço em evitar os problemas dos centros já consolidados, onde o interesse público acaba subordinado à ação do poder particular. A legislação dos planos configura-se em tópicos de leis individuais ou sugestão de planos diretores como controle absoluto do desenvolvimento da cidade atribuindo ao Estado a responsabilidade pelo bem público.

A legislação redesenha a importância do poder público como garantia da manutenção dos interesses coletivos. Parte da idealização de uma Nova Capital apóia-se na oportunidade de reverter o quadro real das grandes cidades onde o que prevalece é o poder privado, e essa oportunidade ecoa através dos instrumentos legais, da legislação.

Em alguns casos evidencia a configuração de condições e facilidades para a atuação do Estado como mediador entre os interesses particulares e públicos.

Figura de destaque junto ao pensamento urbanístico do período, **Anhaia Mello**¹¹ ajudou na repercussão dos instrumentos legais como forma de planejamento da cidade, incorporando a população na deliberação das decisões.

Na cultura paulista, tornou-se elemento central na formulação de experiências urbanísticas. Vinculado aos modelos *howardianos* e norte-americanos, defendia a participação da sociedade como agente mentor dos ideais urbanos, ao lado das iniciativas privada e pública.

Para ele, na administração pública, o setor de urbanismo passaria a englobar as ações de pesquisa, planejamento, desenvolvimento, arquivo e serviço técnico, articulando todos os instrumentos.

Como controle de crescimento da cidade, defendia a criação de cinturões-verdes ao redor do centro da cidade e a busca da diminuição de sua densidade. Utilizava-se do zoneamento como controlador dos efeitos imobiliários e se apoiava em três modelos urbanísticos: conceitos de cidade-jardim (cinturão-verde); o exemplo de Radburn (disposição em superquadras para a organização das residências, serviços e comércios); e das Unidades de Vizinhança (privilegiando o caráter comunitário dessas organizações).

Seu maior laboratório de experiências foi o CEPEU, órgão de assessoria em planejamento para as prefeituras, criado junto à Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da USP. O CEPEU desenvolveu um método de trabalho e influenciou uma geração de profissionais.

Sua inserção no plano nacional está em representar um modelo urbanístico coeso em que têm predomínio as experiências anglo-saxãs de planejamento. Está expressa, nas suas formulações e projetos, a flexibilidade do pensamento urbanístico em incorporar modelos e experiências diversas. Tem repercussão nacional por ilustrar esse novo período de planejamento, onde o zoneamento e os conceitos de unidades de vizinhança sobrepõem-se ao sistema viário como definidor da estrutura urbana. Sua postura explícita a dialética da urbanística nacional em introduzir numa mesma metodologia formas e vertentes distintas de planejamento, utilizando-se das mais variadas referências internacionais segundo uma abordagem na realidade brasileira.

Nos planos para Brasília encontramos reflexos dessa união, sobretudo no plano piloto de M. Ghirardini, que segue rigorosamente esse modelo. Ex-membro do CEPEU, incorporou as diretrizes lá preconizadas flexibilizando-as ao plano de uma cidade administrativa. Estão expressas as três vertentes defendidas por Anhaia Mello, compondo um quadro rico de referências, assim como a cultura urbanística de então.

Mas as referências internacionais que se abrasileiraram através do CEPEU não cessaram como fonte metodológica de estudos urbanos. Esses trabalhos sociais destinados ao planejamento encontraram um paralelo com a vertente liderada por **Pe. Lebrete**¹², que desempenhou papel fundamental no planejamento de várias regiões do Brasil. Sua filiação à escola francesa *Economie et Humanisme* atribuiu um caráter peculiar ao seu enfoque, priorizando a questão social.

Foi responsável por métodos de pesquisas sobre a realidade dos centros urbanos como meio de projeto. A partir do reconhecimento da situação e das previsões possibilitava o planejamento articulado com o meio em questão.

Influenciou vários profissionais dentro de um campo de trabalho interdisciplinar. As principais discussões partiam da visão regional do plano; dos questionamentos de setores industriais dentro da cidade; da criação de cidades dormitórios; e do predomínio da questão social e do posicionamento político.

A SAGMACS ilustra a conotação sociológica do trabalho e a insistente pesquisa como forma preliminar de projeto.

Nos projetos para a Nova Capital a interdisciplinaridade é fato marcante em várias equipes, sobretudo aquelas que compõem o grupo situado nos anos 50. Grande parte dessas equipes busca a viabilidade de estudos aprofundados como instrumento na projeção de uma cidade sobre um território virgem. A definição, por exemplo, do índice de crescimento, do número de equipamentos de serviços necessários ou do período da construção da cidade variam nos seus extremos. Os casos apontam que a Nova Capital poderia levar entre uma década a um século de construção, expoente que denota a diversidade de fontes e conclusões atreladas ao projeto urbanístico.

As estimativas elaboradas compõem um quadro rico de informações que repercutem como o raio-X da sociedade de então, pelo contexto em que se situavam e pelas aspirações de desenvolvimento embutidas nas perspectivas traçadas para a Nova Capital. Ao mesmo tempo em que espelham a realidade, as pesquisas deixaram transparecer a crença do pleno desenvolvimento do país, resultado da euforia social, política e artística. Entretanto, poucas foram as perspectivas que mais se aproximaram das condições reais após cerca de 50 anos de história.

O vínculo com os métodos de pesquisa para a elaboração do plano piloto demonstrou-se essencial para a compreensão do quadro social da cidade. Definitivamente as pesquisas integraram o panorama projetual urbanístico, constituindo um extenso dossiê da sociedade e colaborando nas mais distintas soluções projetuais. Os memoriais dos planos demonstram como os fatores sociais e econômicos conduziam algumas abordagens como resposta às exigências de então. Se Brasília constituiu-se como uma cidade nova, as balizas que colaboraram na sua concepção são decorrentes do estudo das cidades existentes, cujos problemas e qualidades eram devidamente conhecidos para a projeção de novas utopias.

Por outro lado, a projeção oficial da Nova Capital, incentivada pelas ações governamentais promoveu alguns fatores que repercutiram de modo peculiar e direto no seu planejamento.

* * *

O quadro das possíveis referências dos projetos para Brasília pode ainda ser maior que o escopo delineado acima, entretanto buscamos relacionar algumas matrizes com maior predominância, ou maior evidência, na formação da cultura urbanística nacional. Outros inúmeros referenciais poderiam ser, igualmente, elencados, porém a abordagem objetiva traçar um possível panorama do conhecimento urbanístico da primeira metade do século XX, no Brasil.

Nesse quadro de influências é importante notar a predominância de alguns fatores que também influenciaram os projetos, porém não estão vinculados a matrizes ideológicas ou práticas urbanísticas.

No primeiro grupo de projetos (aqueles concebidos entre as décadas de 20 e 40) podemos indicar um sintoma muito peculiar da produção urbanística nacional: o interesse imobiliário na valorização das terras (ver *Capítulo III*).

O empreendimento imobiliário relacionado à Nova Capital sempre representou um esforço hábil na obtenção de lucro e não evitou em sobrepor-se aos interesses ideológicos. Esse sintoma não pode ser desconsiderado do panorama cultural nacional e deve ser compreendido como uma das forças motrizes na defesa e na construção da Nova Capital. Sobretudo pelo diálogo sutil com os interesses políticos dos representantes do estado de Goiás, pelos interesses dos donos de terra ao redor da área destinada à Nova Capital e da possibilidade de participação das construtoras no empreendimento.

Brasília havia se convertido num dos maiores negócios internacionais dos anos 50. O PIB brasileiro de 1959 alcançou a cifra de 1 trilhão e 789 bilhões de cruzeiros (Baer, 1985, p. 471-2). A Novacap gastou, no ano, 14 bilhões, quase 1% do total bruto de nosso produto interno. Em cada 100 cruzeiros de nossa renda interna, perto de um era para financiar a mudança da capital, computando-se apenas os gastos reais da Estatal, sem incluir os endividamentos externos e internos e outras obras e dispêndios relacionados ao projeto-Brasília. Um esforço supremo. Não se conhece outro exemplo contemporâneo de um país que tenha feito tanto para erguer uma capital, criada numa região de baixíssima densidade demográfica e pensada para ser uma cidade administrativa, longe de qualquer esforço produtivo.

(...)

*Segundo os Balanços referentes ao período compreendido entre 1956 e 1960, a NOVACAP gastou, nominalmente, cerca de 46 milhões de cruzeiros, quase 20% do PIB do ano da inauguração. Considerando-se a inflação brasileira no período, esta soma se eleva a, aproximadamente, 63 bilhões. Isto equivale a cerca de 500 milhões de dólares, de acordo com o câmbio de 1930. Possivelmente, estes valores devem dobrar se forem também computados os inúmeros gastos governamentais que não passaram pela NOVACAP, mas se relacionariam à construção, inauguração e transferência da capital e às obras correlatas, principalmente rodoviárias, vinculadas ao processo de interiorização.*¹³

No segundo grupo de projetos (concebidos na década de 50), três principais elementos contribuíram na conformação do contexto em que se desenvolveram os projetos no Concurso de 1957: 1. o Edital do Concurso; 2. o local para a Nova Capital, reconhecido através da viagem, dos concorrentes, ao Planalto Central promovida pelo governo federal; e 3. o Plano de Metas de Juscelino, em especial o planejamento regional das estradas.

O Edital definiu a dimensão da cidade a partir da sua população (500.000 habitantes, segundo estabelecido no Projeto de Lei n. 671-A, de 1949 da Câmara dos Deputados); a caracterização paisagística do entorno (através do represamento das águas para a formação de um lago artificial); e a forma livre de apresentação dos planos. A partir desse quadro, os projetos concorrentes de 1957 abordaram a questão urbanística nas suas mais variadas escalas e formas.

A definição de um mesmo local para o projeto da Nova Capital foi uma decisão importante no cenário das propostas urbanísticas. Portanto, a viagem para o Planalto Central com o objetivo de reconhecê-lo pôde oferecer aos arquitetos inscritos no Concurso de 1957 a oportunidade de identificar as principais características do futuro Distrito Federal. Assim, as equipes enviaram seus representantes ao local, onde foram recebidos por Israel Pinheiro, presidente da NOVACAP.

João W. Toscano: A minha participação (no Concurso) foi a seguinte: eu era, praticamente, um recém formado.

Jeferson: Foi em 56?

João W. Toscano: Em 1957. Em 1956, em dezembro de 56, eu saí da FAU. Então, foi em 57 que eu fui para Brasília. (...) Nesse ano eu trabalhava numa firma chamada Miguel Badra Junior.

Jeferson: Era uma construtora?

João W. Toscano: Era uma construtora, mas o Miguel Badra foi professor da FAU. Ele era professor de Teoria da Arquitetura. Eu saí da FAU e fiquei trabalhando como desenhista no escritório, e um dia ele apareceu e falou: “Eu vou entrar nesse concurso! Tem que fazer uma visita ao local e eu não tenho condições de ir lá. Quem é que tem condições?” Um olhou para o outro, ninguém queria... Eu falei: “Eu tenho”. (risos). (...) Da turma de São Paulo foi o Artigas, o Franco, o Jorge Wilhelm, o Pedro Paulo Saraiva. E nós fomos num DC3.

Jeferson: Na época ainda não havia o lago?

João W. Toscano: Não. Para mim foi muito bom. E eu pensava: disso aqui vai sair uma cidade! Mas a firma não entrou no Concurso...

(...)

Jeferson: Quem acompanhou a viagem?

João W. Toscano: Israel Pinheiro.

(...)

Jeferson: Quando o senhor voltou, o senhor apresentou o plano básico e então vocês resolveram não entrar?

*João W. Toscano: Não, eu não resolvia nada. Eu era apenas um recém formado. Ele resolveu não entrar, para mim foi uma viagem que eu achei interessante.*¹⁴

30, 31, 32, 33 e 34 - Visita ao local escolhido para a futura capital federal

Com as metas de JK, a região do Planalto Central foi transformada. Seu plano viário previa ligar a Nova Capital a todas as outras capitais do país, demonstrando sua importância como centro político e novo pólo de desenvolvimento regional. Vinculado ao Plano de Metas, promoveu no país uma verdadeira revolução do sistema viário, unido à perspectiva de uma indústria automobilística forte e vinculada ao capital estrangeiro como forma de garantia de investimento e de geração de empregos.

No momento da construção da nova capital, o Centro-Oeste e o Norte do Brasil estavam quase isolados por terra dos centros industrializados. As ligações aéreas vinham se desenvolvendo com dificuldades de infra-estrutura no solo – aeroportos, abastecimento de combustíveis, meteorologia, rádio, etc. Brasília foi projetada como ponto central do sistema rodoviário, aeroviário e ferroviário, em expansão durante o governo JK, com especial vantagem para o rodoviário. Da nova capital partiram para o Norte, Nordeste, Sul e Sudeste.

(...)

A maior parte das rodovias abertas no período compreendido entre 1956 e 1962 não era pavimentada. Houve tempo e recurso para cobrir de asfalto algumas vias, destacando-se o trecho que possibilitou a

ligação entre a velha e a nova capital. De qualquer modo, o crescimento da rede rodoviária asfaltada durante o governo JK foi notável. Existiam 7.063 quilômetros, em 1957, e 13.875 quilômetros, em 1961.¹⁵

Esses elementos acentuaram o caráter pragmático do planejamento da Nova Capital pré-definindo algumas das decisões que permaneceriam como elementos concretos do seu planejamento. Pode-se concluir, portanto, que a compilação dos projetos para Brasília demonstra um amplo repertório sobre a cultura urbanística predominante, oscilando entre suas referências estrangeiras e nacionais. Esse repertório, porém, não fora aplicado fortuitamente, mas elaborado segundo um contexto definido pelas ações do governo e da iniciativa privada, moldando uma situação muito particular do urbanismo nacional. Assim, nesse cenário foi concebida a totalidade dos projetos para a Nova Capital como expressão evidente de cada período, em que a diversidade de referências foi predominante.

Notas

¹ BEGUIN, François. “As maquinarias inglesas do conforto”. In: **Espaço & Debates**, n. 34, São Paulo, 1991, páginas 39 a 54.

² As informações aqui sintetizadas referem-se a duas obras principais: ao livro **O Urbanismo – Utopias e Realidades, Antologia**, de Françoise Choay (1965); e ao texto **Espaços Privados**, de Roger-Henri Guerrand, presente no volume IV de **História da Vida Privada** (1991). Esses dois textos, apesar de apresentarem leituras muito peculiares sobre o tema, enumeram algumas das principais experiências da gênese urbanística, sobretudo a partir do século XIX, motivo pelo qual baseamos nossas descrições.

³ LE CORBUSIER, **A Carta de Atenas**, primeira edição, 1941, Série Arte e Vida Urbana, direção de Maria Irene Szmrecsányi, EDUSP, São Paulo, 1986.

⁴ A primeira foi publicada nos “Anais Técnicos”, órgão oficial da Câmara Técnica de Atenas, em novembro de 1933. A segunda e a terceira, em 1941, a “Carta de Atenas” e “Can Our Cities Survive?”, de L. Sert nos Estados Unidos. A quarta, em holandês, contrapunha a versão *corbusiana* às atas do Congresso, como afirma Rebeca Scherer.

⁵ Como pode ser constatada na mesma edição da Carta de Atenas em que Rebeca Scherer afirma categoricamente: *Verificando-se os projetos que concorreram para a seleção do Plano-Piloto de Brasília, constata-se que todos eles tinham inspiração racionalista. O projeto vencedor, de autoria do arquiteto Lúcio Costa, embora contenha soluções inovadoras, é considerado a mais completa aplicação dos princípios contidos na ‘Carta de Atenas’...*

⁶ MANCUSO, F. **Las Experiencias del Zoning**, Barcelona, Gustavo Gilli, 1980.

⁷ FELDMAN, Sarah. **Planejamento e Zoneamento – São Paulo 1947 – 1972**, São Paulo, Tese de Doutorado, FAU-USP, 1996.

⁸ A partir de 1904 começou uma série de transformações na cidade, abrindo avenidas diagonais e regularizando fachadas, como nas transformações parisienses de Haussmann.

⁹ **A Cidade do Rio de Janeiro (Extensão, Remodelação, Embelezamento. Organizações Projetadas na Administração Prado Junior)**, iniciado em 1927 e publicado em 1930.

¹⁰ **Estudos de um Plano de Avenidas para a Cidade de São Paulo**, 1930.

¹¹ Foi fundador do Curso de **Arquitetura e Urbanismo da USP**, criou o **CEPEU – Centro de Pesquisa e Estudos Urbanísticos** em 1955, vinculado à recém-criada faculdade, foi responsável pelo **Plano Regional de São Paulo – Uma Contribuição da Universidade para o Estudo de um Código de Ocupação Lícita do Solo**, em 1954 e teve uma grande inserção no meio público e político a partir de textos publicados na imprensa. Foi participante da **Comissão Orientadora do Plano Diretor para São Paulo**.

¹² Ligado à vertente francesa *Economie et Humanisme*, foi fundador da **SAGMACS – Sociedade para Análise Gráfica e Mecanográfica Aplicada aos Complexos Sociais**, em 1947. Entre seus trabalhos mais conhecidos está **Estrutura Urbana para a Aglomeração Paulistana**, 1958.

¹³ LOPES, Luís Carlos. **Brasília – O Enigma da Esfinge – A Construção e os Bastidores do Poder**, Ed. Universidade/UFRGS/Ed. Unisinos, Porto Alegre/São Leopoldo, 1996, pp. 153-5.

¹⁴ TAVARES, Jeferson C., FRANCO, Amanda. Entrevista concedida por João W. Toscano a Jeferson Cristiano Tavares e Amanda Cristina Franco, São Paulo, 15 de julho de 2002.

Walter Toscano, apesar de não estar inscrito no Concurso, ainda estudante representou a construtora em que trabalhava, Construtora Badra. Ao lado de Giancarlo Palanti, Jorge Wilhelm, Joaquim Guedes entre outros, registrou a paisagem local antes da plena ocupação urbana. Reunidos no Cruzeiro, puderam circular pela área identificando a grandeza do cerrado central, a quase ausência de vegetação de grande porte e a superfície quase plana onde se instalaria a Nova Capital federal. As fotos apresentadas foram tiradas pelo próprio Toscano no dia da visita em que reuniu os concorrentes de São Paulo.

¹⁵ LOPES, Luís Carlos. **Brasília – O Enigma da Esfinge: A construção e os bastidores do poder**, Ed. Unisinos – Editora Da Universidade (Universidade Federal do Rio Grande do Sul), Porto Alegre, 1996, pp. 112/3.

Parte III

**Concepções
Urbanísticas
para Brasília**

1. Vista aérea de Brasília

Concepções Urbanísticas para Brasília

Enquanto mal vacilava a manhã. A grande cidade apenas começava a fazer-se, num semi-ermo, no chapadão: a mágica monotonia, os diluídos ares.

Guimarães Rosa¹

A análise dos projetos para Brasília norteia-se pela caracterização de cada proposta segundo suas matrizes e referências estrangeiras e locais. Aqui demonstramos o conteúdo e os diálogos estabelecidos.

A análise segue a ordem cronológica dos projetos e assim mantém a divisão estabelecida anteriormente (ver *Introdução*), em que o primeiro grupo concentra os projetos elaborados entre as décadas de 20 a 40 (ao todo 5); e o segundo grupo, os projetos elaborados nos anos 50 (ao todo 20).

Esse extenso objeto de pesquisa, entretanto, apresenta algumas peculiaridades do ponto de vista de uma fonte histórica.

A priori tentamos nomear as propostas para a Nova Capital procurando a homogeneidade de designações. Nosso critério pareceu-nos inválido perdendo a coerência no momento de sua aplicação, afinal se as análises demonstram um hibridismo de soluções como assentar sobre elas uma tabula rasa de denominações?

As propostas que não são contemporâneas entre si, como aquelas elaboradas entre as décadas de 20 e 40, distinguem-se segundo sua cultura urbanística específica, representando o pensamento vigente em cada período. Não competem a um único sistema de denominação. Aquelas contemporâneas, datadas dos anos 50, também não oferecem linearidade nas suas concepções e designações, apesar de muitas aproximações de termos e referências. Optamos, portanto, manter em cada proposta a designação atribuída pelos próprios autores, porém cabe-nos sugerir a consulta ao estudo de Flávio Villaça, *Uma contribuição para a história do planejamento urbano no Brasil*², que nos esclareceu como as designações podem ser representações ideológicas ou uma dissimulação de intenções. Portanto, a partir dessas distintas compreensões, vimos impossibilitada a prática classificatória, porém não descartada a hipótese de, a partir de cada designação atribuída, compreender o ideal da proposta.

O segundo problema com o qual nos deparamos foi a escassez de elementos de algumas propostas e o exagero em outras. A busca interminável aos planos para Brasília rendeu-nos um acervo rico de memoriais, pranchas, croquis, entrevistas e relatórios sobre a Nova Capital, entretanto algumas das propostas não contêm tamanha fartura. Apesar de, na sua maioria, essa falta não interferir na compreensão do projeto, parece-nos importante que as fontes expressem seu potencial histórico de forma autônoma. Já demonstramos anteriormente (ver *Capítulo I*) que o *projeto* em si é um elemento de vital importância para a compreensão de uma época, dos ideais que a cercavam e como eram expressos na concepção de uma cidade. Nessa pesquisa esse caráter é vital, uma vez que a nossa principal fonte é o próprio projeto.

Nossa terceira, e última, questão trata desse mesmo aspecto. Como expor tamanha diversidade de fontes sem nos render à venda posta aos olhos por seus objetivos ideológicos? De início não podemos garantir imparcialidade nas análises, bem porque esse nunca foi o objetivo. As análises são elaboradas a partir de um repertório particular que possibilita um, dos intermináveis, modo de visão. Porém os projetos guardam outros mistérios. Desvendar suas verdades implica em compreender o momento de sua concepção e saber entender os depoimentos, textos, desenhos e opiniões sobre essas fontes. Todos, sem exceção, carregam uma dose ideológica. Se a concepção de cidade capital fora projetada para corresponder aos anseios de seu período assim devemos entendê-la, da mesma maneira que os depoimentos coletados, mais de 40 anos depois, também trazem algumas visões transformadas e atualizadas. Nesse momento não nos cabe questioná-las, nossa função é desnudar cada proposta atrelando todos os argumentos, intenções e atribuições a elas designadas, afinal fazemos parte de um processo histórico, e história também é construção.

Por último, esclarecemos que as análises são verificadas a ajudar a compreender a realidade urbanística contemporânea, no movimento pendular em que o passado interfere na ação presente e esta especula sobre as contradições históricas.

Remontá-las é a busca cotidiana pelas respostas no plano urbanístico.

*(...) eu diria que (o trabalho de análise das fontes e da construção histórica) parte de uma visão do presente. De um incômodo que o presente provoca, se não revolta. E a necessidade de comparar, explorar uma crítica pretendida e aí vem o trabalho, buscando certas fontes. (...) É a visão de um arquiteto que eu busco. Mas eu acho que isso está ligado muito a um fazer história, consciente de que a história se faz olhando para trás, mas sem perder a noção que a gente está no presente. E é a partir, desse presente, isso que é fundamental: problematizar qualquer questão. Tornar qualquer questão, qualquer assunto, qualquer tema em problema.*³

Portanto, as análises das propostas recorrem à estrutura do projeto e indicam sua concepção e suas principais proposições urbanísticas. Essa análise é precedida de um modelo de informações necessárias para a compreensão da proposta, como dados de autoria, ano de concepção, etc.

Assim, a cada plano foi destinado o seguinte padrão de análise:

Título

Nome do projeto adotado pelos autores

Autores

Co-autores e Colaboradores

Identificação de toda a equipe participante

Dados complementares

Como, por exemplo, a classificação e os comentários do júri daqueles que concorreram no Concurso de 1957

Fontes pesquisadas

Material coletado sobre o projeto (memoriais, pranchas, publicações, entrevistas, estudos, etc.)

Estrutura do projeto

Tópicos desenvolvidos pelos planos

Análise

Imagens

Todo o acervo de imagens do plano analisado

Parte III

**Concepções
Urbanísticas
para Brasília**

Capítulo V

**Projetos para a Nova Capital:
As Primeiras Projeções Para Uma Capital
Federal Republicana
Década de 20 à Década de 40**

Projetos para a Nova Capital: As Primeiras Projeções Para Uma Capital Federal Republicana Década de 20 à Década de 40

1. Um conjunto plural

O primeiro grupo de projetos para a capital federal reúne 5 propostas distribuídas entre as décadas de 20 e 40. Caracterizam-se pela diversidade de abordagens e referências, pela ausência de um vínculo comum entre elas e pela amostragem de um *fazer urbanístico* nacional em construção. Pioneiras, essas propostas expressam o desejo republicano de uma Nova Capital Federal face ao ideal de uma cidade nova e ao pragmatismo das iniciativas imobiliárias e políticas.

Apesar de constituírem uma chave de projetos para um mesmo tema em comum – a concepção da Nova Capital Federal no interior do país – distanciam-se entre si nas soluções e exigem uma análise separada das demais propostas elaboradas na década de 50 (ver *Introdução*). São, evidentemente, atreladas aos seus respectivos contextos históricos e, por isso, denotam uma vertente heterogênea do pensamento. Ao contrário do que se supunha, apresentam uma diversidade de filiações e soluções urbanísticas por refletirem épocas e objetivos tão diversos.

Cada projeto está intimamente vinculado a um autor e a um interesse específico. Não há casos, nesse grupo, que dois projetos tenham sido propostos com objetivos semelhantes. Essa situação define imperativos que nos impedem de confiar-lhes (aos projetos) um caráter homogêneo. Prevalece, portanto, a pluralidade de soluções. A inexistência de um traço comum entre os projetos ilustra o processo desse pensamento urbanístico nacional em formação em que a influência estrangeira passa de principal matriz para tornar-se numa referência ao modo peculiarmente brasileiro de projeto. Afinal o que confere, aos projetos, a idéia de conjunto é a maneira como expressam o espírito dialético em cada proposta, pois fundem amplos interesses e distintas soluções.

Assim esse grupo pode ser representado pela *diversidade* de formulações e interpretações projetuais: condição resultante de um conjunto que reúne (a) profissionais das mais diversas áreas; (b) numa extensão cronológica de três décadas entre os cinco projetos; e (c) uma pluralidade de objetivos intrínsecos a cada proposta.

As autorias das cinco propostas reúnem um pequeno círculo heterogêneo de profissionais. Dispostos a conceber um projeto para a Nova Capital, dividiram-se entre classes bem distantes daquelas supostas para um planejamento urbanístico. São eles: um agente imobiliário (o nome do autor é desconhecido, 1927), um historiador brasilianista (Theodoro Figueira de Almeida, 1929), uma engenheira (Carmem Portinho, 1936), um deputado federal (Jales Machado, 1948) e um médico e agente imobiliário (João Augusto de Mattos Pimenta, sem data do projeto). Vindos das mais inusitadas categorias profissionais, na sua maioria, os autores não gozavam de um repertório aprofundado e homogêneo de referências, tampouco de um modelo de projeto, porém abordavam o tema de uma forma genérica e trivial, quase empírica

(exceto Carmem Portinho), definindo as principais diretrizes de cada proposta. Não apresentaram relações urbanísticas complexas nem pesquisas específicas e aprofundadas, entretanto demonstraram afinidade com o tema a partir de aproximações cotidianas e experiências particulares. Conhecimentos panorâmicos sobrepostos a ideais de uma cidade nova que corresponderam às suas principais referências. Apesar de todas essas incongruências havia, porém, um relacionamento muito íntimo entre cada autor e o desejo de concepção de uma Nova Capital.

O período que corresponde às cinco propostas soma três décadas com longas distâncias entre suas concepções. Entre a década de 20 e a década de 40 os projetos variaram em abordagens, referenciais, interesses e ocasiões, sem sequer dividirem as mesmas fontes de dados que o governo federal produzia a partir das comissões. O distanciamento cronológico entre as propostas foi catalisado pela dificuldade de propagação de informações sobre a disciplina urbanística. Num período em que as principais produções da área foram registradas pela iniciativa pública e atualizadas pelas instituições de ensino, a condição dos profissionais de outras áreas tornava-se ainda mais genérica no campo da atuação urbanística. Anos e até décadas de distância entre uma proposta e outra resultaram numa amostra diversificada de concepções para a Nova Capital. A ausência de um agente comum que delimitasse as reais necessidades de um planejamento urbano para a cidade permitiu uma liberdade incondicional, vinculada apenas às finalidades particulares de cada proposta.

Assim como as propostas atrelavam-se à iniciativa autoral e individualizada elas representaram os interesses de cada autor. Não havia, contanto, um princípio coletivo e consensual sobre a transferência da capital, nem uma iniciativa pública que outorgasse caráter oficial à essa discussão. Faltavam recursos e disseminação das informações existentes. Não havia, sequer, consenso do local para a construção, cabendo a cada autor definir os critérios e a seleção de um sítio possível. As discussões corriam em paralelo e pouco, ou quase nada, sabia-se das propostas precedentes. O quadro era muito disperso e pouco afinado com os interesses coletivos e públicos de transferência. Assim não repercutiam concordâncias entre as propostas, situação que se somava ao fato de que a cultura urbanística ainda conformava-se e, portanto, a definição de um projeto urbano; de um traçado viário; de um plano diretor ou de um planejamento territorial dividiam a mesma categoria na concepção de uma Capital Federal. Essas condições direcionaram cada projeto a um específico interesse, respondendo diretamente ao ideal individualizado do seu autor. O resultado foi: cinco propostas vinculadas cada qual à uma específica finalidade⁴.

O primeiro projeto (1927) foi proposto como forma de se obter lucros com a valorização do provável sítio no Planalto Central, sua concepção atrelou-se, portanto, à especulação imobiliária crescente com a idéia de transferência da capital. A segunda proposta (Almeida, 1929) é justificada por uma comemoração do Centenário do 7 de Abril – porém sem maiores explicações, e serviu de instrumento para a consagração de uma construção histórica republicana e positivista. O terceiro projeto (Portinho, 1936) é o que mais se vincula a um pensamento urbanístico internacional e vanguardista, porém serviu à obtenção do título de urbanista de sua autora. O quarto plano (Machado, 1948) tem raiz estritamente política, defendendo o Planalto Central como a área definitiva para a transferência. O quinto projeto (Pimenta, sem data conhecida) origina-se da experiência imobiliária de seu autor e do seu vasto conhecimento sobre as experiências urbanísticas internacionais.

Exceções à regra são os planos de 1927 e 1948 que somatizaram à discussão oficial de transferência a experiência projetual particular. Surgiram como respostas isoladas a algumas iniciativas públicas. O primeiro projeto foi concebido porque as terras do Planalto Central obtiveram valorização no mercado imobiliário na década de 20 devido à instalação, em 1922, da pedra fundamental da Nova Capital, instituída pelo presidente da República. E o plano de 1948, apesar de uma iniciativa, igualmente particular além de política, foi resultado de discussões parlamentares na Comissão Especial de Estudos para a transferência da Capital Federal. Ainda que resguardem seus objetivos particulares, são os únicos projetos que apresentam uma relação, mínima, com as iniciativas públicas, entretanto voltados aos interesses privados.

Assim como surtiram discursos e defesas de modo pouco concentrado, os planos desse período também agiram solitariamente num meio despreocupado com tamanha questão. Apesar de se tornarem vozes singulares e particularizadas no contexto preliminar da transferência, essas propostas ajudaram a criar um terreno estável para as discussões, pois aproximavam as diversas áreas e, portanto, a opinião pública da concretização do empreendimento. Correndo em paralelo aos desfechos políticos, esses projetos anunciaram uma pioneira iniciativa republicana para a transferência.

2. Possíveis diálogos

As propostas foram concebidas sob um cenário urbanístico nacional em construção e segundo as visões pessoais de seus autores. Entretanto suas análises apresentam algumas referências possíveis que poderiam estabelecer um diálogo com a cultura internacional e nacional. Entre as concepções não há uma linha condutora, um vínculo comum de posturas, embora nelas possamos reconhecer o processo de formação do pensamento urbanístico do Brasil. Suas peculiaridades expressam os momentos de suas concepções, por isso armazenam um repertório de conhecimentos e abordagens característicos a cada período. Ao identificarmos a conformação de uma cultura urbanística autêntica, as propostas desse período repercutem esses avanços e suas atualizações internacionais. Certamente não foram empregadas com o intuito de uma fina sintonia ou uma pura fidelidade a essas matrizes, entretanto ilustram esse quadro nacional e estabelece um diálogo possível entre as permanentes referências nacionais e estrangeiras.

No Brasil, até a década de 20, predominaram as formas de intervenções urbanísticas que buscavam resolver, na sua maioria, o problema de salubridade das cidades. Sobre tudo nas suas áreas centrais os melhoramentos

reuniram um elenco de ações e reformas urbanísticas através de projetos sanitaristas e remodelamentos de caráter estético. Essas referências apresentam definições urbanísticas apoiadas em traçados monumentais, ortogonais e de forte plasticidade geométrica (ver *Capítulo IV*). Assim foram incorporadas nos primeiros projetos para a Nova Capital.

O primeiro plano (sem autor, 1927) reflete a inserção dos modelos internacionais ao definir apenas, e tão somente, um desenho geométrico para a Capital Federal, em que os grandes eixos monumentais e formas circulares são apropriados genericamente e sem maiores definições. Encontrado num Cartório de Registros de Imóveis na cidade de Planaltina, o projeto demonstra o pragmatismo de uma proposta simples e vinculada aos interesses imobiliários. Elaborado nos primórdios do pensamento urbanístico nacional, conforma o modelo internacional de traçado monumental como uma forma de expressar a grandiosidade da capital federal, sem atribuir à cidade qualquer indício de cidade administrativa.

O plano de Almeida (1929) avança minimamente além do traçado, igualmente geométrico e monumental, ao incorporar uma ligeira setorização de instituições públicas distribuídas pelos principais pontos da cidade. Define uma estrutura urbana completa, pensando a cidade no seu conjunto de funções, e articula o traçado viário, a conformação dos lotes e as formas de circulação (indicando a existência de uma estação ferroviária num dos seus extremos). Destaca o centro do plano com uma *Praça da República* evidenciando o caráter genuinamente republicano e político da proposta. Entretanto sua concepção preocupa-se menos em explicitar um modelo urbanístico e mais em conformá-lo numa narrativa histórica dos principais marcos nacionais e brasileiros. Em posição de destaque, resguarda uma das avenidas principais para receber o nome do presidente que construísse seu plano. Os demais fatos e personalidades da história foram igualmente homenageados nas demais praças e avenidas.

Entre as décadas de 30 e 40 as intervenções urbanísticas brasileiras compreenderam a cidade como um todo, e as soluções formais apoiaram-se na definição do viário e das formas de circulação como meios de intervenção no conjunto urbano para sanarem os problemas estruturais e de circulação agravados com o aumento da migração e da industrialização. Predominaram, então, as soluções radiais-perimetrais na constituição de malhas viárias integrando centros e periferias das cidades (ver *Capítulo IV*). Os dois planos para a Nova Capital, desse período, refletem a mentalidade predominante e demonstram uma afinidade maior com as referências internacionais incorporando-as de maneira peculiar, segundo as necessidades nacionais.

O plano de Portinho (1936) pode ser compreendido como um manifesto vanguardista em meio à predominância acadêmica do meio urbanístico. Estabelece uma grelha ortogonal organizada por setores funcionais (trabalho, lazer, circulação e habitação), em que tem destaque o papel da moradia. A circulação é marcada pela incorporação de experiências internacionais (viadutos e cruzamentos) e evidenciada por uma grande plataforma central destinada aos transportes ferroviário e aéreo. Dialoga com o momento de desenvolvimentismo industrial, faz apologia à era racional e mecanicista. Segue fielmente o método *corbusiano* e aplica suas soluções a partir da adaptação aos costumes brasileiros. No lugar de terraço-jardim no alto dos edifícios, cria praias artificiais para o banho de sol.

O plano de Machado (1948) aborda a questão da circulação de forma pragmática demonstrando total vínculo com as soluções de então. Sua proposta não define um desenho para a Nova Capital, entretanto na sua interiorização demonstra como o planejamento regional poderia incorporar a capital federal para o equilíbrio da produção e da economia nacionais. Volta-se para o planejamento territorial ao definir um grande sistema de circulação radial-perimetral para o país, incorporando as formas de transporte rodoviário, ferroviário e fluvial. Para a construção da cidade cria uma metodologia a partir de uma planilha de obras e financiamentos como forma de garantir a viabilidade do empreendimento. Estabelece meios de atuação do capital privado ao lado do investimento público, buscando lucros na construção dos edifícios.

Nas mais variadas formas os planos dialogam com as matrizes estrangeiras e com os modelos urbanísticos nacionais. Tem predomínio a diversidade de projetos e soluções na busca ou de um ideal urbano que pudesse ser representado pela Nova Capital (os planos de 1929 e 1936); ou de um pragmatismo na construção de um empreendimento (os planos de 1927 e 1948). Essas duas conotações assumidas (de uma cidade utópica e de um empreendimento lucrativo) caracterizam a dualidade de perspectivas muitas vezes contraditórias presentes num mesmo temário. A criação de uma capital federal é abordada, portanto nas suas diferentes acepções sob diferentes critérios. A tentativa de fusão desses conceitos pode ser em vão, mas a sua expressão coletiva mostra-nos o processo de conformação de um pensamento nacional em que há espaço para o dualismo das idéias.

3. A Análise

A seguir seguem, enumeradas, as análises dos projetos desse primeiro grupo.⁵

1. Projeto Para a Nova Capital – 1927

Fontes

Cópia do traçado urbano e capa da escritura da venda de lotes. Projeto registrado em Cartório de Imóveis de Planaltina. Material fornecido pelo urbanista José Geraldo da Cunha Camargo.

Entrevista concedida por José Geraldo da Cunha Camargo, a Jeferson Cristiano Tavares, Rio de Janeiro, 23 de julho de 2001.

Sem autor identificado, o projeto encontrado pelo urbanista José Geral da Cunha Camargo é parte de um registro de imóveis de lotes, próximo à cidade de Planaltina. O projeto está localizado na Fazenda do Bananal, junto ao córrego de mesmo nome, e se destinava a ser o primeiro projeto para a Nova Capital Federal, em 1927.

2. Traçado para a Nova Capital

O pioneirismo dos agentes imobiliários na concepção da Nova Capital

Primeira proposta urbanística para Brasília, o projeto vincula-se diretamente aos interesses imobiliários despertados na região. Possivelmente decorrentes da valorização das terras do Planalto Central.

Nas Comemorações do Centenário da Independência, em 1922, o Presidente Epitácio Pessoa autorizou a colocação da Pedra Fundamental da Nova Capital Federal como atitude simbólica de sua inauguração. Apesar das comemorações não terem resultado em soluções concretas para a transferência (o presidente sequer participou da solenidade), houve uma valorização das terras da região, principalmente aquelas próximas à Planaltina, cidade já existente que sediou a pedra fundamental.

Interessados nos possíveis lucros, agentes imobiliários e proprietários logo registraram o primeiro projeto para a Nova Capital sem nenhuma ligação com os interesses públicos, mas voltados à venda de lotes a partir do forte chamariz propagandístico de 22. Vultuosa e de dimensões nacionais, a valorização das terras renderia aos proprietários altos lucros. Segundo o urbanista Camargo, os registros indicavam a venda de alguns lotes para proprietários particulares igualmente interessados em garantir suas posses na Nova Capital. A escritura comprova os interesses financeiros e a existência do empreendimento. A iniciativa particular antecipou-se ao poder público em propor um modelo para a futura cidade.

José Geraldo: Tem um projeto para Brasília que teve venda efetuada com escritura de lote, escritura pública.

Jeferson: Onde esse projeto foi elaborado?

Camargo: Foi feito em Goiás.

Jeferson: O senhor conhece o autor?

José Geraldo: Não, mas eu tenho uma cópia.

(...)

José Geraldo: Tenho a escritura de venda de dois lotes (apenas a capa do documento) e a planta do projeto.⁶

A instrumentalização do monumental e da plasticidade geométrica

Do pouco que se depreende do texto apresentado (devido à baixa legibilidade), podemos identificar que o projeto foi oficializado em 15 de novembro de 1927 e está inserido na Fazenda do Bananal, segundo demarcações no terreno e a partir de um traçado viário geométrico que define os limites da cidade. A denominação dessas avenidas segue um padrão de homenagens a lugares, pessoas e datas comemorativas, acentuando o caráter monumental e cívico da cidade proposta.

Apesar de não representar nenhuma inovação urbanística e definir apenas um traçado viário, o projeto valoriza as formas geometrizar e racionais. O material não nos permite identificar qualquer filiação teórica ou conceitual, entretanto corresponde à vontade organizadora em assentar sobre um terreno plano formas rígidas de forte plasticidade, como nos conhecidos planos para cidades capitais (Washington, Versalhes e Belo Horizonte).

A década de 20, período de elaboração dessa proposta, não é reconhecida como um momento de grandes novidades no cenário urbanístico internacional, entretanto no Brasil já eram conhecidos os principais planos de cidades novas e as grandes intervenções nas capitais européias e brasileiras. Essas soluções formais são facilmente reconhecidas nesse projeto e vinculam-se diretamente ao ideário de então. Se a ausência de fundamentações teóricas não nos permite identificar as principais vertentes hegemônicas, suas soluções formais dialogam com essas matrizes expoentes. A geometria ordenadora e a valorização das grandes vias e dos seus cruzamentos dão-nos indícios da inserção de uma cultura internacional no pensamento nacional. O academismo era, portanto, apropriado nas suas mais diversificadas formas, resultando num extenso repertório de retas e diagonais que se fizeram presentes logo no primeiro plano para a capital federal.

Localizado próximo ao sítio definitivo para a Nova Capital, o traçado é marcado por uma malha ortogonal cortada por diagonais e uma grande circunferência que encerra a parte central do plano. Dentro dessas figuras encaixam-se as áreas de lazer e os lotes, também distribuídos racionalmente. Nos cruzamentos dos grandes eixos são definidos monumentos, praças e áreas de importância cívica.

Não há setorizações e o traçado é o elemento predominante e ordenador dos principais edifícios. Por exemplo, no meio da circunferência está localizada a estação ferroviária. Símbolo de progresso, o meio de transporte mais eficiente naquele período ganha uma localização de destaque, apontando uma preocupação precoce com as formas de circulação internas à cidade e com a comunicação com as outras cidades.

As principais vias e eixos de circulação merecem destaque pela sua importância no traçado e por apontar uma forma peculiar e tradicional de denominação. Nas cidades brasileiras é recorrente a homenagem a pessoas e datas comemorativas para as praças e avenidas, no primeiro projeto para a Capital Federal esse recurso de denominação é largamente empregado também como forma de

3. Traçado para a Nova Capital

homenagem. No projeto, portanto, ao mesmo tempo em que se define um modelo vinculado a uma cultura estrangeira de forte caráter inovador para a época, também se filia aos costumes locais do país, valorizando a história e dando continuidade aos costumes urbanos.

Assim ficam caracterizados os principais elementos urbanos:

Avenidas no sentido E-W: Avenida África, Avenida Europa, Avenida América, Avenida Ásia, Avenida Oceania.

Avenidas no sentido N-S: Avenida México, Avenida Chile, Avenida Brasil, Avenida Argentina, Avenida Estados Unidos da América.

Avenidas diagonais: Avenida 7 de setembro, Avenida 12 de outubro, Avenida 15 de novembro, Avenida 13 de maio. A avenida circular é denominada Avenida das Nações.

Há duas praças principais, situadas ao longo da Avenida América: Praça Olavo Bilac e Praça Almirante Barroso. A terceira praça localiza-se próximo ao cruzamento das avenidas Oceania e Chile, e é denominada de Praça Thomas Edson.

No cruzamento das quatro diagonais e das duas transversais (Av. América e Av. Brasil) localiza-se a estação ferroviária.

Nas extremidades E-W, no alinhamento à Avenida América, estão dois pontos denominados Ponto Inicial.

O traçado contribui, também, no parcelamento do terreno. O pleno domínio sobre as formas puras e sua implantação num terreno de pouca declividade significava maior facilidade para a divisão da área evitando complicações nos formatos dos lotes e na sua comercialização.

A dimensão do projeto, em comparação com o plano de Lúcio Costa, demonstra a sua grandiosidade e o largo emprego da monumentalidade nas principais vias. Parece comportar uma população muito superior àquela destinada aos centros urbanos na década de 20. Com altas pretensões, o plano parecia buscar, na iniciativa privada da comercialização da Nova Capital, os lucros de uma construção de grande porte.

Assim, o primeiro projeto para Brasília configura-se num traçado urbanístico fechado e monumental, destinado à venda de lotes na conformação de um empreendimento imobiliário que guarda os valores tradicionais do país nas formas de denominação de suas ruas, avenidas e praças.

4. Traçado para a Nova Capital - Praças e Ponto Inicial

A persistência dos agentes imobiliários ao longo da conformação da Nova Capital

O interesse pela venda dos lotes, expresso na entrevista concedida pelo urbanista Camargo, evidencia a intenção comercial com que foi realizado o plano de 1927, confirmando as suposições de que Brasília também foi objeto de interesses precoces do empreendimento imobiliário, pois era considerada como um grande meio de valorização e lucro das propriedades do Planalto Central.

Essa hipótese mostrou-se amplamente influenciadora no processo de transferência, anos mais tarde, com os esforços dos agentes imobiliários, das construtoras, dos políticos donos de terrenos próximo ao sítio escolhido, enfim, maneiras de se garantir os lucros num profícuo meio de investimentos.

A vocação pragmática dos agentes imobiliários não chegou a definir a transferência da capital federal mas contribuiu na discussão de suas vantagens (ver *Capítulo III*), em que projetos de loteamentos e esforços políticos buscaram garantir as boas condições de transferência a partir dos altos índices de valorização dos terrenos e da alta taxa de desapropriação das áreas ao seu redor.

Dessa maneira é possível compreender tamanha predominância dos interesses imobiliários nessa campanha, e reconhecer no primeiro projeto para a Nova Capital a essência especulativa no uso da terra.

Capa do documento registrado em Cartório de Planaltina - material fornecido pelo urbanista Cunha Camargo

Projeto com a implantação comparativa ao plano de Lúcio Costa - material fornecido pelo urbanista Cunha Camargo

2. Brasília – A Cidade Histórica da América

Theodoro Figueira de Almeida (Th. Emerson)

Fonte

Publicação avulsa, de 1957, de um capítulo da monografia **Ideal em Marcha**, publicado no jornal **A Ordem**, 30 de maio de 1930. Estão incluídas, na versão de 1957, três cartas expedidas por Alfred Agache, Conde de Afonso Celso e General Henrique Teixeira Lott.

Elaborado pelo brasilianista Theodoro Figueira de Almeida, o projeto **Brasília – A Cidade Histórica da América** traz no título seu principal atributo, uma compilação dos principais fatos americanos e brasileiros na figura de uma cidade capital. Criado em 1929 para a comemoração do centenário de 7 de abril, o projeto foi publicado em 1930 pela imprensa carioca. Foi novamente publicado em 1957, e em 1960 como a capa do jornal *Correio Braziliense* em comemoração à inauguração de Brasília. Assim, reconhecido pelo governo federal, ganhou notoriedade como o primeiro projeto para a Nova Capital, mesmo tendo sido o segundo.

5. Traçado para Brasília

A raiz urbanística na construção da identidade nacional

Seu projeto é representante de um período em que suscitavam, na sociedade, discussões em torno da construção dos valores nacionais. Nesse período, no final dos anos 20, a intelectualidade brasileira começava a esboçar aquilo que, a partir dos anos 50, formaria as principais obras sobre a identidade nacional.

Preliminarmente, o Instituto Histórico e Geográfico do Brasil (ao qual o projeto de Almeida se vincula) buscava na pesquisa histórica contribuir na formação nacional, ressaltando eventos, personalidades e datas importantes e desconhecidas do cotidiano brasileiro. Responsável pelas primeiras definições da história autenticamente brasileira e pelo reconhecimento e criação de alguns mitos nacionais, o Instituto reconheceu na história dos fatos e no seu determinismo condições para a construção do espírito coletivo. Antecipou-se às outras instituições de mesmo caráter ao criar heróis e consagrar datas marcadamente brasileiras. Atribuiu aos dados históricos, à pesquisa e à valorização de eventos e personalidades o reconhecimento de âmbito nacional, conduzindo o país à primeira idéia de nação, de conjunto social e territorial que se reconhecia na unidade de sua história. Deixava-se, portanto, as interpretações francesas e portuguesas para se iniciar uma nova compreensão histórica da América e, sobretudo, do Brasil. Os fatos históricos e suas personalidades passavam a ganhar valor diante de um novo quadro político e social.

Antecipando o ideário da construção de uma nação, o plano de Almeida para Brasília vincula-se perfeitamente às necessidades primeiras da base histórico-social e dialoga constantemente com a visão de heroicidade sobre o passado nacional.

O projeto valoriza os fatos históricos na sua reprodução em forma de traçado urbano. O projeto revive algumas das principais figuras da América e datas importantes para a história nacional. Assim a Nova Capital Federal deveria exaltar a ideologia dos símbolos nacionais, dialogando com as vertentes metodológicas do seu período e enaltecendo os dados históricos. A história seria, portanto o principal elemento da construção da uma cidade voltada para o futuro.

O projeto, enfim, expõe com muita fidelidade o espírito nacionalista sobre a defesa de uma Nova Capital para o país. As idéias positivista, racional e determinista ficam evidentes no traçado tradicional da malha reticulada e das diagonais, sem um programa extenso é possível identificar as principais instituições e praças colocadas nos principais eixos do plano.

O traçado urbanístico e seus principais equipamentos

Apesar de um vasto repertório teórico, o projeto concretiza-se na disciplina histórica e suas referências urbanísticas em nada contemplam novidades projetuais. A noção de que uma cidade esteja estruturada em seu traçado é ampliada, pois no plano constam algumas tímidas setorizações de equipamentos compondo uma estrutura urbana mais complexa que o plano antecessor, de 1927. Permanecem a rigidez geométrica e os academicismos da simetria.

Monumental e racional, o projeto incorpora o pensamento republicano na maioria de suas homenagens. A *Praça da República*, central, organiza o restante do traçado, a partir da qual partem as principais malhas ortogonais e diagonais, relacionando-a aos demais setores.

Sem um sítio definido, a principal indicação registrava a necessidade de sua localização geocêntrica, equidistante dos principais centros regionais do país. Essa solução fora regida pelos argumentos políticos e militares que prenunciavam essa necessidade como forma de defesa do território e distribuição igualitária dos recursos financeiros.

Com formato ovalado, tendo ao centro uma praça quadrada, o projeto para Brasília – e notemos que já neste projeto o autor atribui nome à Nova Capital Federal retomando a proposta de José Bonifácio – estrutura-se segundo uma malha racional, a partir de quadrículas de diferentes formatos intercaladas por oito diagonais que conectam o conjunto de praças.

Esse conjunto é que define as principais características da proposta, e atribui-lhe a fisionomia acadêmica e tradicional das cidades capitais.

Podemos, entretanto, identificar duas soluções estritamente modernas nesse contexto:

1. a incorporação de hierarquização das vias, que se tornará uma constante nos demais planos;
2. a diferenciação das quadras segundo o traçado e sua localização.

As vias, quanto mais distantes da parte central, tornam-se maiores até chegarem ao grau de estradas, que delimitam a cidade e ligam os quatro principais pontos externos. Paulatinamente, o viário transforma-se procurando adequar-se às necessidades de trânsito mais intenso e rápido nas áreas periféricas ao projeto.

As quadras, quando interferidas pelas diagonais, têm suas dimensões e formatos alterados respeitando a predominância do sistema viário, além de apresentarem variações de tamanho segundo a aproximação do centro da cidade. Essas diferenciações ensaiam algumas possibilidades de setorizações da cidade. Essa tímida setorização demonstra um início de complexidade na composição da estrutura urbana idealizada, buscando suprir as necessidades cotidianas com os equipamentos e instituições presentes no dia-a-dia das metrópoles. Ainda que a preocupação com setores bem definidos não estivesse em evidência, a simples distribuição intencional de cada instituição, atribuindo-lhes maior ou menor importância, demonstra algumas inovações que seriam, décadas depois, aceitas como instrumentos de planejamento.

A demarcação dos quatro principais pontos externos ao plano dá-se a partir da simetria entre a Universidade Brasília e a Praça do Cruzeiro; e entre o Parque D. Pedro I e a Esplanada Santos Dumont. Todos em eixos perspetivos valorizando ainda mais suas funções. No extremo sul, após a Praça do Cruzeiro localiza-se a Estação Ferroviária, numa linha tangente ao plano.

A identificação dos principais estabelecimentos no plano denota a definição de valores atribuídos a alguns serviços e instituições. Como, por exemplo, instituições de ensino e de artes (universidade, escola, biblioteca, academia de belas artes e de letras), instituições administrativas (Palácio do Cruzeiro, da Prefeitura, Ministério do Interior, Palácio da Justiça e Nacional), religiosa (basílica), o Instituto Histórico e Geográfico, Correio Geral, entre outras instituições acomodadas em partes privilegiadas do plano. Não há, entretanto, um centro cívico demarcado por edifícios administrativos, pois eles compõem o plano distribuindo-se ao longo das vias e praças, sobretudo nos cruzamentos onde a monumentalidade se faz presente. Essa solução aproxima-se muito à proposta inicial de Aarão Reis para Belo Horizonte que, ao contrário do que foi construído, distribuía os edifícios administrativos pelo plano.

Decorrente das dimensões e localizações das praças, a simetria ora é ressaltada ora é desfeita. Ela fica evidente quanto aos elementos principais do viário e da distribuição das praças, entretanto ela é desfeita, sutilmente, a partir da análise mais detalhada das dimensões das quadras e sua distribuição. Se dividirmos o plano em quadrantes, por exemplo, notaremos diferenças entre a zona sul e norte, sobretudo no desenho interno às diagonais estabelecidas. Já os quadrantes leste e oeste respeitam integralmente a simetria dos elementos.

As praças, Praça D. Pedro II; Praça Isabel - A Catholica; Praça dos Colonizadores; Praça dos Libertadores; Praça da Independência; Praça da Abolição; Praça da Conquista; e ao centro a Praça da República são atribuídas a fatos da história comprovando a projeção de um ideal republicano.

A fluidez e a hierarquia das vias, bem como as relações estabelecidas entre os diferentes equipamentos, correspondem a um processo racional de elaboração do traçado. O viário é destinado a centenas de fatos, datas e pessoas da história americana, sobretudo a nacional, sem excluir alguns nomes da ciência e da filosofia internacionais, prevalecendo nestes, obviamente, deterministas, positivistas e republicanos.

Gonçalves Dias, Thomas Gonzaga, Castro Alves, Mauá, José Bonifácio, Marechal Deodoro, Tamoios, Paraguassu, Caramuru, Anchieta, Princesa Isabel, Imperial, Palmares, Tiradentes, Rondon, Marshall, Grahman Bell, Franklin, Malthus, Humboldt, Adam Smith, Bolivar, Frei Caneca, Santo Inácio, constituem uma pequena parcela das centenas de homenagens atribuídas aos mais distintos nomes.

A cada espaço em que é atribuída uma homenagem o autor institui no imaginário coletivo a pedagogia de uma narrativa histórica. Essa narrativa ganha contornos ainda mais nacionais por resgatar uma tradição brasileira de homenagens a símbolos do cotidiano. Não foram poucas as ruas de cidades brasileiras denominadas pelas suas funções – como a Rua do Ouvidor ou a Rua Direita. E na tradição urbana repetiram-se denominações religiosas, políticas e funcionais. No plano de Theodoro F. de Almeida a história é a principal personagem e merece destaque, portanto o reconhecimento ao 7 de setembro, ao 22 de abril, à praça da República. O resultado, entretanto, veio com uma situação inusitada, em que os valores políticos, religiosos e científicos misturam-se entre si sem nenhuma contestação, compondo o mosaico de centenas de referências deterministas.

O projeto como instrumento da construção histórica da América

Diante desse desfile de fatos e personalidades históricas para a construção do passado nacional e internacional fica evidente a instrumentalização do projeto urbano para a construção da identidade social. Compartilha, ao lado de algumas poucas e simples definições viárias e da distribuição de edifícios, a atribuição da função de agente histórico que a cidade recebe.

Mais que desejar um plano urbano para uma sociedade futura, o projeto do brasilianista delega ao símbolo administrativo do país mais um atributo, o de representar a hegemonia e o enaltecimento de uma história recém-formada. Os argumentos utilizam-se da veemência da criação de uma nova cidade símbolo do seu povo para, a partir dela e das perspectivas de emancipação econômica e cultural, cristalizar uma imagem do país como nação.

Se o projeto de idealização e construção de Brasília teve, desde sua origem mais remota, a intenção de definir os traços realmente brasileiros da nação, o projeto de Theodoro F. de Almeida alcança seus objetivos dentro de um contexto particular e prematuro de identidade nacional. Desperta, inclusive, a relação de ambivalência entre os opostos, reunindo homenagens às artes e às ciências, à política e à religião, sob um mesmo argumento, o de criar a cidade do futuro a partir dos elementos do passado.

O campo, assim definido, de um quadro histórico abrangente e panorâmico como síntese do passado nacional estampa com a clareza determinista a estrutura de uma definida como símbolo nacional.

Distante das inovações urbanísticas internacionais, o plano atém-se em antecipar, através de figuras consagradas da política e da sociedade brasileira, a criação de uma nova capital que representasse a autonomia política, o crescimento econômico, a essência cultural, a concretização de uma sociedade mestiça e, portanto, avessa à predominância ou hegemonia de raças e gostos.

E para consagrar os fatos mais importantes da história, o plano apresenta um recurso de flexibilidade ao

6. Principais Praças e Divisão dos Quadrantes

permitir que uma das principais avenidas incorporasse o nome do futuro presidente responsável pela construção de tal plano, portanto uma avenida especialmente dedicada ao concretizador dessa marcha secular. Uma artimanha que permite a consagração conceitual e ideológica do projeto além de promover uma forte aspiração às vaidades políticas. Ao mesmo tempo em que se oferecia às homenagens, homenageava, sintomaticamente, aquele que entraria para a história como o novo desbravador do ideal de transferência da Capital Federal.

Partindo da Avenida Gonçalves Dias, a personificação poética do nacionalismo brasileiro, uma grande Avenida será deixada, ao centro, como um prolongamento do eixo da cidade 'Brasília', para recordar, às gerações futuras, o nome do Presidente, que vier a incorporar, ao seu programa de governo, a construção da Capital geocêntrica da brasilidade.⁷

Descartada a hipótese de coincidências, o governo escolhe para a primeira publicação do jornal de Brasília, na data de sua fundação, o projeto de Theodoro Figueira de Almeida, retomando o ideário não apenas político da transferência, mas também, seu valor simbólico de legitimação. Esse ideal está explícito pela forma de apropriação dos argumentos e pelo reconhecimento de algumas autoridades.

Na sua primeira publicação, a matéria trazia um texto de seu autor defendendo a transferência da capital federal para o interior do país, localizado numa área equidistante das principais cidades brasileiras. Para ilustrar seus argumentos citava personalidades como Hipólito da Costa, William Pitt, José Bonifácio e Adolfo de Varnhagem, o Visconde de Porto Seguro.

A proposta alcançou reconhecimentos notórios através de três cartas que foram anexadas na versão de 1957. Alfred Agache, Conde de Afonso Celso e General Henrique Teixeira Lott⁸ congratulam-no pela iniciativa propagandística e pelo caráter idealizador do processo de transferência da Nova Capital. Conde de Afonso Celso, como representante do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, agradece o autor pela dedicatória ao Instituto e o felicita pelo admirável trabalho *deveras primoroso pela elevada concepção, extraordinário conhecimento da história pátria e universal, espírito de justiça, faculdade prodigiosa de síntese e coordenação*. Já o General Lott felicita-o pela precocidade no ideal de mudança da capital e pelo representativo esforço na integração do país que esse fato veio a se concretizar. Reconhecimentos que se firmaram como oficiais na construção da nacionalidade.

7. Avenida destinada ao futuro presidente que construiu o plano de T. Almeida.

3. Ante-Projeto para a Futura Capital do Brasil no Planalto Central

Carmem Portinho

Fontes

Tese apresentada à Universidade do Distrito Federal, para obtenção do título de Urbanista nos termos das instruções n. 10 de 19 de Março de 1936. Revista Municipal de Engenharia, março e maio, Rio de Janeiro, 1939. Entrevista concedida por Carmem Portinho a Maria Ruth Sampaio e Nabil Bonduki, Rio de Janeiro, 18 de julho de 1997.

Estrutura do Relatório

1ª. Parte – Estudo da Região: Escolha do Local, Dados Topográficos, Regime dos Cursos d'água, Flora, Climatologia, Estrutura Geológica, Vias de Comunicação, Bibliografia Consultada.

2ª. Parte – Estudo do Projeto: Considerações Gerais, Características do Projeto, Circulação, Transportes, Habitação, Centro de Negócios, Centro Cívico, Centro Cultural, Zona Industrial, Diversos, Esgotos Sanitários e Pluviais, Bibliografia Consultada.

Muito avançado ao pensamento nacional de planejamento urbano da década de 30, o projeto para a Nova Capital apresentado pela engenheira Carmem Portinho sintetiza as principais teorias *corbusianas* do período adequando-as às condições brasileiras.

8. Anteprojeto para a Futura Capital Federal do Brasil – Cidade do tipo *Ville Radieuse* - Aplicação dos Princípios de Le Corbusier, 1936

Cidade dos tempos modernos⁹

O momento de sua concepção, anos 30, pode ser traduzido pela euforia de um país em pleno avanço da era industrial, da política desenvolvimentista e do início da autonomia da indústria de base nacional. Contexto que proporcionou o ideal utópico de uma sociedade mecanizada em que a habitação e a própria cidade poderiam ser reproduzidas em série como forma de suprir as necessidades da população.

Mais que um projeto de cidade administrativa, Carmem Portinho utiliza-se de todo o seu conhecimento e repertório atualizado às questões internacionais para criar um *modelo* de cidade, cuja reprodução seria um instrumento democrático para absorver a demanda futura de uma sociedade que iniciava suas transformações urbanas, e décadas depois inverteria a relação entre habitantes rurais e urbanos. A predominância desse pensamento avançado e envolvido pela realidade nacional permitiu a fusão dos ideais mecanicistas *corbusianos* e sua adequação às peculiaridades nacionais.

Sua concepção é ambiciosa e extremamente coerente. O projeto incorpora a mentalidade internacional de uma cidade máquina capaz de superar os traumas e problemas vividos na cidade tradicional, um modelo saturado e ultrapassado. Objetivo e claro, o projeto espanta pelo grau de atualização da autora quanto às soluções e diretrizes urbanísticas ao apostar na alta tecnologia como uma maneira de transformar o meio¹⁰. Com propriedade, complementa suas idéias com inovações necessárias para sua incorporação na realidade nacional. Aliás, a permeabilidade por ideais nacionais está sempre presente no plano, disputando espaço com os padrões modernos internacionais. Muito bem resolvida essa situação, o plano articula inovações. Praias artificiais no lugar de terraços-jardins é uma das soluções que melhor ilustra a incorporação do pensamento estrangeiro transformado pelos desejos nacionais.

Além do plano para a Nova Capital do Brasil, Carmem Portinho define um padrão de cidade moderna. Um método de como abordar um sítio para sua implantação e nele ordenar um zoneamento funcional.

Suas referências são evidentes. Um modelo inspirado em outro, como descreve na legenda da prancha principal do plano.

Cidade do Tipo 'Ville Radieuse' – Aplicação dos Princípios de Le Corbusier

Certamente, se há algum plano que mais se aproxima das teses e experiências do arquiteto franco-suíço, o de Carmem Portinho assim se define. Assim, os princípios *corbusianos* tiveram uma aplicação amadurecida. Carmem Portinho soube incorporar as novidades estrangeiras, porém com uma sutileza das necessidades nacionais, evidenciadas pela sensibilidade e pelo pragmatismo feminino da autora.

A *Bibliografia* não deixa dúvida das atualizações internacionais e da assimilação das experiências nacionais. Foram consultados os autores internacionais Le Corbusier, P. Jeanneret, Augustin Rey, Cesare Chiari, Ernest Neufert, Saint-Hilaire entre outros. Os nacionais em urbanismo, Prestes Maia, Alfred Agache e F. Saturnino R. de Brito; em conforto, Paulo Sá; nos temas específicos de hidrologia, Lucio dos Santos; aeroportos, J. L. Escario; e de climas, Henrique Morize (este participante da Comissão Cruls). Publicações como o Relatório Cruls e os Boletins de Engenharia, e revistas internacionais, *L'Architecture d'Aujourd'hui*, *La Technique des Travaux*, e os relatórios do CIAM, entre outros.

Um projeto moderno na academia

Pesquisa, análise e projeto compõem a principal estrutura do plano apresentado. Experiências estrangeiras, novidades tecnológicas, concepções sociais e um desenho racional que contrariavam as experiências de então são algumas das qualidades de um plano totalmente embebido pelas formas puras e soluções simples do zoneamento funcional, das altas densidades, da hierarquização das vias, da família como elemento central da sociedade e da apropriação do sítio através da rigidez imposta pela abstração matemática da quadrícula e das diagonais. Um verdadeiro protesto vanguardista em meio ao tradicionalismo acadêmico.

Um plano urbano que espelha os ideários da forma-função, que incorpora a existência dos tempos do homem e da máquina como tempos distintos e necessariamente excludentes. A própria escolha do sítio, baseada no levantamento da Comissão Cruls, destaca a necessidade pelo terreno plano passível de intervenção sem entraves naturais para a sua consolidação. Praias artificiais no lugar de jardins talvez seja a principal apropriação e sintoma de um projeto nacional, ao substituir o uso, apenas bucólico, dos tetos-jardins por areia como local de lazer, reverenciando uma das principais marcas do, então, Distrito Federal.

O memorial divide-se em duas partes, a primeira está baseada no Relatório Cruls e explica a escolha do local adequado para a cidade. A segunda parte divide-se entre as principais funções de cada setor definido, segue uma estrutura muito parecida com o próprio zoneamento adotado: circulação, habitação, trabalho e lazer.

A implantação da cidade de acordo com as sugestões da Comissão Cruls atesta a pesquisa sobre a área e a preocupação em se manter o controle no restante do território nacional através da transferência da Capital Federal. Utilizando-se dos estudos, a escolha obedeceu à definição do quadrilátero por satisfazer duas condições básicas: 1. estar localizado em situação central do país; e 2. estar banhado pelas cabeceiras de grandes rios da região. Portanto a melhor área para se edificar a cidade estava vinculada aos recursos naturais possíveis de serem explorados. Entretanto, a presença do lago ainda não se caracteriza como definitiva, porém a autora acatava as propostas de Glaziov, assim os edifícios localizavam-se bem próximos às nascentes dos rios existentes, afluentes do Paranoá, estabelecendo – dentre todos os projetos existentes – a relação de maior proximidade com o potencial hidrográfico da região.

Atrelado completamente ao desenho definido pelos rios e os incorporando à paisagem da cidade, o plano da Nova Capital parece seguir, coincidentemente ou não, a lógica das cidades tradicionais que surgiam às margens de cursos d'água pela facilidade de abastecimento e organização. Em geral cidades originadas de freguesias que se instalavam das formas intuitivas sobre o sítio. No projeto de Carmem a intuição é substituída pelo planejamento de abastecimento de 2 milhões de habitantes e pelo conforto de se instalar próximo às nascentes.

A escolha de Carmem antecipou, em 20 anos, o local definitivo para a construção de Brasília, indicando a maturidade de sua pesquisa e a importância dos levantamentos da Comissão Cruls, sobretudo das observações do renomado botânico Glaziou sobre as condições naturais e paisagísticas do local.

09. Forma de implantação

Maria Ruth – E a sua tese de doutorado?

Carmem – Aquilo é uma complicação, é coisa grande como é que eu vou falar disso?

Maria Ruth – Mas tem...

Carmem – Mas não tem nada de extraordinário, a Constituição, no artigo 3º, obrigava o Brasil transferir a sua capital, para o Planalto Central. Eu, como era obrigada a escolher um tema para tirar o meu diploma, escolhi um em que o Brasil estava precisando, Anteprojeto da Futura Capital do Brasil. Peguei o material todo, lá em São Cristóvão, onde tem o...

Maria Ruth – Observatório.

Carmem – Observatório Nacional tem toda documentação, tinha sobre o Planalto Central, que eu não podia ir até lá, mas foi um grupo... o Henrique Morise, foi meu professor de física na escola politécnica, foi um botânico, foi gente muito boa.

Maria Ruth – Fazer o levantamento.

Carmem – É, eles acamparam 4 anos, cada um num ponto do Planalto, terminaram, fizeram a locação do Planalto.

Maria Ruth – Foi então de acordo com esses dados que a senhora desenvolveu seu trabalho?

Carmem – É, toda parte de geografia, parte de trabalho; minha tese se dividia em duas partes, uma é a escolha do local, e a outra o anteprojeto. Na escolha do local, eu tinha que dentro daquele Planalto escolher um ponto, para colocar a cidade, projetar a cidade, e esse foi o ponto de acordo com os estudos que eu fiz, das teses deles. Esse ponto coincidiu exatamente com o local que foi feita a capital entre os rios Torto e Gama.¹¹

A localização central atendia, ainda, ao objetivo de equilibrar as forças do país ao atrair rodovias e ferrovias para o seu interior. Nesse aspecto Carmem Portinho mostrava-se atualizada aos argumentos oficiais e se antecipava à atitude mudancista da *Marcha para o Oeste*.

Assim se define a proposta para a Nova Capital Federal:

O nosso estudo abrange o ante-projeto de uma cidade destinada a ser Capital de um país novo e de grandes possibilidades, como é o Brasil. A sua realização efetuando-se na época do motor, depois do aparecimento dos veículos de grande velocidade; na época do aço e do cimento armado, depois dos arranha-céus americanos – deverá satisfazer as exigências e hábitos do homem desse século.

Projetar, num terreno quase plano, banhado por rios e riachos, rico de vegetação, circundado por colinas, possuindo um clima ameno e saudável e situado no centro de um grande país novo e próspero, uma cidade de 2.000.000 de habitantes, destinada a ser a futura capital desse país.¹²

Precedendo o edital para o Concurso que definiria os principais termos para a construção da Nova Capital, o plano ultrapassa o número da população estimada. Quatro vezes mais que a definição do Edital de 1957, o projeto considerava a Nova Capital nos termos de uma grande metrópole que possibilitaria um padrão de vida revolucionário e adequado aos tempos da máquina.

A habitação como a principal célula constitutiva da cidade, a hierarquização de vias bem como a separação entre o tráfego de pedestre e o de automóvel, uma estação central de circulação e a alta densidade promovida por edifícios elevados sobre pilotis assentados sobre um grande parque e próximos de serviços e comércios, expõem as principais soluções complementadas pelo zoneamento funcional.

A **Circulação** e os **Transportes** são elementos predominantes no projeto. Totalmente hierarquizada, há a separação entre o tráfego de veículos e o de pedestre, elevando aqueles através de grandes viadutos de 5 metros de altura. São definidos três tipos de vias para automóveis (de 12, 19 e 25 m de largura), cerca de 12 cruzamentos e 2 tipos de *boulevards* e vias de passeio com marquises sinuosas de concreto. Ordenando a malha ortogonal que é cortada por diagonais estão dois eixos, N-S e E-W, este último com 120 metros de largura que conecta os principais centros e liga-se com as rodovias. Essa via oferece áreas de tráfego intenso, de passeio, e de descanso.

A localização de uma plataforma – ferroviária e aeroviária – no centro do projeto, com diâmetro de 400 metros, expressa a importância em se alcançar a eficiência da cidade através da circulação.

A **Habitação** é pensada como um serviço social, reflete o que Carmem Portinho defendeu em toda a sua carreira profissional: a produção em série dos edifícios para que pudessem atingir seu caráter democrático. Os edifícios de 10 andares e 50 metros de altura teriam estrutura independente da vedação, áreas de serviço comum de lavanderia e cozinha, uso do terraço-jardim como praia artificial e ruas internas de comércio. Ocupariam apenas 12% do lote de 700 m x 200, e concentrariam uma densidade de 900 hab/ha.

10. Esquema de Habitação

Caminhos retomados na sua vida profissional, davam seus primeiros passos no projeto para a Nova Capital revolucionando o modo de pensar a cidade. O ideal coletivo, o esforço pela liberação do solo e a eficiência da cidade máquina prevaleceram como verdadeiros paradigmas posteriormente alcançados ao lado seu marido Affonso E. Reydi.

No **Centro de Negócios** a densidade alcança 1.500 hab/ha em edifícios de 40 andares e 150 metros de altura. Em um período que pouco se sabia dos arranha-céus, é espantosa a semelhança entre as propostas para os edifícios e o projeto, posterior, do MEC, símbolo da modernidade nacional. Seu ineditismo presta-se ao diálogo com a forma de implantação solta no terreno, esbelto e orientado às questões de insolação, utilizando-se de sistemas de vedação muito semelhantes aos utilizados por Lúcio Costa e sua equipe para o Ministério – vidros e brises. As afinidades com a discussão arquitetônica internacional realmente haviam chegado ao país, entretanto pelas questões urbanas e a partir do ineditismo de Carmem Portinho.

O **Centro Cívico** está localizado no extremo da cidade, bem próximo aos rios, e organiza-se em 12 quarteirões. Semelhante ao esquema de distribuição dos edifícios do Centro de Negócios, no Centro Cívico os edifícios públicos, de 50 metros de altura, localizam-se nos quarteirões de 400 m x 400 m. Edifícios mais baixos agrupam comércio e serviços necessários. Separado do Centro de Negócios por uma grande área verde, destinada à expansão futura de ambos os centros, é cortado pelo eixo E-W, ladeado de palmeiras. Recebe destaque, apenas, o Palácio do Povo, que servirá às grandes manifestações populares, cívicas e políticas.

O **Centro Cultural** abrigaria edifícios culturais e pedagógicos. Próximo estaria um centro olímpico e esportivo projetado por Le Corbusier e P. Jeanneret para cerca de 100.000 pessoas.

Simbolizando o sinônimo de progresso, a **Zona Industrial** deveria estar em posição de destaque na Nova Capital do país. Fato negado e contrariado após 30 anos de industrialização pelas perturbações decorrentes de suas atividades junto ao Distrito Federal.

Sem dúvida, Carmem Portinho introduz as discussões modernas de forma pragmática e inédita, antecipando-se, sobretudo, ao ícone modernista da arquitetura e do urbanismo brasileiros. Talvez seja certo afirmar que, de todos os projetos conhecidos para Brasília, apenas o seu projeto estampa, nas soluções espaciais e nos argumentos teóricos, a pura fidelidade aos conceitos *corbusianos*. E ainda assim sustenta a prática de que ao se atualizar pelas vias estrangeiras transforma-as de acordo com a realidade nacional. Uma posição audaciosa que merece destaque à terceira mulher engenheira no Brasil (formada nos idos de 1925), e primeira engenheira urbanista.

11. Foto da Comissão Cruls

12. Acampamento no vértice SE

13. Rio descoberto

14. Ponto culminante dos Pirineus

15. Cachoeira do rio Cassú

16. Implantação

17. Esquema para implantação

18. Estuda da Ilha de Manhattan

19. Auto-estrada em Manhattan, Nova York

20. Rampa de Acesso

21. Aspecto da auto-estrada

22. Junção das vigas laterais

23. Triborough Bridge System

24. Esquema de densidade e implantação

25. Vias principais de circulação

26. Esquemas de Vias

27. Esquema de Cruzamentos

28. Junção de 3 Vias

29. Triborough Bridge System

TRANSPORTES INDUSTRIAIS

30. Transportes Industriais

ABASTECIMENTO DA CIDADE

31. Abastecimento da Cidade

32. Esquema Residencial

33. Setor Residencial

34. Implantação dos Edifícios

35. Centro de Negócios

36. Centro de Negócios

37. Centro de Negócios

38. Centro de Negócios

LIGAÇÃO DO CENTRO CÍVICO COM OS DEMAIS PONTOS DA CIDADE

39. Ligação do Centro Cívico com os demais pontos da cidade

40. Centro Cultural

Um momento político da discussão territorial e da interiorização da Nova Capital

Nos anos 40, no Brasil, discutia-se a necessidade do planejamento territorial como forma de promover e controlar o crescimento das regiões, sobretudo devido aos avanços industriais e ao êxodo rural. A perspectiva do desenvolvimento nacional exigia bases mais concretas no direcionamento da política urbana para o transporte de mercadorias, instalação de parques industriais e o assentamento de uma crescente população nos grandes centros.

Esse sintoma ao lado da discussão da transferência da Capital Federal para o interior do país reacendeu os argumentos quanto ao equilíbrio do desenvolvimento nacional. A interiorização da Capital Federal era esperada como marco essencial para a economia de todos os estados, promovendo a integração nacional e deixando de favorecer apenas as regiões litorâneas que se privilegiavam dos investimentos financeiros e da produção industrial. Com a transferência buscava-se inverter a lógica de concentração demográfica e de riquezas na faixa litorânea, dividindo e promovendo a concentração econômica pelas dimensões continentais.

Outro fator persistente na interiorização da Nova Capital foi a retomada da estratégia de defesa do território e, em especial, da capital federal. Recém terminada a Segunda Grande Guerra, as questões pertinentes à segurança nacional e proteção do território eram pautas recorrentes nos interesses nacionais. Jales Machado apontava, portanto, para a completa inadequação entre a posição geográfica do Rio de Janeiro e as estratégias para a defesa da capital federal. Sua localização deveria privilegiar condições naturais de defesa, em que a topografia oferecesse situações de segurança para a cidade. Possibilidade encontrada no território do Planalto Central do país.

A discussão da transferência nas Comissões da Câmara apontou para duas questões importantes abordadas pelo autor.

A primeira indagava sobre o futuro do Rio de Janeiro após a transferência. Para ele o Rio gozava de autonomia pelas suas qualidades naturais, pelo desenvolvimento industrial e pelas atividades portuárias.

A segunda incidia sobre a proposta de Israel Pinheiro, deputado federal mineiro, que defendia a transferência da capital federal para Minas Gerais. Como a constituição previa a transferência apenas para o Planalto Central, Pinheiro – que viria a ser construtor de Brasília entre 1957-60, e seu primeiro prefeito – buscava provar que o Triângulo Mineiro fazia parte do Planalto Central.

Sanadas essas divergências, Jales Machado demonstrou a importância da localização central da Nova Capital.

Distrito Federal no coração do país¹³

A metáfora do país como um corpo humano que dependia de seu órgão vital para o desenvolvimento logo foi empregada como linguagem ilustrativa. O coração do país deveria pulsar a vitalidade e distribuí-la igualmente aos demais membros.

*Daí a vital importância da situação do centro propulsor, da capital de um país, em relação ao conjunto das suas células componentes.*¹⁴

Assim seguiram comparações de vários gêneros buscando provar a necessidade da centralização da capital federal:

A queda de um corpo pesado sobre uma superfície líquida, tranqüila, um lago, por exemplo, provoca uma vibração que se propaga por meio de um movimento ondulatório sinosoidal, ondas concêntricas, que, enfraquecendo a medida que se afasta do centro, atinge grandes distâncias.

(...)

*Para se colher o máximo de eficiência de um movimento vibratório sobre toda a superfície, este, evidentemente, deveria ser deflagrado no centro geográfico, identicamente como se se tratasse de um grande lago contínuo e horogênico.*¹⁵

Para Jales Machado a transferência da Capital Federal implicava na modificação do quadro de desenvolvimento do país a partir de um planejamento totalitário. Fazia, assim, prevalecer os interesses políticos e o valor simbólico do momento ufanista da retomada da hegemonia marcada pelo desenvolvimentismo nacionalista do governo de Getúlio Vargas.

Um sistema viário radial-perimetral e um método para o financiamento da Nova Capital

O projeto da capital federal deveria corresponder à visão predominante de planejamento na qual se buscava a ordenação de todo o território através da macro intervenção. Nessas circunstâncias prevalecem:

1. a circulação nacional como resposta aos interesses políticos e ao valor simbólico de um projeto de nação, e
2. uma metodologia de construção da Nova Capital na qual os investimentos dividiam-se entre a iniciativa pública e privada.

Sua postura reflete a busca pela integração nacional atenta para problemas que antes se mostravam

isolados, como a defesa do território, sua colonização, a extração dos recursos naturais, o desenvolvimento industrial e o desafogamento dos grandes centros. Se anteriormente esses problemas eram registrados apenas como específicos, o planejamento elaborado por Jales Machado articula-os sobre um único aspecto, a definição da localização da Capital Federal e a necessidade da comunicação com o restante do país, atos que uma vez efetuados desencadeariam um processo irreversível de desenvolvimento.

Para Jales Machado a **Circulação** se tornaria na garantia da coesão, da comunicação de todo o país, atrelado à chegada das indústrias de automóvel e à necessidade da disseminação da produção agrícola e industrial, como foi comprovado anos mais tarde com a política de metas de JK. O plano de circulação tornou-se, no seu projeto, o conciliador das partes e elemento predominante sobre os demais instrumentos de planejamento. O traçado nacional das vias caracterizava, portanto, a necessidade de comunicação física do território nacional e a elaboração de um planejamento territorial, articulando todas as regiões à Nova Capital Federal, promovendo assim o equilíbrio entre as partes.

O desenho do traçado proposto respeita uma das mais conhecidas premissas de circulação e transportes, o sistema radial-perimetral em que duas malhas integram-se possibilitando a completa abrangência do território nacional.

A Capital aí, como centro, forçará imediatamente o estabelecimento do mais econômico e talvez maior sistema ferro-rodó-fluvial do mundo, atingindo uniformemente todo o território nacional com o aproveitamento integral de todas as possibilidades de navegação fluvial. E surgirá, articulado e coordenado com tudo quanto, em matéria de transporte, já se tem realizado neste país. Do plano nacional de viação, completa com o sistema rodó-fluvial, instituído pelo projeto Jales Machado (n. 776-48), tendo por centro natural o planalto Cruls resultarão:

- a) um sistema “radial” de vias de comunicação e transporte atingindo todos os recantos do Brasil,*
- b) um sistema “circular” envolvente, representado numa série de circuitos fechados que se ampliam e se expandem centrifugamente, cobrindo todo o território nacional.¹⁶*

As vias partindo do Distrito Federal conformariam uma rede de comunicações terrestres (rodó e ferroviário), envolvendo, posteriormente, a utilização do potencial hídrico, tendo como centro de equilíbrio a Nova Capital Federal. Elementos estruturadores do planejamento territorial, as vias de circulação rearticulam o espaço físico do país conferindo o caráter ideológico na defesa do desenvolvimento.

A proposta define as diretrizes para a ordenação do entorno da capital, atingindo, na macro esfera composições nacionais. O projeto não trata das definições intra-urbanas, entretanto antecipa, com seu planejamento, o ideal que estará presente em grande parte nos planos analisados que participaram do Concurso de 1957, a definição de um planejamento regional a partir da perspectiva de desenvolvimento da Nova Capital.

Para a construção da cidade, o autor elabora uma **Metodologia** com indicações das principais etapas do projeto. Sua preocupação está em garantir a viabilidade financeira sem onerar os cofres públicos. Inclinado aos dados numéricos da valorização do empreendimento, ou seja, geração de lucro, a Nova Capital torna-se um elemento imobiliário em que pesam as responsabilidades sobre cada parte. Desafogando o poder público, o planejamento proposto constrói no plano imaginário um sistema possível de articular ambos os financiadores.

Diferenciando-se da visão romantizada ou de experimentos de vanguarda, a idéia proposta é viabilizar o projeto de forma a possibilitar à União o controle sobre suas condições efetivas de construção. O despropósito com a caracterização formal da cidade transforma a idéia num método simplificado de financiamento em curto prazo.

As contas são elaboradas a partir da valorização do lote comum. O caso de Goiânia, exemplificado, ilustra muito bem a valorização das terras em função de um empreendimento de tamanha grandeza. Descontadas áreas públicas, a valorização natural dos lotes superaria os valores necessários para a obra. Uma condição viável foi, por exemplo, estipular a venda de lotes alternados para o controle dos preços e a vantagem da colonização de toda a cidade em pouco tempo. Diante das condições topográficas, até as obras viárias, com verbas da União, gozariam de facilidade para sua construção.

Obviamente as simplificações guardam imprecisões, entretanto o esforço buscava comprovar a possibilidade imediata do empreendimento no prazo máximo de cinco anos.

A ordenação de cada etapa e do custo permite-nos compreender um sistema abstrato para a construção da cidade. Um verdadeiro organograma em que distribui a cada setor social os encargos e responsabilidades sobre o desenvolvimento de cada etapa do projeto.

Capaz de articular funções, gestão e controle, o ante-projeto apresentado buscava cumprir um prazo de construção muito próximo daquele realmente efetivado, condição vital num processo eleitoral em que as eleições, a cada quatro ou cinco anos, alteram totalmente o quadro de prioridades nacionais.

Personificados na figura de um deputado federal, ambos os interesses, o político e o idealizador, qualificam a proposta na efetivação da transferência da Capital Federal. O interesse político está voltado para o crescimento demográfico da região, e o idealizador, para a possibilidade de desenvolvimento nacional a partir do planejamento completo das vias de circulação do país. Além do esforço argumentativo pela defesa da transferência, exhibe um sumário da viabilidade econômica do empreendimento e organiza todo o restante do território nacional a partir de um sistema de circulação viária partindo do Novo Distrito Federal.

Esquema de Ante-projeto de planejamento da construção da nova Capital

REALIZAÇÕES	RESPONSABILIDADES	RECURSOS
1 — Estudos para localização da capital.	Salubridade, clima, acesso. Posição em relação ao sistema circulatório nacional e ao ar condicionado em articulação com o existente. Posição em relação às fontes de energia, de abastecimento água e de alimentos.	Extraordinários do Governo
2 — Projeto.		
3 — Locação.		
4 — Execução.		
a) Projeto e execução imediata das vias de acesso;		Extraordinários do Governo
b) desmontagem da favela e garantias para instalação das fábricas de materiais de construção;	Fábricas de cimento, cerâmica, ferrarias, tanque pintarias, oficinas mecânicas.	Privadas.
c) Concessão para estabelecimento de serviços públicos;	Abastecimento de energia elétrica, água e meios transportes urbanos.	
d) Edificação de edifícios públicos;	A começar pelos que, em estudo de seleção, lhes haja atribuída prioridade.	
e) Edificação para o funcionalismo;	Conferir prioridade selecionada.	Financiados pelos Institutos de Previdência.
f) Edificação para o comércio;	Conferir prioridade selecionada.	
g) Prioridade para as vias essenciais do sistema circulatório em vista da nova posição da capital.	Obedecendo às necessidades essenciais da economia, da política e da estratégia nacional.	Variações constitucionais (art. 188 e art. 20 das disposições transitórias). Variações orgânicas e extraordinárias do governo, se possível.

42. Esquema de Ante-Projeto de planejamento da construção da Nova Capital

O pronunciamento, rico em metáforas e analogias sobre o corpo humano, define as condições reais para a transferência segundo sua viabilidade econômica. Apresenta dados suficientes para a compreensão da valorização das terras e formas de financiamento do empreendimento segundo capitais estatais e privados.

Sua proposta antecipa a qualificação do Planalto Central como a área definitiva para a Nova Capital e, também, o início de um processo econômico através da política *juscelinista*, da incorporação do capital privado ao lado do investimento público.

Essa postura, proeminente nas décadas posteriores, acentua o variado quadro de interesses sobre a transferência da capital federal. A hipótese de transferi-la para o Triângulo Mineiro, assim como as defesas pelo Planalto Central, atestam o destaque do tema no cenário político. Despertando simpatias nas mais variadas classes, a Nova Capital mobilizou discussões mostrando o jogo de relações e possibilidades na construção de tamanho empreendimento.

43. Mapa I - Propagação das Ondas de Progresso pela Lei de Irradiação das Ondas Líquidas – Capital no Rio de Janeiro

44. Mapa II - Propagação das Ondas de Progresso pela Lei de Irradiação das Ondas Líquidas – Capital no Triângulo Mineiro

45. Mapa III - Propagação das Ondas de Progresso pela Lei de Irradiação das Ondas Líquidas – Capital no Planalto Central

46. Mapa IV – Capital Federal no Quadrilátero Crui

5. Projeto para a Futura Capital Federal

João Augusto de Mattos Pimenta, médico, jornalista e fundador da Bolsa de Imóveis do Rio de Janeiro

Fontes

Entrevista concedida por José d'Ávila Pompéia a Jeferson Cristiano Tavares, São Paulo, 16 de julho de 2002.

Discursos pronunciados no Rotary Club do Rio de Janeiro pelo rotariano J. A. de Mattos Pimenta, 1926.

O projeto para Brasília de João Augusto de Mattos Pimenta - médico, jornalista e corretor de imóveis - comprova a inserção de diferentes agentes na concepção da Nova Capital. Seu projeto não pôde ser encontrado, porém há indícios de um trabalho cujas soluções articulavam as principais referências francesas, inglesas e alemãs de urbanismo, paisagismo e planejamento. Grande conhecedor e defensor do planejamento urbano, Mattos Pimenta articulou sua experiência imobiliária ao saber teórico para a concepção da Nova Capital.

Entre o agente imobiliário e as matrizes urbanísticas internacionais

Não se conhece o período da elaboração desse projeto, entretanto a atuação de Mattos Pimenta no meio imobiliário do Rio de Janeiro – então Distrito Federal – deu-se a partir da década de 20. Seu neto, J. D'Ávila Pompéia em entrevista, indica uma possível participação¹⁷ no Concurso de 1957, porém não confirmada. O que de fato se registra é sua permanente presença nas discussões urbanísticas de então.

Apesar de médico e jornalista, sua maior atuação deu-se no mercado imobiliário carioca, tendo sido fundador, com outros corretores, da Bolsa de Imóveis da Capital Federal.

J. D'Ávila Pompéia: (...) Quando ele voltou (de Santa Catarina para o Rio de Janeiro), foi ser corretor de imóveis, criou a profissão de corretor, o Sindicato de Corretores de Imóveis... No Rio de Janeiro.

Jeferson: Isso foi em meados de

J. D'Ávila Pompéia: Isso foi na década de trinta. Por quê? Porque ele fundou a Bolsa com quarenta corretores,... Bolsa de Imóveis do Rio de Janeiro, fundada por ele,... em 1939.¹⁸

Essa condição permite-nos entender que sua contribuição com o projeto da Nova Capital deve ter-se dado num ambiente conduzido, é bem provável, pelas retomadas das discussões sobre a transferência. Sede do poder político federal, no Rio de Janeiro que se lançavam as bases das discussões pela transferência.

A sociedade carioca, por estar mais próxima das discussões, atuou com veemência nesse debate, possibilitando a participação mais estreita de alguns profissionais. Mattos Pimenta, presente nas intervenções imobiliárias e urbanísticas, reconheceu uma oportunidade de participar da discussão da transferência da Nova Capital através de um projeto urbanístico. Agente imobiliário e figura esclarecida na lógica do mercado, atributos que provavelmente facilitaram sua aproximação com o tema, permitiram-lhe a contribuição através de idéias para uma nova cidade administrativa.

Jeferson: Ele se propôs a fazer o projeto porque ele estava no meio imobiliário?

J. D'Ávila Pompéia: Deve ter havido um concurso, e por estar no meio imobiliário ele achou divertido participar de alguma forma, (...) me parece que a idéia tinha sido toda dele e tinham uns arquitetos, uns engenheiros que acharam interessante e desenvolveram (o projeto), e desenharam, pintaram, porque era muito interessante.¹⁹

Infelizmente pouco se sabe do efetivo conteúdo do projeto, entretanto, a entrevista com seu neto, J. D'Ávila Pompéia, esclarece-nos um pouco de sua atuação no mercado imobiliário carioca e sua ativa participação nas questões de planejamento e urbanismo, estando sempre atualizado com as informações estrangeiras.

Suas principais referências urbanísticas internacionais foram conseqüências de sua carreira plural e abrangente. Sua experiência no mercado imobiliário permitiu-lhe abordar e conhecer questões de planejamento com profundidade. A proximidade com o cotidiano mercadológico e o conhecimento das características de cada lugar deram-lhe uma visão panorâmica das necessidades da população. Essa praxe imobiliária era, contudo, ordenada a partir de seus atualizados conhecimentos urbanísticos, sobretudo os exemplos franceses, ingleses e alemães.

Suas palestras públicas reclamavam, na década de 20, por transformações urbanísticas que deveriam embelezar a cidade e preveni-la de alguns males que se assentavam nos morros, por exemplo as favelas. Traduzindo os desejos de intervenções urbanas internacionais, demonstrava conhecimento e interesse nessa área. Em meio à defesa da transferência da Capital Federal, e inserido nas discussões imobiliárias, propôs um plano urbano.

Um artigo muito simples composto de três pronunciamentos, publicado em 1926, demonstra erudição no meio urbano. Membro atuante no Rotary Club do Rio de Janeiro, utilizou-se desta instituição para requerer algumas mudanças para a cidade, aproveitando-se da eleição do novo prefeito.

Nesses três pronunciamentos Mattos Pimenta pede pela urgência de um planejamento ordenador para a cidade e para que o problema das favelas que se alastravam pelos morros do Rio (em 1926!) fosse sanado.

Consciente das conseqüências futuras da desorganização do espaço urbano e da má qualidade de vida nos morros, o autor propõe algumas soluções; chega a ser nomeado para uma Comissão especial ao lado de José Mariano, Archimedes Memória e Francisco Oliveira Passos; e doa uma pequena propriedade para a construção de asilos para deficientes, velhos e crianças moradores dos morros. Porém, o que mais chama a atenção é sua afinidade com as idéias e instrumentos de planejamento atuais.

Como paradigma de intervenção bem sucedida, defendia o plano *haussmanniano* de Paris, 1842, que privilegiava os grandes espaços abertos e as leis como instrumento de controle das construções.

No seu segundo pronunciamento aborda a questão das favelas. Reconhece a necessidade de atenção às questões de infra-estrutura urbana que poderiam ser sanadas com a execução de um planejamento urbano. Critica a invasão dos morros pelos barracos, denominados por *lepra estética*. Sem qualquer controle, nem saneamento, nem conforto, esses lugares poderiam tornar-se geradores de problemas sociais.

No seu último discurso, na presença do prefeito eleito Antonio Prado Junior, em *Como Estabelecer o Plano*, Mattos Pimenta demonstra suas principais referências para o planejamento do Rio de Janeiro a partir de um caráter eclético de atuação, articulando estilos os mais variados de intervenções urbanísticas que conhecia.

Inicialmente demonstra sua aproximação com o conceito de urbanismo e o que essa atuação implicava:

Para não vos fatigar direi simplesmente que, urbanismo, - segundo o conceito moderno, - é extremamente complexo, exigindo soma formidável de conhecimentos não só de estética e de arquitetura, como principalmente de higiene, de engenharia sanitária, de direito, de horticultura e botânica, de viação, etc., pela imposição freqüente e inevitável de problemas abrangendo todas estas diferentes especialidades.

*Tal obra exige, assim, a colaboração de muitos profissionais.*²⁰

Então descreve algumas experiências da história do urbanismo internacional, entre elas exemplos da quadra reticulada do período greco-romano; a experiência dos espaços monumentais de Haussmann, e

*preceitos do moderno urbanismo: a escola paisagista inglesa inspirada no amor da natureza e o sistema irregular e pitoresco alemão. A primeira representada pelas cidades jardins com avenidas-passeios de que o jardim América, em S. Paulo, é o exemplo mais próximo a nós. O segundo que se apóia na notável obra de M. Horsfall e de que são exemplos várias cidades alemãs (...)*²¹

Como diretriz para a intervenção, a junção de várias experiências que pudessem contribuir para a qualidade da cidade do Rio de Janeiro. Assim define o estilo que deveria ser apropriado pelo planejamento:

Para o Rio, como, aliás, foi adotado em Buenos Aires, e está sendo praticado em todas as cidades progressistas das duas Américas, o ideal é um sistema eclético, empregando-se o tipo monumental de Haussmann nas partes planas e de ligeiros desníveis, sobretudo do centro urbano, e de preferência o sistema paisagista inglês e do irregular pitoresco alemão, no restante da cidade. Opino por estes últimos porque os parques frondosos, as avenidas arborizadas com jardins centrais, as ruas irregulares segundo as curvas naturais de nível, são os elementos que mais condizem com a topografia e o clima de nossa capital tão montanhosa e tão próxima do Equador.

A esta cidade devemos dar o mais possível o aspecto de um vasto jardim.

*Deve-se, portanto adotar um sistema eclético resultante do Haussmanismo, da escola paisagista inglesa e do irregular pitoresco alemão, com predominância destas duas últimas.*²²

Utilizando-se de notável conhecimento sobre algumas escolas do urbanismo internacional, Mattos Pimenta aproveita da instituição Rotary Club para exigir das autoridades políticas uma posição quanto ao planejamento da cidade.

As suposições sobre seu projeto²³

Podemos apreender algumas poucas soluções para a Nova Capital. Supomos, entretanto, o vasto conhecimento das soluções internacionais, numa postura – como ele próprio afirma – eclética em abordar diferentes estilos e vertentes adequando-os ao panorama local.

No seu projeto para a Nova Capital era possível identificar uma divisão de circulação entre pedestres e automóveis. O percurso dos pedestres seria localizado em vias elevadas e arborizadas em contato direto com o patamar térreo de edifícios, onde se localizariam comércio e serviços. A circulação de veículos estaria num plano inferior, abaixo do passeio dos pedestres para não incomodá-los. O principal contato entre esses dois pavimentos seria por um sistema de circulação vertical parecido com escadas rolantes.

Os altos edifícios envidraçados comporiam a principal imagem urbana da cidade, destacando-se isoladamente. Com o subsolo voltado para os veículos, as principais atividades estariam concentradas nas plataformas de circulação de pedestres.

A arborização e o aspecto futurista imprimem-lhe uma curiosa contraposição aos meios urbanos tradicionais. Ao mesmo tempo em que definia o perfil urbano com altos prédios consolidando uma imagem de metrópole, não desvinculava a presença da natureza como condição de conforto e bucolismo. Certamente referências das aspirações de um visionário que se apoiava na compreensão do funcionamento da cidade a partir de sua lógica e suas estruturas.

Aliando o pragmatismo do mercado imobiliário à reflexão dos ideais de uma cidade nova Mattos Pimenta concebeu um plano que se baseava em concepções menos conservadoras para as mudanças do padrão de cidade existente. Supõe-se que o projeto poderia ser uma resposta urbanística aos problemas enfrentados nos grandes centros consolidados.

Apoiamos, ainda, a suposição de uma variedade de matrizes e referências urbanísticas no projeto, afinal sua proposta para o Rio de Janeiro – então capital federal – não se redimiou em se afirmar como eclética, distante de qualquer preconceito vanguardista e muito mais próxima de uma mentalidade nacional. Suas companhias nessas discussões, José Mariano, Eduardo Pederneiras, Francisco de Oliveira Passos e Archimedes Memoria demonstram a cumplicidade com a mentalidade urbanística e a temática local.

Homem público e artífice político, Mattos Pimenta não exitou em incorporar às discussões imobiliárias e empreendedoras à idealização da Nova Capital, ilustrando, assim, a organicidade entre o pensamento utópico das grandes intervenções idealizadas e a realidade do empreendimento imobiliário da construção de uma cidade nova.

Notas

¹ ROSA, Guimarães. “As Margens da Alegria”, in **Primeira Estórias**, Livraria José Olympio Editora S/A. Rio de Janeiro, 1962, p. 04.

² VILLAÇA, Flávio. “Uma Contribuição para a história do planejamento urbano no Brasil”. In DEAK, Csaba e SCHIFFER, Sueli (org.), **O Processo de Urbanização no Brasil**, São Paulo, EDUSP/FUPAM, 1999.

³ Entrevista concedida por Murillo Marx junto ao Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, EESC, USP, 26.11.02. Entrevistadores: Daniele Porto Resende, Jeferson Cristiano Tavares e Tatiana Percin; coordenador da mesa, Prof. Carlos Roberto Monteiro de Andrade; organizador, Prof. Hugo Segawa.

⁴ O panorama da análise que se desenvolve nessa introdução do *Capítulo V* designará cada plano apenas pelo sobrenome de seu autor (como por exemplo: *Almeida* para o plano de Theodoro Figueira de Almeida) para evitar longas repetições de denominações.

⁵ A análise descritiva desses planos, uma complementação desse capítulo, encontra-se no *Anexo II*.

Ao final desse anexo disponibilizamos duas imagens extras. Na fase de término dessa dissertação obtivemos, da dissertação *(Im)possíveis Brasília*, duas imagens de um possível plano denominado, apenas, de *projeto para a Nova Capital federal do Brasil anterior ao Concurso de Brasília*. Porém, as imagens não oferecem nenhuma fonte ou referência do projeto. Assim optamos em inseri-lo, apenas, como acervo iconográfico pois não dispomos de maiores recursos para verificarmos suas origens. Devido aos procedimentos e critérios adotados para os demais projetos, não o consideramos na totalidade dos planos.

⁶ Entrevista concedida por José Geraldo da Cunha Camargo a Jeferson Cristiano Tavares, Rio de Janeiro, 23 de julho de 2001, pp. 06/07.

⁷ GOVERNO FEDERAL, **Brasília, Cidade Histórica da América**, Rio de Janeiro, 1957. ALMEIDA, Theodoro Figueira de. **Ideal em Marcha**, in “A Ordem”, 30 maio de 1930, Rio de Janeiro, p. 02.

⁸ As duas primeiras cartas são do período da publicação, na década de 30, e a segunda carta foi enviada na data da publicação, 1957.

⁹ Expressão utilizada por Carmem Portinho para definir um modelo de cidade atualizada ao seu contexto e que contrariasse o tradicional e ineficiente desenho urbano.

¹⁰ Devemos notar a atualidade do plano (1936) em incorporar diretrizes e zoneamentos urbanísticos propagandeados em 1933 no IV CIAM e publicados apenas em 1941, como os livros “Carta de Atenas” de Le Corbusier e “Can Our Cities Survive?”, de L. Sert.

¹¹ Entrevista concedida pela engenheira e urbanista Carmem Portinho a Maria Ruth Sampaio e Nabil Bonduki, Rio de Janeiro, 18 de julho de 1997.

¹² PORTINHO, Carmem. **Ante-projeto para a futura capital do Brasil no Planalto Central**. In, Revista Municipal de Engenharia, n. 02 março, e n. 03, maio, 1939, pp. 285/6.

¹³ Analogia criada por Jales Machado para demonstrar a importância da localização central da capital do país. Essa imagem é recorrente nos mapas apresentados.

¹⁴ MACHADO, Jales. **Porque, para onde e como mudar a capital da República**, discurso proferido nas sessões de 18 e 20 de outubro de 1948, Debates na Comissão Parlamentar da Mudança da Capital Federal, Jornal do Commercio – Rodrigues & C., Rio de Janeiro, 1948, p. 09.

¹⁵ Idem, p. 10.

¹⁶ Idem, p. 13.

¹⁷ Indagado sobre a ausência do nome de seu avô na lista de inscritos e participantes do Concurso de 1957, D’Ávila Pompéia supõe que a participação de Mattos Pimenta teria sido em nome de um engenheiro ou arquiteto responsável pelos desenhos.

¹⁸ Entrevista concedida por José d’Ávila Pompéia, em 16 de julho de 2002, São Paulo, a Jeferson Cristiano Tavares, p. 01.

¹⁹ Idem, p. 04.

²⁰ PIMENTA, João Augusto de Mattos. **Para a Remodelação do Rio de Janeiro**, discursos pronunciados no Rotary Club do Rio de Janeiro, pelo rotariano J. A. de Mattos Pimenta, Impresso e distribuído gratuitamente pelo rotariano Paulo E. de Azevedo, 1926, Rio de Janeiro, p. 15.

²¹ Idem, p. 17.

²² Idem, p. 17.

²³ As soluções aqui explicitadas partem das observações da entrevista concedida por J. D’Ávila Pompéia.

Parte III

**Concepções
Urbanísticas
para Brasília**

Capítulo VI

**Projetos para a Nova Capital:
A Certeza de um Ideário Urbanístico
Década de 50**

Projetos para a Nova Capital: A Certeza de um Ideário Urbanístico Década de 50

1. Um conjunto de afinidades

O segundo grupo de projetos para a capital federal reúne 20 propostas concentradas na década de 50. Caracterizam-se por terem sido concebidas num mesmo período cronológico, corresponderem ao desejo de transferência induzido pelo Estado e explicitarem a cultura urbanística nacional. Esses projetos, situados na fase final de interiorização da capital, conferem ao evento a certeza de um ideário nacional urbanístico que foi construído sobre a base da atualização estrangeira e da sua revisão a partir das necessidades brasileiras.

Esse grupo completa a chave de projetos concebidos para a Nova Capital, entretanto diferencia-se do primeiro grupo por tratar a questão da transferência segundo perspectivas concretas. Por se concentrarem num período restrito – numa curta distância de dois anos – os projetos refletem com maior linearidade seu contexto histórico, agrupando de variadas formas concepções para uma cidade nova capital. Divergem, evidentemente, nas formas e soluções, mas são passíveis de uma visão de conjunto.

O cenário nacional do urbanismo no Brasil é marcado por uma congruência de certezas que se forma ao longo do século XX com as experiências e conhecimentos acumulados. Aos poucos, o urbanismo estruturou-se como uma disciplina autônoma e conferiu novos modos de intervenções nos grandes centros. Esse percurso foi refletido pelos projetos para Brasília. Como precisamos no capítulo anterior, os primeiros cinco projetos (do primeiro grupo) expuseram, cada um à sua época, uma noção urbanística vigente. Nos anos 50, o conjunto dos planos reunidos nesse segundo grupo demonstra o extenso repertório de experiências e referências assentadas a partir das peculiaridades nacionais. Reflete, igualmente, essa cultura urbanística ao se apropriar dela para a finalidade de uma cidade nova capital.

Assim o segundo grupo pode ser compreendido por representar a hegemonia de uma cultura urbanística nacional, em total sintonia com as atualizações estrangeiras e sua repercussão em solo brasileiro. Portanto, o que lhe conferem essa característica de conjunto homogêneo são: a) a concentração desses planos num período restrito (entre 1955 e 1957); b) o diálogo com a cultura urbanística nacional; e c) a presença do poder público como principal responsável pela transferência da Nova Capital. Podem existir outros elementos que lhe confiem a noção de grupo, mas certamente esses fatores estão na raiz da sua confirmação.

Para o conjunto, a concentração dos projetos na década de 50 ameniza as diferenças de suas ideologias e direciona os princípios recorrentes às soluções espaciais, traduzindo na disciplina urbanística os anseios de então. As transformações sociais, econômicas e artísticas (ver *Capítulo II*) definiram alguns conceitos predominantes, como a evi-

dência da industrialização do país, a sua integração territorial e a oposição ao caos urbano decorrente da não adaptação das cidades face ao êxodo rural. Esses catalisadores sociais provocaram, no conjunto dos planos, uma enfática postura em negar as contradições e os problemas dos grandes centros. Não foram poucas as vezes em que as propostas assumiram um papel contestador dos modelos vigentes, usando da oportunidade de concepção da Nova Capital como instrumento para provar novas propostas e teorias. No geral, a crença no planejamento urbano como forma de transformar a sociedade vigorou em algumas décadas anteriores, mas nos anos 50 essa mentalidade tomou grandes proporções. Talvez o fator responsável tenha sido a forte presença política dos arquitetos e urbanistas no cenário das transformações sociais, fazendo par ao lado das autoridades locais e até nacionais, como prefeitos, governadores e presidentes. A vontade de transformar a sociedade pelas novas concepções espaciais era algo intrínseco à formação do profissional. Nesse período foi comum pensar a cidade como um organismo completo, cujo planejamento exigia desde a macro definição de seus setores até a quantificação e localização de *armazinhos*, *barbearias* e *padarias*, numa escala micro de planejamento. E essas definições, na sua maioria, eram propostas segundo uma forte conotação social, em que prevalecia a busca da igualdade para todas as classes. A concepção de uma cidade nova, capital federal, mobilizou paixões e ideologias conformando um arcabouço diversificado do *ideal* urbano.

A confirmação da cultura urbanística nacional, e de seu êxito ao longo da década de 50, demarcou alguns conhecimentos comuns e recorrentes nos projetos. A princípio podemos notar a presença estrita de arquitetos, engenheiros e urbanistas à frente das equipes desse segundo grupo. Esse fator certifica a predominância da disciplina nas mãos de técnicos especializados e confere aos projetos uma linearidade decorrente de suas formações. Nos anos 50 iniciam-se as escolas de arquitetura desvinculadas das escolas politécnicas e de belas artes, contribuindo na autonomia da profissão e do ensino. As publicações do período retratam com certa periodicidade os principais projetos ajudando a configurar um repertório coletivo a partir da divulgação dessas obras. Concretizam-se, portanto, uma forma de ensino e de carreira férteis nas discussões públicas a partir do pensamento urbanístico. As relações políticas também contribuíram para a certeza desse predomínio. Promoveram uma produção exagerada de planos diretores e planejamentos regionais condicionando a eles verbas públicas aos municípios. O meio profissional, portanto, estava organizado e mantinha algumas referências em comum no repertório de idéias e soluções. Assim disseminaram-se soluções e argumentos urbanísticos em torno do tema da cidade, construindo um cenário estável quanto à profissionalização da área e sua inserção nas transformações sociais.

Enfim, esse segundo grupo gozou de um privilégio incontestável, a presença do Estado como principal agente motor da transferência. Com a iniciativa estatal, os projetos não mais se vinculavam a interesses particulares, mas destinava-se inteiramente à iniciativa pública. A partir de então se define um objetivo central e coletivo: a interiorização da capital federal para o Planalto Central, dentro da área demarcada como Distrito Federal. Assim o local e suas peculiaridades deixam de ser uma abstração individual para se tornarem num fato físico e conhecido. Até mesmo o primeiro plano desse grupo (Lacombe, 1955) foi proposto segundo as regras rigorosamente estabelecidas, até porque sua função era prever a viabilidade do projeto na respectiva área. Uma vez estabelecidos o objetivo concreto da transferência e seu local exato, foi distribuído a todas as equipes o levantamento completo da área, expondo todas as suas características naturais. Perceberemos, nas análises dos planos, que esse dado é crucial para compreendermos algumas similaridades entre as soluções propostas.

2. Principais Condicionantes: o Edital, o Local e o Plano de Metas

Nesse segundo grupo de projetos existem três condicionantes estabelecidos por decisão do governo federal (ver *Capítulo IV*): o edital do concurso que definiu as principais diretrizes a serem seguidas¹; a definição de um mesmo local comum a todas as propostas e o contexto político-econômico nacional definido pelo Plano de Metas de JK.

A definição do local, o Edital do Concurso estabeleceu algumas diretrizes para os projetos concorrentes, em 1957. Submetidos à suas definições, foram condicionados a conceberem uma cidade para 500.000 habitantes ao redor de um lago artificial. Para tanto tiveram acesso aos principais estudos geológicos, geotécnicos, de drenagem, topográficos, entre outros. Simples, o edital definia poucas exigências:

- a) *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);*
- b) *relatório justificativo.*²

Assim a totalidade dos projetos participantes do Concurso seguiram as mesmas definições fazendo convergir soluções de traçados e partidos urbanísticos para um mesmo propósito.

O local escolhido, base para todos os projetos desse grupo, apresentava algumas características peculiares que promoveram, no conjunto das concepções, similaridades de traçados e partidos. Sua declividade, na média de 2%, é quase nula visualmente. Sua forma triangular é sugerida pelo desenho resultado do represamento das águas, que conformam um dos principais elementos definidores do local, o Lago Paranoá.

A condição topográfica favorável para o represamento do Rio Paranoá – formado pelos rios Torto e Gama – permitiu a construção de barragens (Carpintero, p. 56). Assim resultou um lago com uma extensão de cerca de 45 km, uma profundidade de 30 metros e um volume de água de 600 milhões de metros cúbicos (Miranda, p. 26).

1. Levantamento do sítio da Capital Federal

Do ponto de vista altimétrico, a principal elevação dá-se em sentido contrário ao lago, na direção oeste, com o ponto mais alto - o espigão - alcançando 1.172 metros, e distante do lago entre 2 a 6 Km. A depressão acentua-se nas margens do lago, cuja topografia acidentada demarca um certo distanciamento do traçado da cidade em relação à orla.

Enfim, o Plano de Metas de JK posicionava Brasília numa condição peculiar e confortável, pois lhe atribuía total hegemonia ao considerá-la meta-síntese de sua política. A Nova Capital sintetizaria, assim, a redefinição regional, a comunicação física em todo o país e, principalmente, a criação de uma imagem de nação moderna e integrada. Nesse ambiente as propostas corresponderam a ideais semelhantes por canalizarem soluções que se vinculassem ao espírito nacional, estabelecendo a Nova Capital como um novo ambiente social e político do país.

Essas condições (ver *Capítulo III*) direcionaram uma recorrência de soluções e similaridades entre as propostas, vinculadas ao predomínio das referências contemporâneas, ao domínio comum das técnicas urbanas e ao objetivo de concepção de uma Nova Capital. Ou seja, padrões e pensamentos homogêneos e definidores de percursos similares.

2. Levantamento topográfico

3. A permanência de um ideal

A confluência desses fatores levou a uma substancial coletivização dos ideais de então. As propostas foram concebidas sob um contexto peculiar, porém homogêneo, segundo definições claras e objetivas das necessidades de uma Nova Capital. Como demonstramos, a obsessão por uma cidade nova contrária ao modelo urbano falido dos grandes centros e à injustiça conseqüente às classes sociais foi um dado recorrente. Essa postura esteve assentada sobre alguns princípios urbanísticos que conduziram boa parte do pensamento e da prática nacionais.

Os anos 50 catalisaram muitas das premissas recorrentes na primeira metade do século XX e lhes atribuiu uma nova dimensão ao incorporar a multidisciplinaridade como conceito chave na proliferação de planos regionais e, até, territoriais.

O ensino acadêmico, a prática profissional, as instituições da área e a repercussão de idéias e projetos atingiram seu pleno desenvolvimento no país, não se restringindo ao eixo Rio-São Paulo e provocando a proliferação de

projetos urbanísticos em escalas locais e nacionais. Essa condição interferiu substancialmente na praxe profissional para os projetos para a Nova Capital desse segundo grupo.

Os planos de desenvolvimento para o país, como veio a ser comprovado pelas metas de JK, por exemplo, exigiam uma visão totalizante do território procurando formas de comunicações nacionais. Viário, telecomunicações e políticas de produção de energia foram alguns dos condutores desse pensamento mais abrangente e distribuído pelo território.

Por outro lado, a municipalização das verbas federais e a apropriação local do desejo de planejamento regional também colaboraram no modo abrangente de domínio espacial. As prefeituras investiam não apenas em soluções pontuais e paliativas como também promoviam estudos e planos de intervenções regionais e periféricas, abrangendo uma escala de profissionais necessária para concentrar tamanha expressão de conhecimentos.

A legislação urbanística também se destacou nesse período, conformando um novo padrão de intervenção sobre os espaços. Não tardou em ser apropriada como instrumento de controle subordinando as definições aos interesses particulares de seus incentivadores e elaboradores. Mostrou-se eficiente nessa categoria, dividindo seus atributos com uma classe, igualmente, interdisciplinar e sob a orientação de arquitetos, engenheiros e urbanistas.

Nesse quadro, as diferentes propostas urbanísticas vieram a partir de escritórios particulares, movimentos profissionais e, evidentemente, da iniciativa pública nas suas três escalas, municipal, estadual e federal. O ideal de cidade estava sendo expresso, portanto, por uma diversidade crédula das transformações sociais. Caracterização que explica algumas posturas veementes sobre a realidade procurando alternativas radicais para suas mudanças.

O primeiro projeto desse grupo (Lacombe, 1955) estabelece a transição entre os dois grupos evocando um perfil regional da capital federal, entretanto contida às margens da localização definida pelo governo. Seus estudos demonstram um conhecimento sobre as referências teóricas mais atualizadas e reflete um pensamento estético vinculado ao conhecimento técnico. A forma adotada guarda uma proximidade muito grande com o projeto de Carmem Portinho (1936) produzido no curso de urbanismo no Rio de Janeiro, mesma origem desses autores.

Os projetos para o Concurso (os 19 resgatados e aqui analisados), refletem a diversidade e comprovam a dialética urbanística no diálogo entre as proposições estrangeiras e sua adequação nacional. A seleção do júri, parcial como haveria de ser, expôs uma visão vinculada ao ideário *corbusiano* de planejamento, aprovando uma conhecida classe de profissionais (com exceção do segundo lugar atribuído à equipe de Boruch Milmann, João Henrique Rocha e Ney Fontes Gonçalves, pouco conhecidos). Nas análises, o júri baseou-se em posturas modernistas, identificando nos premiados suas raízes racional e vanguardista. Publicados em diversas revistas e jornais, os projetos premiados sempre receberam maior atenção, entretanto poucas vezes os demais projetos concorrentes também foram considerados na análise do Concurso.

4. Um quadro de soluções

A análise³ da totalidade dos planos desvenda alguns mistérios e demonstra que algumas das soluções evidenciadas como inéditas nos projetos premiados foram constantemente utilizadas nos demais projetos comprovando a suposição de uma cultura plural e predominante. Os conceitos que enriqueciam a cultura de então foram afunilados para as concepções, e as abordagens técnicas foram fundamentais na forma de apropriação do sítio.

4.1 Equipes definidas

Os projetos definiram-se em casos distintos, desde projetos de apenas um autor (Costa) como em outros que equipes interdisciplinares foram organizadas especialmente para a elaboração do projeto (Cascaldi, Roberto). Consultores educacionais, agrícolas, calculistas, sociólogos, estatísticos, artistas, agentes da saúde e sociais representaram algumas das disciplinas requisitadas. Nessas os projetos resultaram em estudos complexos do entorno e das condições sociais da cidade.

4.2 Referências adotadas

No plano das principais referências podemos citar o zoneamento funcional, a adoção do modelo de unidades de vizinhança e a hierarquização e separação do viário como elementos recorrentes em quase todos os projetos. Pesquisas e metodologias de trabalho também foram utilizadas pelas propostas. Em alguns casos concepções pouco conhecidas e exemplos menos explorados pela literatura da época foram admitidas, aparentemente, de forma arbitrária (Luna Dias), atitude justificada pela experiência pessoal de algumas equipes. Esses conceitos e modelos foram aplicados, todavia, como soluções espaciais e sem citações às suas origens, sem sequer explicitar os conceitos e ideologias aos quais vinculavam essas posturas. Salvo alguns casos (Guimarães, Construtécnica), essas referências são expostas e atribuídas como soluções formais e conceituais, dialogando perfeitamente com suas raízes. Os exemplos clássicos do urbanismo barroco, da *city beautiful*, e gêneros acadêmicos também foram evocados (Sabóia Ribeiro), em contraposição à racionalidade da *Carta de Atenas* (Melo Saraiva) e organicidade de conceitos de *cidade-jardim* (Cunha Camargo), (ver as demais referências no Capítulo IV).

4.3 Implantação da cidade

A grande maioria deteve-se aos critérios técnicos para a implantação, segundo sua adequação à topografia e respeitando os limites impostos pelo lago. Em geral baseavam-se na drenagem natural e na distribuição da água para a cidade (Milmann), o que garantiu um grande número de implantações similares. O ponto mais alto do sítio também foi

recorrentemente abordado como elemento estético importante na setorização de alguns planos, para a localização da torre de comunicações (Roberto, Costa), e dos centros da cidade (Construtécnica). O lago tornou-se num elemento aprazível na composição da paisagem, estando a ele atrelados os setores de lazer e esporte. A maioria dos projetos aproximou-se do lago, definindo-se contidos no seu braço. As exceções preconizaram uma implantação dispersa pelo sítio (Cascaldi, Sabóia Ribeiro, Construtécnica). A predominância de dois eixos ordenadores da implantação também foi um elemento constante para a articulação das premissas técnicas e estéticas (STAM, Guimarães, Costa, Landa, Palanti). Apenas duas equipes restringiram-se a pequenas porções para a implantação de toda a cidade (Melo Saraiva, Levi).

4.4 Planejamento regional e local

Estudos regionais (Cascaldi), caracterização de aldeias rurais (Construtécnica) e usos da terra através da agricultura e pecuária (Roberto) buscaram resolver o problema do abastecimento não apenas da capital como também de seus satélites, incluindo toda a região. Em alguns casos chegava-se ao extremo de articular todo o território à Nova Capital. Em outros planos, o planejamento regional não fora previsto dando espaço apenas para uma definição mínima do centro urbano, destinado apenas à totalidade dos funcionários públicos (Souza). Nesses casos o restante da população vinculava-se a bairros periféricos sequer planejados. O planejamento quantitativo definiu números de estabelecimentos de comércio e serviços para cada cidadão, supondo um exagerado controle impossível de ser alcançado.

4.5 População estimada

Os estudos interdisciplinares consumiram dados e os digeriram compondo complexos gráficos, tabelas e planejamentos populacionais. Delinearam modos de expansão segundo o crescimento populacional esperado e detalharam o número de funcionários públicos residentes na Nova Capital. Em contraposição, outros planos detiveram-se minimamente a esses dados considerando-os como estudos necessários apenas após a definição de um traçado básico para a cidade. Mesmo diante da definição de 500.000 habitantes, a população prevista oscilou entre 450.000 (Cunha Camargo) a 1.200.000 de habitantes (Roberto). Essas cifras flexibilizaram as densidades adotadas, estimadas entre 30 hab/ha no plano geral (Construtécnica) e 576 hab/ha nas áreas residenciais (STAM). Houve caso de divisão dos espaços da cidade por faixa etária, definindo os usos das áreas a partir da idade de cada parcela da população (STAM). A preocupação com a população construtora foi alvo de alguns planos, sobretudo pela necessidade de sua integração na cidade finalizada (Cascaldi, Wilhelm, Roberto).

4.6 Traçado urbano

A formação acadêmica confrontou-se com a vanguardista nos elementos formais dos projetos. Em alguns casos os traçados apresentaram-se geometrizados e vinculados ao tradicionalismo da malha ortogonal e das diagonais monumentalizantes (Sabóia Ribeiro). Formas puras, como as elipses, também traduziram o desejo abstrato de um plano geométrico (Souza). Em outros, o campo estético teve menos repercussão, garantindo apenas a conformação pinturesca das vias e adequando-se ao local previsto (Roberto, Cunha Camargo, Wilhelm). Naqueles com traçados racionais, a cidade compunha-se de ortogonais abstratas muitas vezes ignorando a topografia existente (Cascaldi, Santos). Um caso muito peculiar foi a representação da bandeira do Brasil no centro da cidade, composta a partir das principais vias de circulação (Schroeder).

4.7 Circulação

A circulação, certamente, foi o tema com maior destaque na maioria dos planos. Todos a consideraram e previram desde soluções complexas com vias subterrâneas ou elevados até a extrema articulação de cruzamentos (Schroeder, Santos). Variaram entre uma hierarquização com apenas 2 tipos de vias (Guimarães) a 14 tipos diferenciados (Wilhelm). Os padrões, os mais variados, dialogaram com perimetrais e radiais, vias subterrâneas (Souza), prioridade para ruas convencionais, *monorail* e esteiras rolantes (Roberto), metro (STAM), e divisão entre pedestre e automóvel (quase todos, divergindo apenas na intensidade da separação). O centro de transporte (Rodoviária, Ferroviária, Aeroporto, ou ambos) também recebeu destaque em vários dos planos, localizando-se no seu centro (Costa, STAM), no ponto mais alto do sítio (Milmann, Santos), ou na sua periferia (Roberto, Luna Dias).

4.8 Setores

Os setores variaram entre uma rígida divisão funcional (Santos, Schroeder) e a incorporação de diferentes atividades numa mesma área (Guimarães). Esse critério estendeu as possibilidades do uso do zoneamento como forma de qualificação, sobretudo, dos espaços públicos e abertos, onde se concentravam, em geral, as atividades de maior destaque. Os principais centros, Cívico, Administrativo Federal, Administrativo Municipal, Comercial, de Negócios, Financeiros foram ora agrupados ora separados compondo as áreas de maior destaque na maioria dos planos. Em alguns casos o Centro Cívico ou Administrativo era diferenciado pela sua monumentalidade, incorporado ao restante da cidade por um ou mais eixos monumentais, ou um tapete verde (Melo Saraiva, Souza).

4.9 Habitação

As formas de habitação experimentaram as mais diversas tipologias. De casas geminadas populares de apenas um andar (Guimarães) a edifícios de 300 metros de altura (Levi) os projetos provaram um forte potencial criativo.

Apartamentos em prédios de diversos pavimentos (3, 4, 6, 10, 12, etc), ou blocos, dialogaram com casas térreas ou assobradadas (Kahir). Geralmente essas casas mantinham duas frentes, uma destinada ao passeio de pedestres (geralmente um parque) e a outra fachada destinada ao transporte motorizado (geralmente ruas ligadas às principais vias de circulação da cidade). Os edifícios, em alguns casos, eram elevados sobre pilotis (STAM) liberando o solo para os pedestres. Mansões (Costa) e loteamentos convencionais (Schroeder) também foram considerados, compondo a maior porção do plano. As áreas residenciais, na maioria dos planos, eram atendidas por serviços e comércios. Em alguns casos não houve separação entre classes sociais (Palanti), em outros a separação foi compreendida como essencial para a harmonia da cidade (Guimarães). Houve, ainda, a criação de apartamentos apenas para solteiros em blocos separados do restante dos moradores (Wilheim, Construtécnica).

4.10 Legislação

Os instrumentos legais foram definidos em vários planos. Em geral buscavam garantir o controle sobre a construção do empreendimento sem alterações no projeto. Serviam como formas de financiamento das obras (Milmann), garantia da ocupação e uso do solo (Melo Saraiva), da diversidade e qualidade arquitetônica (Camargo), da gestão dos espaços públicos (Wilheim), ou definindo as diferentes formas de comercialização da terra (Roberto) através do financiamento público e privado das construções. Buscavam evitar a especulação (Cascaldi) ou agenciá-la (Palanti). Demonstravam uma proximidade peculiar com as regras judiciais e transmitiam às leis a possibilidade de garantia de suas idéias.

4.11 Áreas verdes

A definição de uma cidade envolvida pelo verde, através de cinturões de abastecimento (Construtécnica) ou de parques urbanos (Wilheim) demonstrou a busca pela volta da relação do cidadão com a natureza. Em geral destinou-se a parques centrais que serviam, além das atividades esportivas, à monumentalização dos edifícios, sobretudo às sedes do poder. Em alguns planos essa busca onerava os investimentos públicos, centralizando a maior parte dos investimentos (Palanti). As bordas do lago bem como as áreas de cabeceiras dos rios foram tratadas com maior atenção, predominando, em alguns planos, a concepção preservacionista e de manutenção dos recursos naturais (Guimarães).

4.12 Áreas de Expansão

As formas de expansão consumiram, em alguns projetos, maneiras variadas na apropriação do sítio. Naqueles que se dispunham à elaboração de um plano de crescimento da cidade alteraram-se entre cidades e bairros satélites (Milmann, Souza), através de cidades lineares ao lado das principais vias de acesso. Em alguns casos, células compunham o modelo de expansão (Roberto), expandindo-se além da margem leste do lago (STAM). Casos arbitrários, como a previsão de expansão para o poente (Luna Dias) foram assim definidos pela estatística de muitas cidades se desenvolvem dessa maneira. Em outros, a própria área de expansão foi contida dentro do centro urbano (Santos), não demandando maiores esforços. A previsão para a construção completa da cidade oscilou entre 7 (Roberto) e 50 anos (STAM, Construtécnica).

Assim sucederam-se os planos, cada qual com sua peculiaridade e concepção particular. Defrontaram as mais otimistas previsões para uma cidade capital ao mesmo tempo em que se destinaram a um pragmatismo objetivo. Contradições e oposições completam um quadro amplo possível e revelador dos diálogos entre tamanha distinção e variedade de soluções. Ilustram, dessa forma, a permanência de um extenso referencial de soluções e ideologias. O panorama acima traçado apenas indica algumas posturas adotadas, mas não exclui a observação atenta e individualizada dos projetos.

Buscamos, nessas análises, conformar um quadro da formação de cada equipe, dos principais objetivos por ela delineados e suas soluções urbanísticas para isso. A sequência, portanto, inicia-se pela proposta de 1955 e, posteriormente, segue a partir da ordem de recebimento dos projetos pela NOVACAP, para o julgamento do Concurso, em 1957.

5. A Análise

Seguem abaixo, enumeradas, as análises dos projetos do segundo grupo.⁴

1. Memorial Preliminar para a Futura Capital do Brasil

Raul Pena Firme, Roberto Lacombe e José de Oliveira Reis

Fontes

História de Brasília, Ernesto Silva, Ed. Coordenada, Brasília, s/d. - Memorial Preliminar para a Futura Capital do Brasil elaborado na Sub-Comissão de Planejamento e Urbanismo a pedido do Marechal José Pessoa, presidente da Comissão de Localização da Nova Capital do Brasil, 1955.

Nova Metrópole do Brasil – Relatório Geral da sua localização, sob a responsabilidade do Marechal José Pessoa Cavalcanti de Albuquerque, presidente da Comissão.

O Memorial de Raul Pena Firme, Roberto Lacombe e José de Oliveira Reis foi um estudo urbanístico preliminar do retângulo Cruls. Encomendado pelo governo federal, o projeto propõe algumas formas de exploração dos recursos naturais e delinea soluções de saneamento básico para a área. O traçado da cidade e seu zoneamento apóiam-se nos conceitos estrangeiros, acadêmicos e vanguardistas. A solução final contempla as diretrizes técnicas da engenharia bem como as vertentes estéticas do urbanismo.

3. Planta do Plano Piloto

Um estudo para a viabilidade da transferência

Durante a discussão da transferência da Capital Federal, a *Comissão de Localização da Nova Capital do Brasil* delega à sua *Sub-Comissão de Planejamento e Urbanismo* um estudo preliminar da área escolhida. A equipe foi composta por professores do curso de especialização em urbanismo (seqüência do curso de engenharia e arquitetura da Faculdade Nacional, na Universidade do Brasil). Atuantes nos órgãos públicos e no ensino de urbanismo, esses professores constituíram as principais referências nacionais dos arquitetos recém-formados.

Dispondo de todo o acervo de registros sobre a área (estudos efetivados desde a Comissão Cruls) os autores incorporaram as características e propriedades do local explorando a conformação topográfica e os recursos hidrográficos. A topografia ajudou a ordenar a distribuição funcional dos setores. E a existência dos rios foi fundamental para a definição do lago. Foi o primeiro plano que estabeleceu um parâmetro para a localização do represamento artificial. Proposto como alternativa paisagística e de controle climático, o lago foi sugerido pelo Visconde de Porto Seguro, reiterado pela Comissão Cruls e definido pelo projeto da equipe da *Sub-Comissão*.

Inserida num contexto peculiar, a equipe formada por urbanistas cariocas desenvolveu um plano de diretrizes sem, entretanto aprofundar-se nos detalhes das soluções. É interessante notar que esse plano é o único registro da reflexão urbanística solicitada pelos estudos da *Comissão de Localização da Nova Capital do Brasil*, meses antes da efetivação da mudança. Até então os planos propostos diziam respeito a reflexões individuais sem o reconhecimento do governo. A iniciativa da *Comissão*, portanto, corresponde ao primeiro momento de efetiva condição de transferência da Capital, e não mais a hipóteses lançadas isoladamente e freqüentemente interrompidas.

O projeto da transição

O projeto apresentado pela *Comissão* marca uma postura transitória entre as concepções particulares para a Nova Capital e a iniciativa do governo pela transferência. Comprovou a viabilidade de implantação de uma cidade no Planalto Central, e para tal finalidade a equipe articulou algumas referências da cultura urbanística nacional e internacional.

A solução encontrada aproximou-se muito do desenho proposto por Carmem Portinho, elaborado 19 anos antes no mesmo curso de urbanismo. Entretanto, o estudo de Portinho não considerava o lago nas dimensões então previstas, decisão que diferenciou minimamente a comparação entre os dois traçados.

4. Planta do Plano Piloto

5. Proposta de Carmem Portinho, 1936

E as semelhanças não se encerram entre ambos os projetos. Nas propostas apresentadas no Concurso, dois anos depois, houve algumas retomadas de conceitos então utilizados nesse projeto. No bojo das propostas de 1957, não foram poucas as abordagens semelhantes se comparados os desenhos urbanos e os partidos adotados (em grande parte as equipes cariocas concorrentes gozaram do convívio e dos cursos ministrados pelos autores do plano, estabelecendo vínculos e proximidades de experiências e posturas). Esse cenário colaborou no diálogo entre referências e soluções adotadas nos projetos num recorte de pouco mais de 20 anos de propostas para a Nova Capital (entre o plano de Portinho, 1936, e o Concurso, 1957).

As referências explicitadas no decorrer do memorial demonstram a incorporação das atualizações estrangeiras em face de uma equação nacional. Revelando essas matrizes, os autores citam a influência direta de E. Howard no tratamento das áreas verdes e parques, e de Le Corbusier no sistema de circulação, sobretudo na conceituação da separação de vias entre automóveis e pedestres.

No plano nacional, os autores citam Pereira Passos. O memorial inicia-se com a figura responsável pelo plano de remodelamento do Rio de Janeiro numa alusão ao ideal das grandes intervenções. Para os autores, Pereira Passos reflete o pragmatismo e otimismo das transformações urbanas, sobretudo com a relevância nacional que se supunha para a transferência da Capital Federal.

*Impelidos pelo entusiasmo que o estímulo patriótico e idealístico de V. Excia. desperta tomamos a imediata deliberação de apresentar o esboço de nossa autoria como concreta contribuição para o projeto definitivo da cidade. Lembramos a V. Excia. uma histórica frase do saudoso prefeito Pereira Passos: - 'Quem tiver medo da imperfeição nada realizará no Brasil.'*⁵

Além das referências citadas é possível identificar soluções mais flexíveis que também dialogam com o cenário internacional. O modelo de unidades de vizinhança pode ser encontrado nas áreas habitacionais, nas *unités de voisinage*, onde são incorporadas atividades diversificadas em cada quarteirão. Nos centros cívico e comercial prevalece a denominação de *coração da cidade*, como defendida pelo VIII CIAM, 1951, em que se procurava recuperar a vivência e a harmonia humana nas áreas centrais das cidades. O traçado viário ortogonal é bifurcado para garantir a monumentalidade das diagonais, como no plano de Versalhes, de Le Notre. A forma de expansão através de cidades-satélites e organizadas linearmente aproxima modelos ingleses e espanhóis no crescimento de cidades.

Totalmente vinculado aos princípios arquitetônicos e urbanísticos; acadêmicos e vanguardistas; racionais e pinturescos; nacionais e internacionais, o plano não se apóia em outros argumentos que as soluções conhecidas e divulgadas. Conciliar as diferenças e anular as contradições representou a forma do plano proposto, com simplicidade e antecipando muito das soluções posteriormente adotadas.

A apropriação do sítio a partir das técnicas urbanísticas

O relatório descreve o desenho urbano apresentado, no qual prevalecem uma malha ortogonal de quarteirões, o traçado das principais vias, a localização dos centros e a criação de um parque junto ao lago.

Sobressai, no plano, a ênfase aos elementos naturais. A topografia garante o destaque de algumas implantações, a criação de eixos perspetivos e o delineamento das áreas de expansão favorecidas pelas características naturais. O lago, como forte elemento da paisagem, limita a cidade e evidencia a importância das riquezas do sítio. A incorporação de traçados sinuosos em contraposição à malha ortogonal distingue as áreas de parques e de lazer do restante da cidade.

No ponto mais alto do sítio estão localizados o Parque do Governo com os principais edifícios públicos. Ligado ao Panteão e à Tribuna Pública pela Avenida Monumental conforma uma importante área viária definida pelo desenho circular na bifurcação da avenida. As vias resultantes, diagonais, ligam-se à área de Parques Botânico e Zoológico e ao Setor Militar.

Seguem algumas considerações resumidas sobre a idéia e o partido urbanístico do nosso trabalho.

*- Uma avenida monumental, medindo 5 quilômetros de extensão por 120 metros de largura, emoldurada de faixas verdes e edifícios de grande porte arquitetônico, estende-se desde o parque grandioso do conjunto dos edifícios do Governo, centralizado pelo Palácio do Congresso, situado no ponto mais elevado do sítio (1172 metros) até uma praça central de circulação, tendo ao centro o edifício do Panteão Nacional.*⁶

6. Indicação dos principais pontos do plano piloto

A Avenida Monumental constitui-se em importante elemento simbólico. Serve à organização da circulação e atribui valor cívico à passagem monumental, pois comporta paradas e desfiles comemorativos. A partir do traçado viário conformam-se as áreas de lazer, de habitação, os centros de circulação, do Governo, o coração da cidade e a entrada da cidade, ou seja, todo o zoneamento funcional. Um eixo perpendicular à Avenida Monumental liga as gares e o mercado ao Centro Cívico, e este ao Centro Administrativo.

Para a circulação, ficam definidas grandes vias organizadoras que estabelecem os eixos ortogonais. Classificam-se em 5 tipologias: as *high ways*, para tráfego intenso; as avenidas largas internas à cidade; as ruas com acesso às habitações; as vias para bicicletas; e as vias para pedestres, além de uma possível plataforma de helicópteros.

Adota-se a separação entre pedestre e automóvel e o modelo de plataforma circular na finalização da principal avenida. Corresponde ao ideal modernista em que o trânsito da cidade poderia ser organizado a partir de um elemento central no qual prevaleceria a chegada e saída de veículos. Carmem Portinho utiliza-se desse programa e o próprio Lúcio Costa designará, no cruzamento de seus eixos, a rodoviária da cidade, certamente todos vinculados à proposta de Le Corbusier (cujo centro urbano dos seus projetos era demarcado por grandes plataformas de circulação). No estudo apresentado pela equipe há, ainda, uma sobreposição de funções, pois à plataforma é agregado o edifício do Panteão Nacional.

Os centros distinguem-se funcionalmente entre Administrativo, Comercial e Cívico. Esses dois últimos estão unidos e se denominam *coração da cidade*, vizinho ao primeiro e em contato direto com a estação rodo-ferroviária.

As habitações inovam na escala adotada para as quadras (com 1 km²) e nas tipologias de superblocos. Em cada quadra são mantidas as proximidades entre serviços, comércios e atividades de lazer. A maioria das quadras está localizada ao redor de todo o setor administrativo. O parcelamento apresenta cerca de 50 quarteirões de 800 lotes com aproximadamente 5.000 habitantes. Apesar do plano não citar a população estimada, a previsão está em torno de 210.000 a 250.000 habitantes. Casas isoladas foram destinadas a um público restrito, como diplomatas e funcionários públicos.

A expansão seria garantida por uma legislação especial. Cidades-satélites organizadas ao longo de vias de comunicações externas à cidade possibilitariam o crescimento linear. Assim, buscou-se evitar o superadensamento negando o modelo das cidades existentes. As soluções de expansão, circulação e legislação foram essenciais na previsão do crescimento da Nova Capital.

A indústria foi definida a partir de um núcleo de atividades de pequeno porte, localizadas junto à entrada da cidade, condição que favoreceria o transporte e armazenamento de cargas e estoques junto aos galpões e à rodo-ferroviária. Como sugerem os plano de cidade industrial, esses grandes equipamentos destinados ao amparo das indústrias localizariam-se junto às vias de alta velocidade, facilitando a chegada e saída dos produtos sem interferir no interior da cidade.

As áreas verdes estão divididas em dois parques. O primeiro localiza-se ao redor do Centro Administrativo e confere-lhe monumentalidade. O segundo, e maior, cerca toda a borda do lago evidenciando o potencial das nascentes dos principais rios da região. Neles estão, num extremo, o Jardim Botânico e o Jardim Zoológico, a Universidade, praças de esportes, etc. O Setor Militar localiza-se no outro extremo. Têm seus acessos garantidos pelas duas diagonais. O tratamento especial do Setor Militar é supostamente decorrente da importância de defesa que envolve a transferência da Nova Capital. Sempre presididas por militares, as Comissões de Estudos da Nova Capital vincularam a transferência à preocupação geopolítica e estratégica de defesa, fator que se demonstra pelos inúmeros estudos e argumentos levantados para a escolha do sítio que melhor correspondesse aos imperativos de defesa da Capital Federal e do território nacional. Relatórios, sub-comissões e estudos militares fizeram parte das considerações às quais a equipe baseou-se para a sua organização.

Tecnicamente, os autores contaram com um projeto de esgotos proposto pelo engenheiro Saturnino de Brito Filho, igualmente elaborado para a *Sub-Comissão*.

De um modo geral o estudo demonstra a viabilidade da transferência da Capital Federal para a área definida pelas comissões que desde o século XIX haviam escolhido o Planalto Central como o destino certo para a transferência.

A forma de abordagem do projeto reflete a tentativa de estabelecer um desenho urbano condizente com as finalidades administrativas da cidade ao mesmo tempo em que contempla os aspectos técnicos de apropriação do sítio. Define os principais setores e um viário predominante, a partir do qual dá dimensão regional ao incorporar formas severas e controladoras da expansão da Nova Capital. Preocupados em contrariar o modelo falido de crescimento desordenado das grandes cidades, os autores esboçam um planejamento regional através de diretrizes para o desenvolvimento da cidade. Considerada elemento chave no desenvolvimento do Planalto Central, a Nova Capital é concebida a partir de estudos preliminares do seu desenho urbano e do seu crescimento regional.

A importância dada à designação de zonas funcionais, das diretrizes do planejamento regional e da monumentalidade do seu centro cívico é o principal aspecto a ser destacado num plano que, prioritariamente, organiza-se a partir de diferentes referências internacionais. Para isso evidencia as qualidades naturais do sítio como um elemento de grande importância na definição das principais diretrizes.

Aceitamos a concepção de que a Nova Capital será uma cidade orgânica monumental, política e administrativa, refletindo a nossa evolução cultural e religiosa no âmbito da nossa natureza exuberante.⁷

7. Levantamento topográfico

8. Plano de Esgoto para o Projeto

9. Estudo de proposta de plano piloto para a Futura Capital Federal,
Raul Pena Firme, Roberto Lacombe e José de Oliveira Reis

2. Futura Capital Federal – Brasília

Carlos Cascaldi, João Vilanova Artigas, Mário Wagner Vieira da Cunha, Paulo de Camargo e Almeida, direção

Colaboradores: Heitor Ferreira de Souza, Julio Roberto Katinsky, Mario Alfredo Reginato e Ubirajara Gilioli, arquitetos

Conselheiros Especiais: Energia Elétrica: Catulo Branco, Planificação Regional: Dirceu Lino de Mattos, História: Flavio Motta, Agricultura e Abastecimento: José Calil, Legislação: Lauro Müller Bueno, Educação e Ensino: Maria José Garcia Werebe, Higiene e Assistência Hospitalar: Odair Pacheco Pedroso, Higiene e Saneamento: Otacílio Pousa Sene, Saúde Pública: Rodolfo dos Santos Mascarenhas

5º. colocado

Comentários do Júri

Suposições

Plano de desenvolvimento para 20 anos: população de 550.000 pessoas, das quais 130.000 funcionários públicos

348.000 em casas

145.000 em apartamentos

42.000 em casas arrendadas

Propriedade governamental e arrendamento da terra

Críticas

1. Zonas residenciais demasiadas uniformes
2. Má circulação das residências para a sede do governo e o centro cívico
3. Boa solução para as centrais ferroviária e aeroviária, mas duvidosa quanto à rodovia, sendo necessárias três pontes
4. O centro governamental não faz uso do lago
5. Oportunidades topográficas perdidas: casas na parte mais elevada, sem relação com o local
6. Onde estão as embaixadas e consulados? Os centros de rádio e TV?
7. Densidade muito baixa, área construída enorme: 50 pessoas por hectare

Vantagens

1. Boa apresentação: claro, decisivo
2. Boa solução da economia rural
3. Destaque ao sistema arrendatário

Fontes

Rascunhos do memorial descritivo encontrados na Fundação Vilanova Artigas, atualmente localizados na biblioteca da FAU-USP.

Plano Piloto, localizado na Faculdade de Saúde Pública da USP

Módulo n. 08

Estrutura do Relatório

Introdução, plano regional (a região, o clima, a vegetação, o retângulo, a classificação das terras do retângulo, o planejamento, a rarefação demográfica, a vida comercial, a vocação pastoril, o planejamento do uso da terra, a fixação do homem, a insolação, o solo e a mata, o controle da erosão, a proteção dos mananciais, organizar o espaço, zoneamento regional, a zona rural, zona de agricultura intensiva, zona de agricultura extensiva, zona de agricultura extensiva agro-pastoril, população rural, vida social, sistema rodoviário, sistema ferroviário, sistema aeroviário, a zona urbana), plano urbano (Brasília: capital da nação e cidade administrativa de tamanho mínimo necessário, diretrizes iniciais e vantagens do tamanho mínimo, o método, estimativa da população nuclear, estimativa da população colateral e da população derivada, problema da população construtora, cálculo da população rural), espaço urbano (descrição do zoneamento urbano), habitação (condições de convivência social), higiene (saúde pública, bases para a organização dos serviços de saúde pública, órgãos regionais de saúde, centros de saúde, sub-centros de saúde, unidades mistas, hospital-unidade sanitária, organização hospitalar – considerações gerais, previsão hospitalar, localização e áreas livres dos hospitais, distribuição dos leitos, higiene-saneamento-abastecimento de água, quantidade de água necessária, purificação das águas, captação, adução e distribuição-reservatórios, resíduos líquidos, resíduos sólidos, agravos: polícia e bombeiros, cemitérios, produção e consumo: abastecimento, produção de energia elétrica, potência a ser instalada, usinas térmicas, transportes e comunicações, educação, cultura e recreação: necessidades educacionais e culturais, o ensino, estimativa da população escolar de Brasília, segundo os níveis de ensino, sistema escolar para ZR-1, ensino pré-primário jardim de infância – 3 anos, curso pré-primário – 1 ano, curso primário, curso primário complementar, ensino médio, sistema escolar para ZR-1 - ensino pré-primário 1 – jardins de infância, curso pré-primário (1 ano), curso primário – curso primário fundamental (4 anos), curso primário complementar

(1 ano), sistema escolar para a zona rural, ZAI-1, ZAI-2, ZAI-3, ZAI-4, 5 e 6, ZAE-1 e 2, ZAE-3, 9, 10 e 11, ZAE-4, 5, 6, 7, 8, cidade universitária, museus e outras instituições culturais, recreação e parques), governo nacional (centro cívico, corpo diplomático, organização político-administrativa), programa de desenvolvimento (etapas da construção de Brasília, fixação de um programa de implantação do plano urbano, principais aspectos econômicos-financeiros, financiamento).

O projeto da equipe atesta sua interdisciplinaridade ao demonstrar uma aprofundada pesquisa aliada ao detalhamento projetual. Corresponde ao ideário de sua época ao confiar ao planejamento urbanístico a responsabilidade pelas transformações sociais. Assim, a cidade estrutura-se num rígido zoneamento funcional e na definição de duas escalas: a local e a regional. À primeira coube a função estritamente governamental e cotidiana; à segunda, um complexo planejamento responsável pelo abastecimento da Nova Capital e pela reorganização do território a partir de zonas rurais e de cidades-satélites.

10. Proposta para a Nova Capital

Diferentes disciplinas na construção de um ideal urbanístico

A equipe que se apresenta ao Concurso reflete a interdisciplinaridade em que se estruturou o projeto. Formada por docentes de diversas áreas da Universidade de São Paulo, articulou desde questões pertinentes à complexidade do ensino educacional às especificidades de uma rede de tratamento de saúde, definindo os principais objetivos e detalhando as funções, dimensões e quantificações em cada tópico das diferentes áreas abordadas. O relatório resulta numa complexa e minuciosa descrição sobre os temas tratados estabelecendo o diálogo entre as proposições urbanísticas e as atividades cotidianas.

As principais hipóteses abordaram o dimensionamento da população e os meios de produção e abastecimento ao longo dos 20 anos previstos para a construção da capital. Vale destacar que essas soluções, como em poucos planos podemos encontrar, são embasadas por argumentos econômicos, estatísticos, sociológicos e sanitários.

As pesquisas valem-se de estudos baseados nas estatísticas de cidades existentes sobre as quais as avaliações procuraram identificar suas estruturas e transpô-las de forma ideal, excluindo, contudo, as objeções e problemas mais recorrentes. O projeto situa-se radicalmente contra os modelos dos grandes centros onde prevalecem a desorganização, a falta de planejamento e a ausência de qualquer setorização funcional.

Como resposta urbanística aos levantamentos e quantificações, o relatório apresenta um sistema de soluções articuladas para o planejamento de toda a região a partir da transferência da Nova Capital. Núcleos satélites e rurais alimentando a cidade principal; unidades de vizinhança concentrando grande parte do convívio cotidiano; controle total sobre o uso do solo, sobretudo pela estratégia de arrendamento para controle e fiscalização; zoneamento funcional e planejamento regional são alguns dos tópicos da cultura urbanística vigente sobre a qual se apóia o plano.

Apesar de recorrentes no plano nacional, essas propostas partem de uma análise do contexto local para reordená-lo respeitando as peculiaridades dos seus habitantes. A tentativa de mudar as formas de produção do homem e seus meios de lazer e trabalho reflete o ideário de uma nova sociedade, conduta recorrente nesse contexto de transformações.

11. Croqui – circulação regional

Duas escalas: a regional rural e a local urbana

O projeto parte da organização regional para, então, definir a estrutura urbana administrativa da Nova Capital, postura adotada como forma de controle sobre o território. A proposta divide a Nova Capital em duas partes, uma destinada à composição do Centro Urbano (Centro Cívico, de Negócios, Unidades de Vizinhanças, Central Geral de Abastecimento, Centros Industrial e Militar); e outra destinada ao planejamento territorial a partir da intervenção regional (área rural e cidades-satélites). Sua população, de 550.000 habitantes, é igualmente dividida em população rural (97.000 habitantes) e urbana (os servidores públicos representam cerca de 130.000 habitantes). Supõe-se uma baixa densidade denotada pela extensão do projeto e confirmada pela predominância de casas nas áreas residenciais.

O planejamento regional, através do zoneamento rural, refere-se à proporção nacional da construção de uma Nova Capital Federal. Articula diferentes formas de organização dos pólos produtores localizados na periferia do centro urbano.

O centro urbano é destinado aos servidores públicos e aos prestadores de serviços.

O vínculo entre o centro urbano e sua periferia rural é viável apenas a partir de um sedimentado sistema de circulação, responsável pela eficiência do abastecimento e da comunicação entre os diferentes setores.

Assim se define o plano, articulando questões macro e micro da convivência cotidiana, incorporando o pragmatismo e o detalhamento projetual e expondo novas questões ao urbanismo nacional.

12. Croqui – zoneamento

Um planejamento territorial

*Deslocar uma capital é reorganizar todo o equilíbrio entre os vários centros urbanos do país.*⁸

A cidade distribui-se a oeste do ponto mais alto do sítio (cota 117), partindo dele o zoneamento urbano. Guarda um distanciamento do lago, compondo um parque nacional nessa área. Sua principal função restringe-se às atribuições administrativas e as divide num traçado totalmente regular, cujas principais vias distribuem-se numa malha ortogonal. Na maior porção estão concentradas as unidades de vizinhança. Nas cotas superiores estão os principais Centros, o Cívico e o Comercial. Dos planos apresentados, é o que ocupa maior área. Na periferia, as Zonas Militar e Industrial, o Centro Geral de Abastecimento e o Parque Nacional. Um sistema viário garante a ligação entre as partes intra-urbana e essas com o restante do território.

A partir de um minucioso levantamento das características do sítio, o memorial traça o **Plano Regional** para a organização do entorno da cidade e sua forma de abastecimento. A principal forma de produção local foi definida

como a pecuária, em respeito às tradições locais. A reserva de mananciais bem como de preservação ambiental foram assinaladas como áreas de controle e regularização dos regimes naturais da região, por caracterizarem área de valor paisagístico e manutenção natural. O meio rural, portanto, torna-se essencial na cadeia de produção e abastecimento do centro urbano. Às zonas rurais foram destinados Centros Sociais que concentram atividades de lazer, educação, técnica, social, comercial e de saúde, modificando o cotidiano do homem do campo.

Assim o meio rural passou a integrar um sistema único de planejamento com o meio urbano. As relações entre eles comprovaram a necessidade de ambas as articulações na definição de uma cidade nova capaz de reorganizar o território.

A instalação da futura Capital Federal no Planalto Central, não consiste num mero problema de arruamento e de estética urbana. Uma cidade recebe e emite influências sobre um espaço geográfico extenso. Esquecer esse espaço é condenar a cidade a futuros desajustamentos. O planejamento urbano só é completo quando integra a cidade planejada num sistema coerente e racional de organização do espaço.⁹

O elemento central do sistema urbano-rural é o Centro Geral de Abastecimento que capta a produção rural e a distribui ao centro urbano. Sua função é intermediar as relações entre as duas escalas do projeto.

O **Plano Urbano** quantifica a população de Brasília e a distribui segundo três principais categorias: 1. *população nuclear*, composta de servidores públicos federais, 130.000 habitantes; 2. a *população colateral*, diplomatas, cargos administrativos governamentais e turistas, e 3. a *população derivada*, aquela parcela que garantirá os serviços e bens para os demais setores e para si próprios, ambas somam 260.000 habitantes (incluindo as crianças).

De forma peculiar o projeto trata do destino da população construtora. Considerada dentro da categoria de população derivada, para essa parcela é previsto o destino em atividades operárias ou industriais quando da finalização da construção da Nova Capital. Assim são destinadas a moradias localizadas junto à zona industrial, contrariando a hipótese de alojamentos. Poucos foram os projetos que se voltaram a essa questão peculiar, porém inevitável numa obra tão grandiosa. A preocupação social em se destinar a população a empregos fixos ao invés de não preverem nenhuma solução após a construção torna-se num dos maiores méritos do plano, demonstrando seu compasso com as questões sociais e emitindo a consciência plena da função do urbanista, e não apenas em viabilizar o projeto técnico da cidade mas em evitar problemas sociais futuros.

O **Espaço Urbano** é definido a partir do zoneamento funcional que substitui o planejamento local. Uma vez orientada a escala regional com as zonas rurais e cidades-satélites, o espaço físico urbano é desenhado a partir da interação entre a escala das partes da cidade, a escala gregária; e a escala do todo da cidade, de Brasília como metrópole.

Por exemplo: nas unidades de vizinhanças é onde melhor poderão se desenvolver, o teatro infantil, a música de câmara, o pequeno comércio varejista, oficinas de pequenos reparos, tudo enfim num clima de intimidade e de controle comunitário. Já a opera, as grandes competições esportivas, a Universidade, o grande comércio varejista, o comércio atacadista, os armazéns de abastecimento da cidade, só se compreendem vibrando e atuando, num amplo sentido urbano, exigindo, inclusive, contatos mais formais e distantes.¹⁰

O zoneamento divide-se em *zonas*: residencial (unidades de vizinhança), militar, administrativa (Centro Cívico), comercial (atacado, varejista e serviços), indústria, verde (Parque Nacional, universidade, esportes, etc.); e *redes*: comercial, de escolas, religiosa, policial, de bombeiros, administrativa e hospitalar (essas, na sua maioria, atendem às unidades de vizinhança).

Nesse sistema a circulação tem papel fundamental na integração dos setores urbanos, e desses com as áreas periféricas. Hierarquizada, é dividida em 5 categorias: vias de trânsito rápido inter-municipal; vias de trânsito rápido urbano; vias de tráfego local; vias de marcha a pé e via rural. A divisão entre o pedestre e o automóvel, o distanciamento dos edifícios em relação à rua e a incorporação de vias lentas e passeios para pedestres dentro das unidades de vizinhança são algumas das características para os perfis adotados. As vias rápidas ligam a zona rural aos centros de abastecimentos e esses à cidade. Evita-se grandes vias dentro das unidades de vizinhança e do Centro Cívico, para preservá-los. Porém uma via destinada a desfiles e comemorações passa pelo Centro Cívico e Zona Militar, ligando-os aos entrepostos de chegada na cidade.

O **Governo Nacional** abriga os órgãos administrativos e os três poderes, além de um edifício destinado aos representantes dos estados. Museu, biblioteca e monumentos compõem o conjunto arquitetônico e urbanístico que expressa o poder federal. Buscando destacar os valores históricos, o Centro Cívico é definido como uma estrutura autônoma da cidade onde prevalecem os marcos naci-

13. Sede de governo da nação

onais. Um sistema gradativo de programas foi elaborado para evitar a passagem abrupta entre o Centro Cívico e o Centro Comercial. Vias de trânsito rápido que tangenciam a ambas, atividades institucionais e de serviços entre elas procuram estabelecer o meio termo entre essas conexões funcionalmente distintas.

A **Habitação** é definida pelo sistema de unidade de vizinhança adotado fielmente aos seus conceitos físicos, sociais e comunitários. Divididos em unidades segundo sua posição social, os habitantes teriam, a uma distância próxima, serviços, comércio e lazer em centros locais. Essas unidades caracterizam-se por edifícios sobre pilotis e casas isoladas, sem misturá-los.

A **Educação, Cultura e Recreação** estão diretamente relacionadas com a forma de distribuição das habitações. Seguem os preceitos da unidade de vizinhança em que predomina a escola para crianças em local equidistante das moradias. O relatório apresenta um sistemático levantamento quantitativo de escolas em seus diferentes níveis e atreladas às diferentes áreas. Nas zonas rurais o critério adotado diferencia-se dos demais por ser uma região menos densa. Além da distribuição das escolas, a forma de ensino também é diferenciada, pois se destina à formação de agricultores especializados durante o grau médio.

As áreas de lazer e parques destinados ao cidadão morador também são localizadas internamente às unidades de vizinhança. O Parque Nacional é proposto para uso regional concentrando equipamentos de grande porte. Condição com sua localização, próximo ao Centro Cívico, periférico à cidade e às margens do lago.

Um tópico específico sobre **Higiene** concentra um estudo muito aprofundado sobre soluções quanto à saúde pública, aos hospitais, ao tratamento de resíduos, ao tratamento de água, entre outros. Parecendo retomar uma preocupação higienista quanto à organização da cidade, o tópico chega a definir quantos leitos em hospitais seria preciso para a cidade. Com relação ao plano urbano cabe destacar a distribuição dos hospitais pelas periferias e nas áreas rurais em criar um sistema onde as questões médicas fossem incorporadas ao cotidiano da sociedade.

No **Programa de Desenvolvimento** os autores abolem o auto-financiamento da Nova Capital a partir da valorização da terra, pelo risco de especulação imobiliária que poderia descaracterizar o plano. Descarta a hipótese de pensá-la como mercadoria, reforçando a idéia de uma gestão de arrendamentos, como sugere a *Carta de Atenas*. Sob total controle da NOVACAP, a construção deveria seguir um planejamento de obra para evitar o desequilíbrio do desenvolvimento da cidade e a criação de periferias não previstas. Ao Estado cabe toda a responsabilidade de defender os interesses sociais da Nova Capital usando, para isso, uma parcela de investimentos públicos e privados.

O projeto representa o pensamento vigente, em que o planejamento figurava como um dos meios creditáveis para a organização do território. Explorando ao máximo as soluções de unidade de vizinhança; diferenciação de escalas entre o homem e a cidade; a divisão funcional da cidade e a estruturação urbana sobre o zoneamento. Qualifica os espaços urbanos e define sua continuidade com o meio rural a partir de um viário hierarquizado.¹¹

É curioso analisar os rascunhos de estudos do projeto, onde se pode encontrar uma introdução em que se tecem considerações sobre a história recente do país. Nesses argumentos torna-se objetivo o vínculo estreito aos conceitos modernistas e as relações entre arte e técnica, infelizmente não incorporados ao plano final. Anotações que teriam afirmado com maior veemência o tom explícito de uma exaltação dos conceitos vanguardistas do período e evidenciado a filiação social do projeto.

14. Zoneamento Urbano

15. Vista aérea da cidade

16. Plano Geral

17. Governo – Centro Cívico

18. Programa de Desenvolvimento

19. Zoneamento Rural

20. Organização Rural

21. Curvas de Nível

22. Parques de Recreação

23. Produção e Consumo

24. Sistema Viário

25. Educação

26. Higiene

27. Plano Regional

28. Vista Aérea

29. Gráfico

30. Índice de Umidade

31. Tipos climáticos

32. Plano regional

33. Densidade populacional

34. Insolação

35. Croqui

Potencial da cachoeira do Paranoá

36. Consumo de energia por classe de consumidor

38. Estudo de correlação para Brasília

CURVAS DE FREQUÊNCIA ANUAL DE VAZÃO PROVÁVEL PARA O RIO PARANOÁ

37. Curvas de frequência anual de vazão provável para o rio Paranoá

39. Croqui

CURVA DE ACUMULAÇÃO EM FUNÇÃO DA ALTURA

40. Curva de acumulação em função de altura

41. Sede de governo da nação

3. Plano Piloto da Nova Capital

Arquitetos Associados – Boruch Milmann, engenheiro, João Henrique Rocha e Ney Fontes Gonçalves, arquitetos
Equipe: Antônio José da Silva, Carlos Fonseca de Castro, Cerise Baeta Pinheiro, Elias Kaufman, José Luís Ribeiro, Milton de Barros, Renato Lima, Yvanildo Silva Gusmão, arquitetos.

2º. colocado

Comentários do Júri

Suposições

Flexibilidade ilimitada

4 subordinados para cada funcionário

45.000 funcionários até 1980

92.000 funcionários até 2050

População total: 1980 – 270.000, 2050 – 673.000

Críticas

1. Centro Comercial isolado e formalizado numa série rígida de superblocos de tamanho igual
2. Áreas adequadas para 750.000 pessoas não podem com facilidade ser desenvolvidas até o infinito
3. Todos os hotéis junto ao centro de transporte
4. Não utilização da parte mais elevada do terreno
5. Inúmeras vias sem desenvolvimento perimetral, o que muito encarece os serviços

Vantagens

1. Muito atraente a localização das habitações da península
2. Densidade aproximadamente exata

Fontes

Relatório original encontrado na NOVACAP

Módulo n. 08

Arquitetura e Engenharia, n. 44

Two Brazilian Capitals, Norma Ewenson

Estrutura do Relatório

Introdução, 1. A orientação seguida pelos autores em face dos problemas básicos, 1.1 Possibilidade de vir a ser grande centro urbano, 1.2 O partido adotado; 2. Como foram resolvidas as diversas funções urbanas, 2.1 Habitar, 2.2 Trabalhar, 2.2.1 O centro governamental, 2.2.2 O centro comercial, financeiro e de escritórios, 2.2.3 A zona industrial, 2.3 Humanizar, 2.3.1 Cultivo do corpo, 2.3.2 Cultivo do espírito, 2.4 Circular; 3. Os serviços de utilidade pública; 4. Zona Militar; 5. Etapas de Execução; 6. Meios de execução, 6.1 O fator econômico, 6.2 O fator legislativo; 7. Orientação dos edifícios.

O projeto proposto estabelece um centro urbano administrativo e um amplo planejamento regional de cidades-satélites para o desenvolvimento da região. Favorece a integração nacional através da organização do seu território e confia à disciplina urbanística a transformação da sociedade. Suas definições dialogam com os avanços tecnológicos de então através de uma leitura apurada do sítio e da atualização estrangeira incorporada às necessidades nacionais, como os núcleos lineares de expansão.

42. Plano de Ney Gonçalves, Baruch Milman e João Henrique Rocha

O urbanismo de referências

*A orientação geral obedeceu aos modernos preceitos da arquitetura e do urbanismo, tendo em vista os ensinamentos e resoluções dos Congressos Internacionais de Arquitetura Moderna, adaptando-os, sempre, às peculiaridades e costumes nacionais.*¹²

Dentre os premiados, a presente equipe era uma das poucas desconhecidas do meio profissional. Articulou uma proposta simples em que ficam evidentes algumas referências, como a incorporação dos preceitos discutidos nos CIAM's.

O memorial é estruturado segundo a divisão funcional do modelo de cidade proposta pela *Carta de Atenas* – habitar, trabalhar, circular e recreio. A expansão é marcada por um sistema linear de desenvolvimento de novos centros, aproximando-se do modelo de cidade linear de Soria y Mata. O zoneamento torna-se um instrumento para a distribuição dos diversos setores de trabalho. Na formulação tridimensional desses setores, os autores incorporam os princípios *sitteenos* de jogos de volumes e vazios. Os conceitos de Unidade de Vizinhança têm predomínio nas áreas residenciais e seguem exatamente o modelo físico e ideológico de organização, respeitando suas dimensões e proporcionando oportunidades de convivência. Preocupações higienistas permeiam as soluções dos edifícios. A salubridade das construções torna-se preocupação constante nas definições arquitetônicas, sobretudo na sua orientação quanto à exposição ao sol.

A quantificação da população, assim como os edifícios necessários para a Nova Capital, fazem parte de um dimensionamento para 100 anos. Ainda que a população devesse alcançar a cifra de 673.000 habitantes em 2050, o projeto é proposto segundo as estimativas do edital, definindo um esquema de desenvolvimento de cidades-satélites para comportar tal crescimento sem afetar o centro administrativo.

O centro administrativo e seus suportes periféricos

Equidistante das principais cidades, a Nova Capital deveria ser a responsável pelo equilíbrio do desenvolvimento das regiões interioranas. Possíveis repercussões políticas e econômicas resultariam num aglomerado demográfico em constante mutação, e essa consequência deveria ser prevista e abrangida pelo projeto.

Define-se um núcleo urbano administrativo a partir de uma estrutura fechada e limitada. Como meio de expansão desse núcleo e base para o desenvolvimento regional, cidades-satélites lineares acomodariam toda a população e as atividades excedentes, contrariando o modelo vigente de cidade em que num mesmo núcleo acomodavam-se diferentes funções. Ao núcleo urbano caberia apenas a função administrativa, as demais atividades seriam destinadas à periferia.

O centro urbano é composto pelo Centro Governamental, Cultural, Cívico, Comercial e de Transportes; pelas Zonas Residenciais (1,2,3 ao lado do Centro Governamental e Comercial; e 4 nos braços do lago), Industrial e Militar; pela Cidade Universitária; pelo Centro Médico; Clubes; Parques; Centro Esportivo e grandes equipamentos de esportes.

A organização de todo o conjunto fica definida por um partido simples: o respeito às condições naturais do sítio e a descentralização dos setores funcionais. A questão física é interpretada pela importância paisagística do lago e pela questão técnica de distribuição e captação da água e do esgoto da cidade a partir da topografia levemente inclinada. A descentralização funcional, por sua vez, garante a independência e o desenvolvimento autônomo de cada setor, garantidas as suas comunicações. Assim o centro administrativo situa-se totalmente entre o lago e a cota 1.100.

43. Centro Governamental

A implantação técnica e a descentralização das funções

O projeto está implantado segundo três núcleos principais numa pequena porção do sítio. O núcleo maior é destinado às áreas habitacionais e se aproxima do lago, no seu miolo está o Centro Governamental. O núcleo intermediário destina-se à área Comercial. O terceiro núcleo, também de habitações, é a primeira conformação dos núcleos de expansão ao longo das rodovias. No ponto mais alto do sítio situa-se o Centro de Transportes (para a circulação ferroviária, rodoviária e aérea), referência da eficiência desse modelo racional. Por concentrar a população numa pequena área a densidade oscila entre 125 e 154 hab/ha.

O objetivo do projeto é a definição de um plano para uma cidade administrativa responsável pelo desenvolvimento regional. O projeto, em si, para a cidade, busca conciliar o ideal bucólico de conforto, de sossego para um centro de administração nacional à perspectiva regional de exploração e desenvolvimento.

Orientados pelo lago e pela condição de distribuição de água e captação de esgoto os autores definem cinco pontos que impõem uma forma plástica sobre o sítio: 1. *Proximidade habitação-trabalho* – uma estrutura fixa deve ser mantida durante o desenvolvimento da cidade. A habitação para funcionários públicos deve estar ligada ao centro governamental. Ao centro comercial e industrial deverão estar adjacentes as habitações para seus respectivos trabalhado-

res; 2. *Proximidade do lago* – para todas as habitações ficam destinadas áreas próximas ao lago; 3. *Funções urbanas* – ao todo, sete principais conjuntos de setores compõem o plano, caracterizando-o pela rigidez do zoneamento funcional; 4. *Orientação solar e direção dos ventos* – todos os edifícios teriam garantida a mesma orientação, buscando, além da luminosidade e ventilação a panorâmica para o lago; e 5. *Elasticidade sem prejuízo do isolamento* – garantida a partir de um eixo linear de cidades-satélites.

A **Habitação** é considerada o elemento central da cidade. Referencial do zoneamento, deve garantir o bem estar do cidadão e proporcionar a interação com as demais funções urbanas. Assim como na *Carta de Atenas*, simboliza a menor unidade da cidade a partir da qual se desenvolvem as demais. Caracterizam a parte mais ampla do plano e é estruturada a partir de amplas zonas verdes e pela inclusão de diferentes atividades de serviço, lazer e comércio. Cada unidade comporta 8.000 habitantes previstos segundo a quantificação de alunos primários e a concentração de diferentes classes sociais numa mesma área. Esses setores acomodam três variedades de tipologias residenciais: casas térreas (12% dos habitantes), edifícios de 3 pavimentos (57%) e de 12 pavimentos (31%). Suas justificativas abordam a privacidade e a economia na seriação tecnológica. A quadra é definida por um quadrado de 800 x 800 metros, segundo o distanciamento da escola que está localizada no seu centro. Na associação entre as quadras estão equipamentos maiores de serviços e comércio.

Os setores de **Trabalho** foram estabelecidos a partir da monofuncionalização, compondo a malha urbana segundo a proximidade com a habitação. As funções, seguindo a descentralização e o zoneamento, articulam-se com a devida autonomia, o que garante a cada um uma determinada característica. O *Centro Governamental* foi projetado em suas dimensões máximas para evitar prolongamentos indesejados, ganha autonomia e liberdade e interliga os demais centros. Localiza-se no *coração do conjunto urbano*. O *Centro Cívico* teve uma elaboração mais detalhada, inspirada nas teorias de Camillo Sitte. Define-se uma entrada principal e compõe o espaço público a partir da relação entre volumes, cheios, vazios e monumentalidade. Para cada um dos três poderes foi estabelecida uma área específica. O *Centro Comercial* articula-se por um sistema de passeios na distribuição das lojas. A *Zona Industrial*, localizada próxima às grandes vias de circulação é destinada à produção de pequeno porte.

A **Circulação** é racionalizada a partir da hierarquia de vias e da separação entre pedestres e veículos. Conforma um sistema regional de ligações e é demarcada pelo *Centro de Transportes* que compõe um dos vértices do plano urbano. O centro destaca-se por reunir as 3 modalidades possíveis de transporte (ferroviário, aéreo e rodoviário). Localiza-se no ponto mais alto do sítio sendo atribuída relevância na organização e estruturação urbana. A circulação de automóveis será realizada por 3 tipos de vias: 1. rodovia, que ligará a cidade governamental a todas as cidades satélites e ao resto do país; 2. ruas de tráfego rápido, comunicando os setores urbanos e fazendo conexão direta com o Centro de Transportes; 3. as vias locais, no perímetro das quadras e células. Dentro das quadras outros três tipos garantem a circulação: a) ruas de habitações unifamiliares; b) ruas comerciais; e c) ruas de habitações coletivas.

Os **Serviços de Utilidade Pública** foram articulados com as características do sítio, apropriando-se de suas vantagens, como a leve inclinação em direção ao lago. Galerias subterrâneas, de fácil manutenção foram previstas para a passagem de água, esgoto e energia elétrica, servindo ainda para serviços telefônicos, telégrafos, correios pneumáticos, entre outros. Um único sistema foi projetado a fim de integrar toda a rede de infra-estrutura urbana, instalada de forma a garantir sua manutenção sem interromper o tráfego da cidade. Fato aparentemente inexpressivo, o abastecimento de água e a economia na distribuição por gravidade demonstraram a melhor implantação da cidade segundo a viabilidade financeira. A justificativa técnica, portanto, dialogou com as questões estéticas.

Para as **Etapas de Execução** a descentralização do plano proporciona a transferência da capital independente de sua construção finalizada, constituindo cada setor e cada centro paulatinamente. Curioso é notar sua argumentação e compará-la com o projeto, também finalista, de Rino Levi e equipe:

*Não fora este fato (da construção paulatina), poderíamos ter concebido uma cidade vertical, com todos os habitantes alojados em edifícios à margem do lago. Acharmos que a transferência, para ser realizável imediatamente, só poderá ser feita contando com os recursos atuais do governo e as possibilidades construtivas locais.(..)*¹³

A equipe abole a hipótese de um plano super adensado em altos edifícios por compreender inviável a idéia da transferência imediata de todos os servidores. Numa postura adversa, a equipe de Levi segue rigorosamente esses preceitos.

Os **Meios de Execução** incluem instrumentos legislativos e econômicos. Sucinto, o plano apenas aborda

44. Área destinada à cidade

45. Blocos residenciais

esses itens como fatores importantes na efetivação da cidade. A questão econômica seria resolvida a partir da estatização de toda a área da cidade governamental, e os meios para a construção deveriam vir de rendas originadas das cidades-satélites a partir de aluguéis de edifícios, entre outras fontes. Os elementos de controle utilizam-se das diversas formas e meios urbanísticos na composição do plano. A qualificação dos espaços a partir de volumetrias, gabaritos, relação entre cheios e vazios, leis, garantem o controle do planejamento.

Por fim, a **Orientação dos Edifícios**, busca através das pesquisas e experiências a garantia de salubridade a todos os habitantes da Nova Capital. Presença da tradição higienista na busca da salubridade, de máxima exposição à luz natural, chegam a ordenar a mesma implantação para a grande maioria das residências.

As formas de expansão são garantidas pelas cidades-satélites lineares. Esses núcleos servem de instrumentos para a capitalização de verba para a construção da Nova Capital em longo prazo. Cada núcleo tem suas características peculiares, suas atividades específicas. A cidade satélite deixa de ser apenas um agregado periférico da cidade governamental, como se entendia até então, para participar diretamente do processo de construção da Nova Capital.

Pragmático, o planejamento busca articular as dimensões locais e regionais, evitando o descontrole do crescimento da cidade. Essas diretrizes são garantidas pelas restrições legislativas e pela ocupação controlada, uma vez que a descentralização do plano permite a construção em etapas. Assim a metrópole destina-se à integração nacional, utilizando-se de parâmetros técnicos para a adequação física da cidade ao sítio. Explicando o sentimento de então, acredita que a construção de uma Nova Capital fosse capaz de contrariar as tradições maléficas dos grandes centros já consolidados, essa posição pode ser ilustrada pela sua concepção habitacional.

*Os urbanistas têm estudado soluções aplicáveis às cidades existentes, não podendo, portanto deixar de levar em primeira conta a situação econômica vigente (valor do terreno, rentabilidade, etc, etc.) Não quando se vai projetar uma sociedade onde nada existe, a questão fundamental a resolver é a do indivíduo e da sociedade. Além disto, para a apreciação do problema habitacional não tem valor decisivo a opinião popular, principalmente no que se relaciona com a escolha do tipo de habitação: casas ou apartamentos. (...)*¹⁴

46. Croqui do plano

47. Croqui do plano

48. Croqui do plano

49. Desenho do plano para Brasília

50. Desenho do plano para Brasília

51. Desenho do plano para Brasília

52. Blocos residenciais

57. Desenvolvimento Linear da cidade

58. Desenvolvimento Linear da cidade

59. Perspectiva Geral da cidade

60. Perspectiva do Centro Governamental

61. Perspectiva do Centro Comercial

62. Humanizar

63. Etapas

64. Circular

65. Instalações

66. Zona Residencial 4

67. Centro Governamental e Centro Comercial

4. Plano Piloto para Brasília

Jorge Wilhelm, arquiteto

Equipe: Fundamentação Sócio-Econômica: Maurício Segall, economista e sociólogo e Pedro Paulo Poppovic, sociólogo; Abastecimento Elétrico: Péricles Amaral e Riolando Silveira, engenheiro; Água e Aspectos Sanitários: José Meiches, engenheiro sanitário, Arquitetos Colaboradores e Representação Gráfica: Rosa Kliass, Arnaldo Tonisi, arquiteto; Odilea H. Setti; Consultor Agrônomo: Alfredo Gomes Carneiro, agrônomo.

Fontes

Relatório original encontrado na NOVACAP

Habitat 40/1

Entrevista concedida por Jorge Wilhelm a Jeferson Cristiano Tavares e Amanda Cristina Franco, São Paulo, 19 de setembro de 2002.

Estrutura do Relatório

I Apresentação, II O Plano Piloto - 1. Consequências Diretas da Realidade Sócio-Econômica, 2. Funções Básicas Gerais, 3. Os Três Princípios Geradores Específicos, 3.1 A integração, 3.2 A descentralização, 3.3 A continuidade, 4. Zoneamento, 4.1 Zona residencial, 4.2 Áreas verdes (e azuis), 4.3 A zona de comércio e trabalho, 4.4 A zona industrial, 4.5 A zona hoteleira, 4.6 Áreas de expansão, 5. Circulação, 6. Capitólio e Parque da Cultura, 7. O núcleo gerador e as construções iniciadas, 8. Planejamento Agrônomo do Distrito Federal, 8.1 Abastecimento, 8.2 Irradiação da técnica agrícola, 8.3 Proteção ao solo, 8.4 Política de terras e financiamento, 9. Abastecimento de Água e Saneamento, 9.1 Abastecimento de água e saneamento, 9.2 Sistemas públicos de disposição das águas residuais e das águas pluviais, 9.3 O problema do lixo, 9.4 Conservação dos cursos de água da área ocupada pela cidade, 10. Abastecimento de Energia Elétrica, 10.1 Generalidades, 10.2 O Novo Distrito Federal e a demanda de energia elétrica, 10.3 A nova Capital e os recursos energéticos, 10.4 Um programa viável, 10.5 Conclusões, 11. A Construção por Fases, 12. Um Problema Referente à Construção -, III Apêndice: Fundamentação Sócio-Econômica - 1. As cidades e a realidade sócio-econômica, 2. Enquadramento sócio-econômico de Brasília, 3. Fatores de crescimento urbano na zona pioneira, 4. A realidade sócio-econômica goiana no conceito nacional, 4.1 Esquematização da realidade brasileira, 4.2 Aspectos básicos da economia goiana, 4.3 Considerações demográficas de ordem geral, 4.4 A divisão do Estado de Goiás em zonas econômicas, 4.4.1 Zona norte, 4.4.2 Zona centro-leste, 4.4.3 Zona centro-norte, 4.4.4 Zona centro-oeste, 4.4.5 Zona do Planalto, 4.4.6 Zona centro-sul-oeste, 4.4.6.1 A subzona de Goiás, 4.4.6.2 A subzona de Goiânia, 4.4.7 Zona oeste, 4.4.8 Zona sul, 4.4.9 Zona sul-leste, 4.5 A agricultura, 4.5.1 Generalidades, 4.5.2 A produção agrícola, 4.6 A pecuária, 5. A demografia de Brasília, 5.1 Introdução, colocação do problema, 5.2 Estimativa do número atual de servidores públicos da União no Brasil e no Distrito Federal, 5.3 A política administrativa, 5.4 O cálculo da população, 5.5 População das unidades de habitação, 5.6 O desenvolvimento futuro da população de Brasília, Bibliografia, Quadros Demonstrativos.

O projeto proposto define um sistema descentralizado para o desenvolvimento da Nova Capital a partir da organização da cidade pelos prédios públicos distribuídos em células. Permeado pelas áreas verdes em diferentes escalas, o plano limita-se a constituir um centro administrativo independente de um planejamento regional. A equipe interdisciplinar demonstra, através de uma ampla pesquisa agrícola e sócio-econômica, as perspectivas de crescimento e autonomia desse centro no Planalto Central.

68. Planta geral

Uma proposição orgânica e uma ideologia política

A pesquisa desenvolvida fornece as diretrizes para a composição do plano piloto para Brasília. Traça as principais formas de aproveitamento agrícola da região e da utilização dos seus recursos naturais, como por exemplo a utilização do calcário local (na ausência de madeira e argila) para a criação de uma indústria de pré-moldados em cimento para as construções da Nova Capital. Do ponto de vista do estudo sócio-econômico redefine-se o número da população a partir do dimensionamento de servidores públicos estimados, 76.807 funcionários. Comprometido com a pesquisa e a análise dos dados, o plano apresentado resulta de uma intensa análise da realidade social do país. Ao centro administrativo são destinadas leis e diretrizes para sua composição.

A orientação para a aplicação desses dados estimados dá-se na incorporação do modelo proposto pela *Carta de Atenas*, configurando-se numa das principais referências do projeto. Condicionado às teorias *corbusianas* e aos resultados do IV CIAM, o plano utiliza-se da divisão funcional da cidade incluindo as quatro funções principais - habitar, trabalhar, circular e recreio -; o zoneamento como elemento organizador dessas funções; a predominância da hierarquia da circulação; e um sistema de proximidade entre trabalho e moradia. Termos como unidade de vizinhança, capitólio, cinturão-verde e coração da cidade são utilizados, entretanto sem menção direta às suas raízes.

O esforço concentra-se em direcionar essas matrizes para uma composição orgânica do projeto, este marcado pelo caráter político no reconhecimento da importância da transferência da capital federal para o interior do país. O plano reitera as condições utópicas de uma cidade totalmente controlada segundo os desejos do planejador em que prevalece um sistemático método de desenvolvimento urbano.

Jorge Wilhelm: (...) Eu propunha um crescimento orgânico. Uma cidade que cresceria pouco a pouco, à medida que os diversos ministérios fossem sendo transferidos, do Rio para lá. Porque eu achava que era realmente uma violência. Essa transferência era muito traumática. (...) E a cidade ia se desenvolvendo que nem um caracol.¹⁵

O desenho proposto procurava, portanto, adequar-se às necessidades humanas para que se consumasse a transferência por completa da cidade. Apesar da proximidade com as experiências desenvolvidas pelas pesquisas do *Economia e Humanismo*, Wilhelm nega qualquer compatibilidade com os métodos de Pe. Le Bret, porém afirma sua afinidade com a aproximação com os temas sociais a partir da visão marxista presente em sua formação. Fato que explica a intensa presença das definições sócio-econômicas no trabalho.

Jeferson: Teria alguma outra (referência, além de Le Corbusier e Gropius)?

Jorge Wilhelm: Tem, tem realmente um interesse, a minha formação é marxista, por isso o meu interesse por problemas sociais, econômicos. É da minha formação.¹⁶

Integração, Descentralização e Continuidade

Brasília não suscitaria um desenvolvimento regional e, portanto, estaria atrelada a bases econômicas já estabelecidas na região. Apenas proporcionaria as ligações ferroviárias e rodoviárias. Contrariando as expectativas de que a Nova Capital seria a responsável pelo avanço regional, a equipe define-a segundo um centro político estável e dependente da produção exterior a ele.

Estruturado em células vinculadas às funções administrativas, o plano teria seu crescimento a partir de um desenvolvimento contínuo, porém fragmentado, a fim de se evitar transtornos com a abrupta transferência do poder administrativo. O partido geral para o centro administrativo baseia-se em três princípios: *integração, descentralização e continuidade*. Esses três componentes oferecem condições para um plano orgânico construir-se e desenvolver-se com fácil articulação, garantida a coesão.

A *integração* dá-se pelo respeito à escala do morador através da adequação dos equipamentos culturais no centro, *coração da cidade*, e da disposição dos lotes residenciais entre alamedas e jardins. A partir de um uso crescente as escalas vão se alterando garantindo espaços vitais para o convívio humano.

Os espaços desenvolveram-se como um caracol, uma concha, ou uma espiral que tem a família no cerne e a coletividade no limite. Esta é a integração do particular ao geral, dos espaços verdes em Brasília.¹⁷

A *descentralização* propõe a organização a partir de células divididas funcionalmente. A fim de isolar cada organismo federal e dispô-lo junto ao seu respectivo funcionalismo público, a distribuição deu-se em parcelas seguindo a estrutura dos serviços públicos administrativos. Cada parcela comporta uma unidade habitacional e cada unidade uma variedade de células. Os edifícios de trabalho foram dispostos perimetral a essas células conformando um sistema em que as menores distâncias fossem garantidas para todas as residências.

A *continuidade* é garantida pela ligação de áreas comerciais e das áreas verdes ao longo da cidade.

Cidade voltada para dentro¹⁸

O projeto ocupa uma grande parcela do sítio, conformando uma perimetral ao redor do lago seguindo a topografia. Um grande eixo E-W corta toda a cidade. Caracterizadamente horizontal, estabelece uma densidade média de 65 hab/ha, variando entre 50 e 90 hab/ha nas áreas residenciais. A população total estimada é cerca de 680.669 habitantes. As áreas verdes ocupam grande parcela do plano sendo responsável pela caracterização das áreas habitacionais e dos parques centrais. No ponto mais alto está localizado o Capitólio sendo atravessado pelo Parque da Cultura, elemento de maior evidência.

O **Zoneamento** divide a cidade em 6 partes: residências, comércio e trabalho, indústrias, área verde, hotéis e área de expansão. O plano estrutura-se num traçado viário em U, cercado em seu perímetro pelos edifícios administrativos federais e ao seu redor serviços, comércios e residências.

Propõe-se a proximidade entre residência e trabalho atrelando a cada edifício público um setor residencial. Ao todo 41 unidades de habitação, compostas, cada uma, por 15.000 habitantes em cerca de 8 a 12 unidades de vizinhanças. Casas térreas com duas frentes, servindo a passeios e a automóveis distintamente. Edifícios de 5 andares são destinados a solteiros e recém-casados sem filhos. A definição por essas alturas corresponde à necessidade em se garantir a passagem dos ventos predominantes e não obstruir a visão. Periferias e subúrbios são evitados, assim como o sistema radial de crescimento. As áreas verdes internas às áreas residenciais sediam os serviços, comércios e os espaços de lazer.

O conjunto de jardins ao longo das fachadas das casas compõe um parque linear que desemboca nos parques das unidades de vizinhanças. Estes, unidos, desembocam no Grande Parque Urbano da Ferradura. Um sistema de gestão diferenciado para essas áreas busca diminuir os gastos públicos atribuindo ao poder privado a responsabilidade pela sua manutenção. Jardim das Embaixadas, Jardim da Residência (do Presidente), parques para grandes edifícios públicos destinados ao lazer e ao cemitério constituem uma parcela de área verde que não se espalha pela periferia do plano e está junto às margens do lago.

A zona de comércio e do trabalho localizam-se juntas. As áreas de trabalho são demarcadas pelo edifício do órgão público correspondente, que terá maior gabarito e disporá de uma grande praça na sua frente. Galerias ao redor definidas, possivelmente pela legislação, a partir do pavimento térreo dos demais edifícios poderão completar a composição desses espaços. Fórmulas de preço do lote foram pré-definidas segundo suas dimensões, tendo como referência o preço das cidades já consolidadas.

A zona industrial concentra apenas atividades voltadas estritamente ao abastecimento local. As residências para operários estão dispostas junto ao setor industrial, mas, sobretudo, junto aos acessos às vias de grande circulação.

A zona hoteleira é dividida em três modalidades: hotéis convencionais; hotéis residenciais (destinados aos funcionários transferidos) e hotéis ligados aos transportes rodoviários e ferroviários,

A expansão é prevista em longo prazo já que o estudo elaborado aponta uma estabilidade demográfica. Duas áreas são destinadas para expansão futura, a Península norte do lago e a área do aeroporto, ao sul. As barreiras naturais, como o lago e os vales das nascentes, foram definidas como inibidores do crescimento. Chácaras no cinturão verde também se destinam ao controle da expansão e produção agrícola. Em geral os setores apresentam dimensionamento fixo prevendo possibilidade de expansão interna. Num âmbito mais abrangente, a definição do planejamento do restante do Distrito Federal é atribuída à função agrícola da região. O **Planejamento Agrônomo do Distrito Federal** delinea funções relativas ao abastecimento local e à integração com as demais regiões. O planejamento abrange detalhes como os tipos de frutas e legumes que deveriam participar dos esquemas de rotatividade para não prejudicar o solo, e interfere na política do uso do solo indicando as formas de sua comercialização, optando-se pelo arrendamento.

A **Circulação** é marcada pela elaboração complexa da hierarquização das vias e, evidentemente, pela separação entre pedestres e automóveis. Ao todo, 14 tipos de vias integram as partes do plano, sendo o eixo E-W responsável pela ligação do Capitólio e da Residência Presidencial, e também destinado a eventos comemorativos. As perimetrais organizam o trânsito rápido distribuindo-os a pontos específicos do traçado. A via lacustre, com importância cenográfica e valor paisagístico, margeia a represa possibilitando o acesso a diferentes tipos de lazer. Quanto aos acessos, tanto na área norte como sul, estações rodoviárias dividem a chegada de produtos e pessoas, enquanto que no cruzamento de ambas localiza-se o principal mercado abastecedor, portanto, isolado do plano.

Para o **Capitólio e Parque da Cultura** o plano explora a definição de espaços segundo seus valores simbólicos de capital federal que articulam, além das funções de sede administrativa, elementos que os caracterizam como o coração da cidade, lugar do convívio cotidiano e vida pulsante. Monumental, o Capitólio situa-se no ponto mais elevado do plano, agregando valor simbólico. Ele está inserido num parque de monumentos, museus e esculturas sobre a história nacional.

A construção, tida como momento simbólico da história de uma Cidade Nova, tem garantido os seus valores. Com especial atenção, são destinadas áreas e condições especiais para a população construtora e para os edifícios sedes, conformando um *centro histórico* diferente do coração da cidade. O **Núcleo Gerador e as Construções Iniciadas**

69. Esquema geral do projeto

70. Capitólio e Parque da Cultura

são identificados de modo peculiar, ressaltando seus valores pouco reconhecidos pela maioria dos planos.

O **Abastecimento de Água e Saneamento** e o **Abastecimento de Energia Elétrica** são garantidos pela potencialização dos recursos naturais do sítio. Essas definições partiram de um levantamento minucioso das necessidades e viabilidades dessa exploração.

A conformação estética auxilia na construção e transferência por fases da Nova Capital. Ao invés de ser transferida abruptamente ela tem sua transferência dada paulatinamente de acordo com a construção de cada um dos edifícios administrativos que demarcam as vias perimetrais da cidade. As atividades a eles agregadas também são concluídas por fases. Além de se destacarem por sua posição, esses edifícios administrativos têm gabaritos mais elevados, de 5, 7 e 12 pavimentos. O plano tem assegurado, portanto, a sua viabilidade de transferência e seu valor simbólico, tendo nos prédios administrativos o partido de sua concretização.

A matriz de todas essas proposições encontra-se no estudo minucioso da **Fundamentação Sócio-Econômica**, em que a equipe demonstra as estimativas para a população. Como resultado uma definição das principais atividades da Nova Capital exaustivamente dimensionadas.

E na eloqüência do planejamento total, da vontade do controle sobre todas as hipóteses e situações futuras, o plano prevê a estabilidade da população, sem grandes saltos, portanto sob controle e diretamente subordinada ao projeto previsto. E apostando no equilíbrio demográfico a partir do cálculo dos servidores públicos não prevê a imensa massa de imigrantes que para lá se voltam com a sua construção e inauguração.

Ao expor métodos para se prever as condições sócio-econômicas da Nova Capital Federal do Brasil o plano cria um sistema, um modo de articular a criação de novas cidades, embasado pelo exemplo de uma cidade administrativa. Estatísticas, regras, previsões compõem os quadros que ilustram as necessidades do plano a ser proposto. Utilizado como forma de conhecimento da realidade futura da Capital Federal, o método indica soluções para a efetivação de um desenho urbano. Dentro do conceito flexível, através de seu crescimento e desenvolvimento, o plano busca nas suas definições um modelo de cidade que se contrapusesse aos modelos deficientes tradicionais, ao mesmo tempo em que incorporasse exemplos consagrados de espaços abertos ou soluções arquitetônicas.

A previsão e a condução quase que natural do processo de crescimento da cidade é, portanto, uma das principais artimanhas para dar coesão a um plano que nasceria da conjunção de células. Integração, descentralização e continuidade garantem a conformação da cidade.

71. Esquema geral do projeto

72. A zona pioneira e seus fatores de crescimento urbano

73. Corte tipo

74. Unidade de habitações para 15 a 18 mil pessoas; contígua à zona residencial da unidade está sua zona de comércio e trabalho com o edifício público que a caracteriza

75. Esquema-síntese do plano piloto

76. Esquema viário na zona comercial

77. Zona hoteleira

78. Acesso Norte: o abastecimento

79. Acesso sul

80. Parque da Ferradura: área verde, sede da recreação coletiva da cidade; culminância das áreas verdes integradas, destinadas a cultivar o espírito cotidianamente

81. Uma calçada da zona comercial: corredor de vitrinas, via exclusiva de pedestres

82. Futuras unidades de Habitação

83. Capitólio

5. Plano Piloto da Futura Capital Federal – Brasília

Eurípedes Santos, engenheiro e urbanista

Fonte

Prancha do plano geral – Brasília: Trilha Aberta.

Estrutura do Plano - Legenda

Distrito 1 (célula A, célula B, célula C, célula D), Distrito 2 (célula A, célula B, célula C, célula D), Distrito 3 (célula A, célula B, célula C, célula D), Distrito 4 (célula A, célula B, célula C, célula D), Núcleo Administrativo, Parque Nacional, Núcleo Esportivo, Núcleo Universitário, Parques, Núcleo Industrial (Esporte, Conjunto Residencial e Hospital), Estação Ferroviária, Estação Rodoviária, Aeroporto, Faixas Arborizadas, Grande Lago, Cinturão Agrícola.

A análise do projeto de Eurípedes Santos foi dificultada devido à falta de fontes para a sua compreensão. Diante apenas da reprodução de uma prancha podemos, tão somente, identificar alguns dos elementos utilizados. Neles destacam-se o viário reticulado e o zoneamento funcional (habitações, o centro administrativo, a estação ferroviária, as indústrias e o núcleo universitário).

84. Plano Piloto da Futura Capital Federal

O traçado ortogonal e a setorização das funções

O desenho apresenta, a priori, uma dimensão diferenciada para o lago. Em menores proporções, o lago desenha a figura de um Y, sem os recortes e 'braços' que o caracterizam nos demais projetos e como foi projetado definitivamente. Situação decorrente de uma escolha de cota diferenciada.

Esse fator implicou em uma implantação mais próxima da represa, ocupando uma dimensão menor que a usual, sobretudo se comparado ao projeto vencedor de Lúcio Costa. O centro administrativo ganha evidência por estar colado às bordas do lago, limitando a cidade no seu quadrante leste. O restante do projeto desenvolve-se num grande conjunto de malhas ortogonais limitadas em todo o quadrante oeste pelo Núcleo Industrial, no quadrante norte pela Estação Ferroviária, e sul pelo Núcleo Universitário.

Ao centro, ocupando a área mais alta do sítio, está o cruzamento de todo o viário e uma área verde, que dá continuidade a um grande eixo perspectico que se direciona ao Núcleo Administrativo.

A apropriação do sítio parece não ter feito grandes concessões à topografia, apenas identificando seu ponto mais alto com a área verde central do plano. A localização do Núcleo Administrativo junto ao lago confere-lhe condição paisagística privilegiada e monumental pelo direcionamento da principal avenida no eixo Leste-Oeste.

A legenda permite-nos compreender a hierarquia atribuída a cada um dos núcleos, em que prevalecem, provavelmente, as áreas residenciais, grande parte da área projetada da cidade, somando 4 distritos subdivididos em 4 partes cada um.

A área industrial merece destaque por apresentar uma situação autônoma do restante da cidade. Estruturada a partir do eixo da Rodovia Principal (Luiziânia a Planaltina), desenvolve-se não apenas com infra-estrutura para os serviços, mas concentra, também, áreas residenciais, hospital e área para esporte. Essa estrutura denota a importância atribuída à categoria industrial e a seus trabalhadores no plano da Nova Capital.

As áreas verdes são privilegiadas em todo o entorno da cidade e dentro dela. O que nos indica a designação do uso externo ao traçado da cidade, um grande cinturão agrícola, provável fonte de abastecimento da cidade e área de preservação de seu crescimento, evitando sua expansão desordenada.

Internamente ao traçado, a cidade conserva vários bolsões de parques e áreas igualmente arborizadas. Ao longo das principais avenidas nota-se a colocação maciça de arborização, e junto ao ponto de intersecção dos eixos e nas áreas junto ao Núcleo Administrativo e Universitário, têm lugar para os parques, ressaltando, na malha ortogonal, a predominância do verde.

Os distritos, áreas residenciais, seguem uma hierarquia de vias identificada pelas diferentes dimensões de largura no seu traçado, e definem as áreas dos lotes que ocupam a grande parcela do plano. Essa indicação permite-nos avaliar a densidade baixa do plano, já que é estruturado por uma grande área destinada às residências individuais.

O projeto parece firmar-se, apenas, no ideário racionalista em que prevalecem malhas ortogonais definidas pelo viário, excetuando-se apenas as áreas de parques junto ao Núcleo Administrativo e Universitário. Estes apresentam, em certa parte do conjunto, um traçado pitoresco, utilizando-se de traçado curvo descomprometido com a eficiência dos transportes e comunicações até então predominantes. A utilização de um cinturão verde como medida de controle da expansão e forma de abastecimento da cidade também é recorrente em outras soluções.

85. Principais Núcleos

86. Principais Vias

6. Plano Piloto da Nova Capital Federal

José Otacílio Sabóia Ribeiro

Fontes

Mapa original do plano: Plano Geral da Cidade e seus Arredores

Entrevista concedida por José Otacílio Sabóia Ribeiro, filho, a Jeferson Cristiano Tavares, Rio de Janeiro, 24 de julho de 2001, Rio de Janeiro.

Conteúdo da Planta

Zona Central (Parque Ferroviário, Entrepasto – Service Center -, Comércio Atacadista, Comércio Varejo, Centro de Negócios, Centro Cívico Municipal, Centro Cívico Federal), Bairros (Apartamentos Jardins, Freguesia – Neighborhood Unit – Centro Comercial dos Bairros, Escola Secundária, Estabelecimento Hospitalar, Igrejas Matrizas, Quartel), Espaços Verdes (Centro Esportivo-Recreativo Local, Desportos Náuticos, Estádio-Desportos Terrestres, Desportos Hípicos), Elementos Geradores do Plano (Congresso Nacional, Presidência da República, Supremo Tribunal, Paço Municipal, Catedral, Palácio Episcopal, Terminal Ferroviário, Parque – Avenida Central -, Praças e Jardins Arquitetônicos, Avenida do Congresso), Elementos da Estrutura Urbana (Estradas de Ferro, Auto Estradas, Estradas Intermunicipais, Avenida-Parque, Artérias Urbanas, Vias Sub-Arteriais) e a Distribuição das Áreas do Sítio da Cidade.

O projeto do engenheiro José Otacílio Sabóia Ribeiro é, certamente, o mais inusitado do conjunto dos planos concorrentes. Apresenta uma postura eclética ao reunir conceitos de planejamento regional, unidade de vizinhança e um traçado geométrico monumentalizante. Distingue pela implantação distanciada do lago apropriando-se da topografia de modo muito peculiar. Suas referências acadêmicas tornam-se visivelmente explícitas no conjunto do planejamento, demonstrando um esforço plástico na definição de um centro administrativo federal.

87. Plano geral

O hibridismo das referências

Com formação da escola politécnica, Sabóia Ribeiro teve uma profícua atuação junto ao meio público em obras de caráter urbano. Sobretudo no Rio de Janeiro, onde teve oportunidades de trabalhar na Prefeitura e na Universidade Federal. Assim se caracterizou, tendo atuado em diferentes áreas e sempre ligado ao serviço público.

Seu projeto apropria-se de elementos do urbanismo clássico e acadêmico ao lado de soluções urbanísticas atuais. O traçado lembra claramente os planos barrocos, sobretudo o projeto do Palácio de Versalhes, com seus eixos perspéticos, a monumentalização do poder central e o controle sobre as visuais e o potencial paisagístico definido. Ressaltando os símbolos da capital, o autor incorpora o estilo barroco na qualificação dos espaços administrativos, representando o aspecto cívico da cidade. O sistema da unidade de vizinhança na estruturação habitacional é denominado de freguesia, em que se vinculam, aos prédios residenciais, grandes porções de áreas verdes, serviços e comércio. No macro-planejamento prevalecem as diretrizes para as atividades do entorno e a garantia de comunicação entre as diferentes cidades da região. O controle sobre os usos do solo através de áreas de proteção; construção da paisagem natural; apropriação das qualidades lacustres; representam, em âmbito regional, os cuidados e interesses com o entorno.

*Sabóia Ribeiro (filho): (...) Meu pai passou, com certeza, isso eu me lembro muito vivamente, ele passou seis meses pelo menos fazendo o planejamento regional. Tinha uma equipe de seis arquitetos trabalhando com ele.*¹⁹

Um olhar singular sobre o sítio

Prevalecendo o traçado viário, o zoneamento funcional e a definição das áreas não edificadas a partir do planejamento regional e local, o plano destaca, sobretudo, a importância de um centro cívico para uma capital federal. As atribuições denotam o caráter simbólico da cidade através da monumentalidade conferida aos edifícios públicos, mas também pela relação estabelecida com os espaços abertos, seguindo um padrão de cidade imersa num campo verde, rodeada de elementos naturais, totalmente monumentalizada ao se afastar do único elemento natural que poderia competir com o projeto, o lago. Servindo de moldura à Nova Capital, a definição da relação entre o lago e a cidade torna-se distante e deixa, portanto, de ser orgânica, como ocorria na grande maioria dos projetos. Essa implantação enaltece o plano urbano, localizado já na parte mais alta do sítio e utiliza-se do lago como ornamento paisagístico, descolado da cidade.

O contato, intermediado por uma via de circulação e por algumas poucas atividades a ele anexadas, salienta a independência da paisagem construída pelo traçado barroco contraposto à paisagem bucólica do lago. Evidenciando as diferenças e atribuições, a escolha reflete a busca por uma condição diferenciada do plano urbano para a Nova Capital, isolada e servida pela natureza sem, entretanto, fazer parte dela. As praças e jardins arquitetônicos destacam-se pela inserção no plano viário e colaboram para a sua monumentalização. Em momento algum competem ou se tornam nos elementos principais do projeto.

Destaca-se o Centro Cívico Federal pela sua dimensão e localização e as porções de edifícios residenciais distribuídos continuamente numa grande área verde. Compõe a freguesia ao lado de um núcleo de equipamentos esportivos, escolar, religioso, político e hospitalar.

Prevalece, ainda a orientação segundo os eixos N-S, E-W na disposição das principais vias e na conformação estética da cidade. Eixos, círculos e diagonais conformando os limites e o interior do plano urbano e demonstram a proximidade entre os ideais de beleza do urbanismo acadêmico. A rigidez geométrica ressalta as formas regulares nos cruzamentos em contraposição às formas sinuosas das áreas habitacionais. Entretanto, a organização do viário segundo uma hierarquização, além do caráter de parques lineares para algumas avenidas, evidencia a proximidade com as diretrizes mais contemporâneas.

Um plano eclético

A porção destinada ao centro cívico e ao planejamento regional ocupa uma área muito pequena do território, sugerindo alta densidade do projeto. O ponto mais alto do sítio é identificado como elemento estruturador da cidade e a partir do qual se desenvolve o plano, em sentido oeste. Áreas verdes e de preservação, ao lado da monumentalidade e do traçado acadêmico, sugerem as principais relações espaciais da capital federal.

A única peça gráfica do projeto, uma prancha com a implantação do plano, apresenta um índice dividido em zoneamentos: Zona Central, Bairros, Espaços Verdes, Elementos Geradores do Plano (equipamentos e edifícios urbanos), Elementos da Estrutura Urbana (sistema de circulação) e a Distribuição das Áreas do Sítio da Cidade, através dos quais é dada a hierarquia para determinados pontos da cidade e se definem os principais equipamentos que organizam o restante do plano urbano.

88. Implantação

89. Centro da Cidade

Entre o ponto mais alto do sítio e o lago fica definida uma grande faixa sem indicação aparente de uso. Essa definição de implantação contraria todos os demais planos elaborados (exceto o de Cascaldi e equipe) e lhe confere uma peculiar característica em se afastar da orla lacustre, mantendo alguns esparsos usos junto às duas principais baías conformadas pelos seus braços. Nessas porções, sem muitas especificações, podemos identificar áreas residenciais com o mesmo esquema de unidades de vizinhanças utilizado no restante do plano: as freguesias. Áreas de vegetação, apartamentos jardins e uma via lacustre encerram o uso dessa porção. Na sua ponta superior um Parque Ferroviário destaca-se pelas suas dimensões.

A localização distante do lago permite salientar os eixos perspécticos que organizam o plano, além de privilegiar as condições topográficas locais. A emolduração da cidade pelo lago está muito presente nessa implantação e na destinação de grandes áreas verdes ao seu redor, e o distanciamento confere uma liberdade na composição plástica do conjunto além de permitir uma apropriação paisagística diferenciada.

O planejamento regional demarca o entorno da área ocupada pelo desenho da cidade e pelo contorno do lago onde são destacadas atividades e diretrizes para o uso dessas grandes porções. As auto-estradas, com saídas para Corumbá, Anápolis, Formosa, Planaltina, Unai e Cristalina, indicam a necessidade de comunicação com as cidades já existentes na região. Esse sistema viário compõe ligações regionais e articula todas as áreas já consolidadas à Nova Capital Federal.

Uma extensa via de circulação contorna e define a região planejada. As Florestas Protetoras de Mananciais buscam preservar o potencial natural. Na área sul do plano, Sítios e Fazendas marcam a forma de ocupação. Também nesse quadrante estão localizadas algumas atividades produtivas, como granjas e uma faixa pomohortícola. Ao sul, respeita-se a localização do aeroporto pré-definido. Em todo o quadrante leste situam-se atividades voltadas à preservação, estudo e pesquisa, como o Parque Nacional, Estação Biológica e as Florestas Econômicas (sem a especificação das atividades).

As áreas divisoras de água e a margem do lago receberam uma cinta verde em toda a extensão. Nas áreas de topografia acentuada, como o extremo leste da borda do lago, foi demarcada por uma via de contorno, interligada ao sistema do traçado da cidade. Essa solução restringe a área do centro urbano e o separa do restante periférico, designando-o ao tratamento regional. Essa via contorna os braços mais longos do lago e engloba todo o plano da cidade, como se duas circunferências se tangenciassem no lado oeste do plano. Essa figura descreve outra característica do plano, a preocupação estética em definir desenhos claros e em estreito diálogo com a tradição urbanística. Por exemplo, o viário externo à cidade e a avenida que engloba toda a área urbana configuram-se, quase, como dois círculos, que seguindo a topografia na maior parte do traçado, procuram as formas mais perfeitas e harmoniosas.

De fácil assimilação no sistema definido para a cidade prevalecem grandes eixos perspécticos, pontos de fuga em edifícios públicos e jardins monumentais. Auxiliado pela evidência da topografia, o traçado assemelha-se muito à tradição francesa barroca da cidade como cenário monumental. O grande centro também é marcado pelas diagonais e pelo grande eixo monumental. Uma avenida parque secciona-o ortogonalmente. O próprio zoneamento enfatiza a diferenciação da área de valor simbólico representante das funções administrativas da cidade.

O centro, estruturado pelas grandes vias e pelos eixos que as entrecruzam, também é formado por grandes jardins e parques nos eixos de visão, e em alguns deles sobressaem, de forma monumental, edifícios públicos cívicos ou religiosos. No seu extremo leste está localizada a estação ferroviária, no limite entre a cidade e o início da área desocupada. Inserida junto a um parque com a denominação *Parque Ferroviário*, a estação limita a área de entrepostos, destinada à armazenagem de todas as mercadorias e produtos da cidade. Em seguida as áreas de comércio atacadista e varejista, e dentro deste último, o centro cívico municipal. Em seguida o centro de negócios que articula o centro cívico federal, o maior do plano, onde se concentram os principais edifícios administrativos e religiosos.

As praças e jardins arquitetônicos integram o restante dos monumentos dando o aspecto grandioso para o centro. Distribuídas no interior desse traçado, as zonas comerciais preenchem os espaços que ajudam a conformar o traçado rígido monumental.

Ao redor do centro, e conformando a primeira circunferência da área urbana, estão localizados os bairros, ou como se distingue na legenda, as freguesias, adaptação brasileira que é atribuída às estruturas de unidades de vizinhança. Neles estão os apartamentos jardins que têm início na área de comércio varejista e atinge as bordas do centro cívico federal. Assim denominados esses edifícios são inseridos em células triangulares com uma composição aparentemente modernista, ao se alinharem continuamente ao longo de um grande jardim no centro de cada célula.

Definidas pelo plano viário, as freguesias seguem o modelo físico das unidades de vizinhança ao concentrarem alguns equipamentos de utilidade pública, permitindo a autonomia de cada célula. Ocupam a maior área do plano e tem a concentração dos equipamentos nos principais cruzamentos das vias, ao redor das ilhas de confluências das artérias urbanas. Os equipamentos locados são escolas secundárias, centro esportivo-recreativo local, estabelecimento hospitalar, centro cívico federal, igreja matriz, apartamentos jardins. A organização cria células e agrupa várias porções de 'quarteirões'. Ao todo podemos identificar 7 grupos de centros de freguesias ao redor do centro além de mais dois núcleos, juntos à borda oeste do lago em posição privilegiada e de destaque, e um no braço do quadrante norte do lago.

Além de não haver maiores especificações quanto à conformação dessas áreas, ao tipo de moradia definida, fica evidente a relação que as áreas residenciais guardam com as referências do modelo físico das unidades de vizinhança.

Centros náuticos, esportivos de grande escala são distribuídos ao longo das grandes áreas verdes e se integram com a paisagem terrestre e aquática. Quartéis são espalhados pelo plano em vários pontos da cidade.

Para cada área fica estabelecida uma reserva do sítio:

Total da área do sítio da cidade	22.777	ha.	
Áreas Urbanas	11.509,1	ha.	50,5%
Parque de Combustíveis	333,7	ha.	1,5%
Faixa Pomo Hortícola	2.219,4	ha.	9,8%
Lago do Paranoá	3.668	ha.	16,1%
Estabelecimentos Isolados da União	5.468	ha.	22,1%

No plano, dois aspectos merecem atenção. O primeiro refere-se à articulação de experiências e modelos urbanísticos. Essa articulação reflete o conhecimento do autor das principais vertentes urbanísticas do período e as configura a partir de meios típicos da gestão pública, ou seja, do planejamento geral. O segundo aspecto refere-se ao modo como esse diálogo é estabelecido, criando uma concepção eclética de desenho urbano. Para cada função é atribuída uma vertente urbanística. Assim têm destaque as áreas residenciais com postura anglo-saxônica. Ao Centro Cívico, a monumentalização barroca. À região, diretrizes de usos e comunicações.

O partido adotado e a disposição do conjunto permitem-nos compreender suas principais referências e a articulação segundo intenções precisas. A clareza no desenho e na distribuição de alguns elementos e equipamentos urbanos esclarece uma posição urbanística pouco explorada no escopo dos planos abordados até então, porém, demonstra a facilidade com que se articulavam, naquele período, posturas, teorias e experiências as mais diversas para a composição urbana. O autor busca a coesão nas soluções reconhecidamente tradicionais e acadêmicas, e nas posturas de vanguarda, inovadoras do ponto de vista urbanístico.

Seu plano piloto comprova a predominância, não de apenas uma vertente arquitetônica ou urbanística, mas a predominância de vários princípios que se articulavam entre si. Refletindo a cultura do período, o plano expõe uma das marcas mais evidentes do urbanismo nacional, a junção de distintas posturas.

90. Plano geral

7. Plano Piloto da Nova Capital do Brasil

MM Roberto

Marcelo Roberto, Maurício Roberto, Antonio A. Dias, arquitetos. Assistência, Ellida Engert. Arquiteto chefe e engenheiro Paulo Novaes. Planejamento agrícola: Fernando Segadas Vianna, engenheiro agrônomo. Cooperação dos arquitetos Estephania R. Paixão, Marcello Campello, Marcello Fragelli e Sergio A. Rocha, dos engenheiros H. J. P. Linnemann, Ivo Magalhães, J. M. Azevedo Neto, J. R. Rego Monteiro e N. A. Gaspar; do estatístico Antonio A. Teixeira de Freitas; do atuário João Lyra Madeira e do escultor Alfredo Ceschiatti.

3º. e 4º. colocado

Comentários do Júri

Suposições

7 unidades urbanas de 72.000 pessoas cada uma, aumentando normalmente para 10 e, no máximo, 14 unidades

População máxima *tolerada* acima de um milhão

Cada unidade tem como centro um departamento governamental

Críticas

1. Embora seja um plano para a *cidade do bem-estar*, é desumano a ponto de serem controladas e restringidas todas as posições e circulações
2. O ideograma da Unidade urbana de 72.000 habitantes é válido para qualquer cidade numa região plana; não é especial para Brasília, não é o plano para uma capital nacional
3. As partes são separadas, isto é, suas relações não têm caráter metropolitano; a cabeça permanece a mesma, enquanto os 7 corpos crescem para 10 ou 14, com vida própria diferente

Vantagens

1. O estudo sobre utilização da terra é o melhor e mais completo de todo o concurso
2. Os tipos de fazenda e aldeia são excelentes
3. O programa para construção e financiamento é prático e realista

Fontes

Revista ARQUITETURA E ENGENHARIA, n. 45.

Módulo n. 08

Conversa informal concedida por Márcio Roberto a Jeferson Cristiano Tavares, Rio de Janeiro, julho de 2000.

Estrutura do Relatório: I - METRÓPOLE - A Capital e o Distrito Federal, Dimensionamento Básico, O Núcleo Essencial do Governo, A População Conveniente para a Área do Distrito Federal, População Normal Recomendada, População Máxima Admitida, População Limite, Composição da População, O Plano Diretor, Utilização da Terra, Área da Capital, Parque Federal, Estabelecimentos Diversos Fora das Unidades Urbanas, Áreas Urbanizadas Fora da Capital, Áreas Agrícolas e de Reservas, Utilização das Terras Agrícolas, Utilização das Áreas não Agrícolas, Divisão Mínima da Terra, Distritos Rurais, Zona Urbana do Distrito Rural, - II - A URBE - Diversidades, Características Gerais da Unidade Urbana, Distribuição do Comércio e Serviços na Área da Unidade, Os Transportes, Diversidade das Unidades Urbanas, Organização das Unidades Urbanas, Vizinhanças, Grupo Funcional, Centro de Vizinhança, Setores, Centro de Setor, Core, Organização do Core - III - A COMUNIDADE - Formação da Capital e da Área do Distrito Federal, Investimento e Financiamento, Base de Cálculo de Financiamentos Imobiliários, Obras da Cia. Urbanizadora, Despesas de Natureza Privada, A Economia do Distrito Federal, Determinação da Capacidade de Abastecimento e Áreas Necessárias à Produção de Alimentos, Estabelecimentos Agrícolas, Fazenda Modelo, Serviços de Utilidade Pública, Abastecimento de Água, Esgoto, Organização Política e Administrativa, Sugestões para a Lei Orgânica do Distrito Federal, Legislação, Sugestões para Lei do Plano Diretor do Distrito Federal.

O projeto proposto pela equipe coordenada pelos irmãos Roberto demonstra a cultura urbanística nacional através de um experimentalismo sem precedentes na tradição internacional e nacional. Negando as posturas racionalistas, defende uma cidade diversificada, orgânica e descentralizada, contrariando os grandes centros urbanos congestionados e as tradicionais capitais barrocas, cuja escala monumental inferiorizava o próprio cidadão. A utopia de uma nova sociedade transparece na idealização de uma nova forma de organização política ditada pelas relações espaciais propostas. O planejamento regional deixa de estar separado da estrutura do centro administrativo, transformando-os num só elemento de organização do sítio. O desenho da capital federal é o próprio planejamento regional.

91. A Capital

A descentralização e a cidade como planejamento regional

A proposta constrói a Nova Capital como um organismo em que a definição das partes é fundamental para a compreensão do todo. O plano corresponde ao perfil dos planejadores em que, apoiados nas pesquisas e estatísticas, definem padrões rígidos para a concretização do planejamento como arma reguladora da realidade e agente transformador social.

Quase nenhuma referência internacional urbanística é explicitada pelo plano, exceto as críticas contínuas aos modelos modernistas racionais e aos de cidades tradicionais que sobrepõem a monumentalidade barroca à escala humana. Porém, é inevitável a comparação do modelo de células com os diagramas de E. Howard, de cidade-jardim. As formas circulares adotadas pelo urbanismo inglês aproximam-se muito da distribuição dada à Nova Capital. A divisão em núcleos descentralizados e autônomos que juntos conformam uma metrópole também é o princípio básico na organização das cidades-jardins, que unidas em número de sete formariam uma grande cidade. A criação de cinturão verde ao redor das células para preservá-las da expansão desordenada e com fins para abastecimento e lazer é igualmente utilizado como solução no projeto dos irmãos Roberto. Articulando essas diretrizes e evitando citações diretas de autores ou posturas urbanísticas, o plano busca, em termos como vizinhança e core, a sintonia com a crítica e com as respostas mais recentes ao urbanismo racionalista.

A auto-suficiência atribuída às células é garantida pelo esforço na conformação de um novo modelo social em que pesa um completo planejamento definindo, até, quantas barbearias seriam necessárias em cada unidade urbana, ou chegando a precisar o número exato de habitantes para cada área. Refletindo o trabalho de pesquisa, o método para a composição de uma nova cidade é comprovado a partir de gráficos, estudos, tabelas, expectativas e estatísticas as mais variadas.

O dimensionamento da cidade foi previsto para um prazo entre 50 e 100 anos, assim a Nova Capital iniciaria um processo de política demográfica e territorial para o controle da distribuição e crescimento das unidades. Em se tratando de uma capital federal, partiu-se, primeiramente, para a definição do núcleo do governo para então articular os demais centros. Estima o número de funcionários públicos necessários em cada área e a somatória de funcionários federais. Ao fim de 20 anos, a população de funcionários federais chegaria a 80.000. Considerando que os funcionários federais representassem 37% da população total, a cidade teria um mínimo de 630.000 habitantes, podendo alcançar 1.260.000 habitantes. O plano exalta a preocupação de, ao propor um novo modelo urbano, atingir o equilíbrio de toda a região a partir do planejamento regional.

Tabelas orçando o valor das obras, da compra do terreno, enfim, do custo para se construir a Nova Capital demonstram um estudo inédito desse porte e que pode servir de base para a compreensão do processo de construção civil do período, apresentando os juros, os valores, e formas de viabilização.

Uma nova proposta social e política

A crença num urbanismo utópico é ilustrada pelas formas abstratas dos sete hexágonos (as Unidades Urbanas) sobrepostos à topografia local como diagramas em que se sustentam estimativas complexas da população, das suas atividades e das formas de sua viabilização. Assim, as principais soluções ordenam-se a partir do zoneamento funcional; da descentralização das funções; do planejamento regional; das formas de expansão urbana; da adequação às condições naturais do local; do diálogo com as características da população e da compreensão dos valores culturais. Tendo sido destacado pelo júri do Concurso, o projeto apresentado ousou nas propostas e colocou a discussão urbana como um novo modo de estruturação das cidades e do poder político.

A busca por um perfil de cidade em pleno diálogo com as características culturais do país e a sua compreensão como um elemento de forte predominância simbólica devem ser destacadas como principais metas do plano, fazendo refletir um novo modelo político transformado pelas definições espaciais.

No âmbito político e administrativo do Distrito Federal são sugeridas novas formas de trabalho. Para a equipe, a forma de representatividade está relacionada às formas espaciais da cidade. Cidades sem planejamento são, em grande parte, as responsáveis pelas incongruências no governo. Portanto a reformulação política estrutura-se a partir da descentralização funcional de cada célula, e não por ministérios, sendo estes agrupados às funções de cada Unidade, podendo haver mais de um ministério em cada célula.

Denominado pelo júri do Concurso como um modelo de cidade que poderia ser aplicado a qualquer terreno plano, a afirmativa é correta e confirmada pelos esforços em se criar um sistema integrado. Implicando num método de trabalho, o resultado apresenta um modelo de cidade possível de ser reproduzido pela sua autonomia e simplicidade de organização.

A proposta avança ao edital e promove a capital federal a um novo meio de transformar a sociedade e sua representatividade política.

Uma cidade para cidadãos e não para escravos ou máquinas²⁰

Sete hexágonos interligados por parques públicos compõem a principal estrutura do plano para a Nova Capital. Concentram uma densidade média entre 126 e 252 hab/km² na área do Distrito Federal, 50,4 hab/km² na Capital e

92. Unidade Urbana

142 hab/km² nas Unidades Urbanas, podendo comportar até 1.260.000 habitantes através da duplicação das células no restante do sítio. O ponto mais alto é demarcado por uma torre de rádio e televisão e por um belvedere. A implantação ocupa toda a borda do lago tendo no seu extremo leste o Parque Nacional onde se concentram os três poderes e a residência presidencial – entre outros equipamentos. O restante do planejamento define distritos rurais para o abastecimento da capital. A cidade foi prevista para ser construída entre 7 e 10 anos.

O planejamento regional, denominado de macro-escala, define a **Metrópole** segundo o dimensionamento populacional de toda a região. A distribuição dos habitantes ficaria assim composta:

07 Unidades Urbanas (07 x 72.000)	504.000
10 Distritos Rurais (10 x 10.400)	104.000
Isolados	22.000
Total	630.000

93. Esquema geral do Distrito Federal

Os Distritos Rurais, responsáveis pelo abastecimento da Nova Capital, foi a formalização do planejamento regional, atribuindo-lhes funções e indicando as formas de uso e relações com o restante do Distrito Federal. Administrados pelo próprio governo, foram organizados para sediar parte da população que se destina à produção agrícola (através de 8 categorias definidas) e da pecuária, segundo análises do solo da topografia e da cobertura vegetal. São destinadas, estritamente, ao abastecimento da Nova Capital. Áreas de preservação foram demarcadas para manter o equilíbrio natural da região, sobretudo próximo aos cursos d'água e nascentes. Atribuindo funções paisagística, ecológica, comercial e de lazer, essas reservas, integradas às áreas de cultivo agrícola e de pecuária, definem um cinturão verde ao redor da cidade, abrangendo sua margem oeste e a margem leste do lago.

O Zoneamento divide a cidade em alguns setores: sete Unidades, um Parque Federal, um cinturão verde, zonas para grandes equipamentos, quatro cemitérios, e uma estação ferroviária, rodoviária e de reserva de cargas retiradas.

Na **Urbe** a descentralização resulta na composição dos hexágonos (Unidades) de 1.200m de raio, comportando 72.000 habitantes em 6 setores, subdivididos em 18 vizinhanças (cada vizinhança comporta 468 habitantes), todas autônomas atendidas por comércio e serviços nas diferentes escalas. No centro de cada uma, destaca-se o Core, marco principal e atração de convívio cotidiano.

Com as mesmas dimensões em todas as Unidades, os Cores diferem na forma e na composição, pois representam, cada um, uma função administrativa, nas quais atrelam-se os diversos ministérios. Busca-se, ao mesmo tempo, a monumentalidade e o acolhimento de uma praça preservando a escala humana. As funções são assim definidas:

Unidade 1 - Administração Regional - Centro da administração regional e metropolitana. Órgãos executivos da estatística federal, escolas e institutos relacionados com a administração e a pesquisa econômica.

Unidade 2 - Comunicações - Órgãos diretores dos sistemas nacionais de comunicações e transportes. Centros de estudos técnicos.

Unidade 3 - Finanças - Centro Financeiro metropolitano - Órgãos fazendários nacionais. Sede de grupos financeiros nacionais.

Unidade 4 - As Artes - Centro de manifestações artísticas da Metrópole. Grandes teatros e casas de diversões. Artesanato de arte. Escolas de arte. Escola de artes plásticas, música e danças, grandes residências, embaixadas.

Unidade 5 - Ciências e Letras - Órgãos nacionais da educação e da cultura. Reitorias das Universidades. Escolas e Institutos de ciências e letras. Educação física.

Unidade 6 - Bem-estar social - Centros de pesquisas e estudos médicos e sociais. Órgãos de assistência e proteção social. Organizações sindicais.

Unidade 7 - Produção - Órgãos nacionais de auxílio à produção. Planejamento econômico. Defesa dos recursos naturais. Institutos e comissões concernentes aos diversos setores econômicos.²¹

Casas geminadas, individuais, ambas com um ou dois pavimentos, e edifícios de 2, 3, 10 e 17 pavimentos garantem o bem estar da população uma vez que organizados para não prejudicarem suas vizinhanças.

O Parque Nacional é marcado por conjuntos de praças, rampas, anfiteatros, estações de *monorail* que lhe conferem singularidade, sobretudo ao incorporar ao conjunto um farol junto ao lago. Encerrando grande importância simbólica, o conjunto dialoga perfeitamente com o projeto da cidade ao permitir completa autonomia às demais funções delineadas nas Unidades.

Grandes equipamentos são localizados em áreas isoladas garantindo o livre acesso.

A circulação, porém, sofre grandes reformulações. É abolida a idéia de automóvel como forma de circu-

lação cotidiana do cidadão. Fica destinado, apenas, a passeios e à circulação de grandes distâncias. As vias hierarquizadas são destinadas aos transportes de cargas e manutenção, somente. Os trajetos entre as Unidades e o Parque Federal são feitos de *monorail*, de forma rápida e os percursos nas Unidades são feitos a pé ou por esteiras rolantes, devido à localização próxima entre trabalho–residência e comércio/serviços–residência (as distâncias médias antes de 6 a 12 Km baixaram para 1 Km a 150 metros). Assim fica garantida a idéia de rua tradicional devolvida ao pedestre, sem esforços para se criar viadutos ou túneis como forma de organização da circulação. Os meios de transporte público são gratuitos, com gastos já inclusos nos impostos. São considerados, portanto, como um serviço público.

O sistema de transporte e circulação da Nova Capital implica não apenas na transformação dos meios de locomoção - calçadas rolantes e *monorail* - como também nos hábitos do cidadão, devendo excluir o transporte automotivo de seu cotidiano, usado apenas em situações restritivas. Entretanto a hierarquização das vias e a completa separação entre pedestres e automóvel também são adotadas, como na totalidade dos planos.

A **Comunidade** define alguns parâmetros para a viabilização da Nova Capital a partir do destino da população e das formas de construção da cidade.

As sugestões para a Lei Orgânica definem desde a área do Distrito Federal, incorporando conceitos da divisão política do território e avança às formas de representatividade, ao incorporar novos modelos administrativos. Vincula toda e qualquer alteração do plano urbano ao Plano Diretor. Trata, ainda, dos custos e da forma de transição da Nova Capital. Ainda que os tópicos não se aprofundem em questões mais polêmicas, procura inaugurar formas de reger a Nova Capital, suplantando-a dos vícios de uma cidade sem planejamento.

O modo de construção da cidade estaria entregue às entidades construtoras a partir de vias legais para se evitar a compra e venda por mera especulação imobiliária. À Cia. Urbanizadora ficariam as funções de arruamento e serviços públicos e o controle sobre a venda dos terrenos para as Cia de Seguro, Construtoras, Institutos, etc. Estas, por sua vez, seriam responsáveis pela construção dos edifícios e pela sua venda. Planilhas e tabelas comprovam a viabilidade do empreendimento.

Especial atenção é dada à população construtora. Para ela seriam criadas condições para ser absorvida no decorrer da conformação da cidade. Os estudos apontam hipóteses para a formação da sociedade brasiliense nos diferentes ritmos da construção.

Assim se desenvolve uma proposta pragmática, abrangendo vários fatores na composição e concretização da cidade. Elementos como legislação, controle de crescimento, abastecimento, transporte, utilização de áreas verdes para lazer e cultivo agrícola e pecuarista são algumas das formas de se viabilizar o projeto, ao mesmo tempo em que condições financeiras e formas para a construção dos edifícios são expostas comprovando a verossimilhança da transferência da Nova Capital.

Essa postura adotada corresponde à cultura urbanística nacional, entretanto, nesse caso, distingue formalmente por apresentar uma condição inédita da organização das partes da cidade e por contribuir com inovações na administração da Nova Capital.

94. Parque Florestal

95. Planta do plano para Brasília de M. M. Roberto

96. Parque Florestal

97. Unidade Urbana

98. Esquema geral do Distrito Federal

99. Metrópole

100. Unidade

101. Planejamento Agrícola. Capacidade de uso da terra

102. Planejamento Agrícola. Distribuição das Culturas

105. Unidade Urbana

106. Parte da Unidade Urbana

107. Unidade Urbana

108. Unidade urbana 2

109. Unidade Urbana 3

110. Unidade Urbana 4

111. Unidade urbana 5

112. Unidade Urbana 6

113. Unidade Urbana 7

114. Zona Urbana do Distrito Rural

115. Praça interior de um Core

116. Crescimento previsto para a população - Hipótese de crescimento acelerado

117. Abastecimento de água

118. Equilíbrio econômico da população do distrito Federal

INVESTIMENTO E FINANCIAMENTO TOTAL EM 20 ANOS.

119. Investimento e Financiamento Total em 20 anos

120. Etapas de crescimento. Hipótese de crescimento acelerado

121. Planejamento agrícola. Fazenda modelo tipo E 50 ha. Planta das culturas

122. Organização política e administrativa do distrito Federal

123. Financiamento Imobiliário

124. Unidades Urbanas

125. Centro governamental

8. Plano Piloto da Nova Capital do Brasil

Predial e Construtora Duchen Ltda – Ricardo Brasília Paes de Barros Schroeder, engenheiro

Fonte

Xerox da prancha original apresentada – material cedido pelos familiares do autor

Estrutura da Prancha:

Prancha única: Plano Piloto: Traçado Básico da Cidade, Estrutura Urbana, Localização e Interligação dos Setores, Centros, Instalações, Serviços, Espaços Livres e Vias de Comunicação.

O projeto apresentado pela Construtora Duchen, de autoria do engenheiro Ricardo B. P. B. Schroeder, instrumentaliza os preceitos de uma cidade racionalista dando-lhe conotações patrióticas ao compor o centro da cidade com a figura da bandeira do Brasil. O zoneamento funcional, bem como o predomínio viário sobre as demais atividades, demonstra a aplicação dos conceitos modernistas sem filiações ideológicas, apenas como elementos de um modelo físico possível de ser reproduzido. Há, entretanto, uma excessiva exploração dos grandes equipamentos de infra-estrutura urbana espalhados ao longo do plano.

126. Planta do centro do plano piloto

A disseminação do modelo de cidade racional

O projeto é demarcado claramente pela referência aos ideais modernizantes daquele período. A cidade é dividida em 4 elementos – habitar, trabalhar, morar e diversão –, cujos principais norteadores são o zoneamento e o sistema viário. Entretanto, as referências encerram-se de modo superficial, sem mencionar sequer suas intenções sociais. São meras aplicações de fórmulas e modelos, onde os principais objetivos tornam-se elementos secundários.

Não restam dúvidas de que a cidade fora organizada em torno do modelo urbanístico modernista definido em 1933 pelo IV CIAM, correspondendo ao modo simples e funcional de se estruturar as atividades urbanas sem interferências entre atividades distintas. O zoneamento proposto previu uma rigidez e uma racionalidade desses dogmas, sem supor a articulação de diferentes funções num mesmo setor. Essa solução ilustra a incorporação de modelos apenas pelo seu viés espacial. Nesse período foi comum a instrumentalização desses conceitos, sem distinguir, por exemplo, as pertinências de cada sítio de intervenção. Generalizadas, as fórmulas foram aplicadas indistintamente conformando as mais inusitadas soluções.

O pragmatismo técnico para uma Nova Capital

O plano apresentado por uma construtora denota o objetivo do ramo imobiliário na oportunidade da construção de uma cidade nova. Apesar de não ter sido a única construtora a participar do concurso (e a lista de inscrições mostra um interesse ainda maior dos inscritos) a sua participação comprova a hipótese dos interesses mercadológicos suscitados sobre a construção da Nova Capital Federal.

O projeto evidencia, ainda, algumas soluções peculiares que se integram perfeitamente ao perfil de uma empresa de obras viárias. Despojado de conceitos teóricos e preocupado em providenciar condições mínimas para a instalação de núcleos populacionais o projeto é concebido por um especialista técnico de projetos urbanísticos, o engenheiro Schroeder, que enfatizou a importância da infra-estrutura da cidade, estabelecendo uma fórmula do uso e da localização de alguns desses equipamentos.

No centro do projeto, na área de maior destaque em que se concentram as principais funções e os principais valores cívicos, a circunferência principal é marcada pela presença dos grandes equipamentos de infra-estrutura urbana, que serão repetidamente localizados nos demais cruzamentos.

A legenda da prancha esclarece a hierarquia atribuída a esses elementos, distinguindo-os como os principais organizadores do plano urbano. Esse índice é distribuído em dois segmentos, o primeiro indica as quatro funções: habitação, transporte, trabalho e recreio. O segundo segmento diz respeito, inteiramente, aos equipamentos urbanos que são distribuídos em todos os grandes cruzamentos das principais vias: 1. torre de distribuição de água, 2. estação rodoviária distrital, 3. estação distrital de bombeiro e 4. estação distrital de telefone com a agência distrital de correio e telégrafo.

Ao redor do plano, nas vias perimetrais, nos cruzamentos externos estão localizados os equipamentos responsáveis pela manutenção urbana: captação, adutora e reservatório de água; estação de potabilização; reservatório regulador; usina de asfalto; usina de gás; aterro de lixo e incinerador; centro telefônico, emissário de esgoto; estação de tratamento, usina elétrica, barragens e áreas destinadas a serviços de utilidade pública, como manutenção de transportes e de projetos, construções e conservação de logradouros públicos. Situados à margem da cidade, contornando-a, esses equipamentos delimitam algumas áreas estabelecendo o limite urbano. Raramente tratados nos demais projetos, esses elementos adquirem importância reguladora no projeto da construtora.

O restante da área urbana é composto por distritos onde prevalece a monofuncionalidade de cada parcela. Outra rigidez que demonstra o caráter pragmático e racional do plano.

Apesar de se tratar de uma cidade capital, não há maiores referências quanto ao privilégio de zonas com valor cívico. Todas elas se articulam de modo muito semelhante.

Enfim, destinado à conformação geral do uso do sítio, o plano não se propõe a um planejamento, mas à definição prioritária de algumas funções rigidamente estabelecidas a partir do zoneamento. Alguns usos são definidos apenas para o entorno próximo, porém não podemos atribuir a essas designações o caráter de planejamento regional, já que são propostas pontuais e, portanto, sem desenvolvimentos aprofundados.

O projeto é caracterizado por uma forma fechada que se destaca pelo seu patriotismo ao estampar na principal área da cidade a figura da bandeira do país, obrigando o remodelamento dos setores a partir das coordenadas estéticas definidas pela figura. Uma ousadia figurativa que se repete na definição da área destinada ao cemitério, em forma de cruz no meio do distrito.

O zoneamento e o viário como plano urbano

A cidade concentra-se nos braços do lago, cujo centro demarca o ponto mais alto do sítio. Nele está localizado o grande terminal de comunicações, com Estação Rodoviária, Correio e Telégrafos, Estação Aérea e Ferroviária. No extremo leste do lago, uma grande área de preservação ambiental é reservada para o equilíbrio dos recursos naturais. Ao lago são atribuídas atividades de recreio.

Sem qualquer adequação à topografia e às curvas de nível prevalece o gosto moderno de composição urbana, em que se sobrepõe uma malha independente sobre as características físicas, privilegiando tão somente a composição plástica da quadrícula. Essa composição enaltece ainda mais o figurativismo em planta da reprodução da bandeira nacional, ladeada por composições absolutamente neutras e abstratas de ortogonalidade. A área reservada à residência presidencial é atendida, apenas, pela Avenida Brasil, excluindo qualquer outro acesso.

A área central do projeto concentra as principais funções da cidade e nele se localizam as principais atividades administrativas e os atributos de Capital Federal.

O **Zoneamento**, definidor dos usos de cada distrito, articula as funções atribuindo a cada área sua especificidade. Em alguns casos, as áreas subjacentes são destinadas à expansão futura, uma vez que o único tipo de expansão prevista localiza-se inteiramente dentro da área demarcada pelo traçado viário, ou seja, na área urbana. Faz-se pela reserva de cada distrito. Não há plano de expansão além do desenho definido.

Assim ficaram distribuídas a Estação de Bombeiro junto à entrada oeste da cidade. O Setor Militar, ocupando dois distritos numa área privilegiada (compõe um quarto da figura da bandeira, no centro da cidade). Completando a figura, os três setores restantes são divididos entre o Setor Político Administrativo, o Setor Comercial e o Setor de Recreio e Diversão. Necrópole e área para oficinas, depósitos e administração ferroviária compõem distritos ao lado do Centro Cultural. Não são indicados elementos mais precisos para os usos dos distritos, fato que faz supor a rígida divisão funcional da cidade como meio organizador.

A área industrial é destinada ao longo da estrada Luziânia - Planaltina, no sistema de desenvolvimento linear paralela a ela. Provavelmente, um sistema que se aproveita das condições de fácil acesso para a manutenção de carga e descarga dos produtos.

A área presidencial, restrita, define os usos mais acentuados pelo plano, limitando-o no seu extremo leste, junto à orla do lago e gozando de situação paisagística privilegiada.

Construindo a figura do círculo da bandeira, essa área é destinada às **Comunicações** e transportes. Em cada quadrante do círculo situa-se a estação rodoviária, a estação ferroviária, correio e telégrafos e o aeroporto de helicópteros. Articulando toda a distribuição central da circulação da cidade, ganham destaque as funções de comunicação e circulação. Exemplo recorrente, a solução parece estar em diálogo com a estação implantada no centro da cidade proposta por Le Corbusier, em que se concentram os principais meios de circulação, sobretudo os aéreos. Seguindo as diretrizes do mestre franco-suíço, é implantado no centro do projeto, em situação de destaque, uma grande central viária e de distribuição. Essa característica, além de ter um forte apelo figurativo na composição da bandeira nacional, destaca a importância do sistema de circulação.

Sua malha é organizada em longas vias retilíneas cruzando-se perpendicularmente, estabelecendo um quadriculado. Limitando grandes distritos no seu interior, as vias, juntamente do zoneamento, encerram a composição da cidade. Exceções são feitas às vias marginais ao lago, às diagonais do losango da figura central e aos prolongamentos das estradas de comunicação entre outras cidades. Esses prolongamentos, nos quatro eixos (norte, sul, leste, oeste), indicam áreas para futuro desenvolvimento, entretanto não atribuem maiores qualidades para essa expansão.

Quanto ao restante da circulação, é curioso notar as designações das vias, que homenageiam não apenas personalidades históricas, mas, também, personalidades religiosas. As estradas do contorno da cidade designam-se segundo o próprio nome das cidades interligadas: Estrada Corumbá de Goiás – Planaltina; Estrada Luiziana – Planaltina. A avenida Norte-Sul e a Avenida Brasília conformam os dois principais eixos ortogonais da cidade, cortando o seu centro. As avenidas paralelas a esses dois eixos denominam-se: Avenida Suburbana, continuando como Avenida Circular e Avenida Brasil. Avenida Circular, continuando como Avenida Urbana. Avenida Circular, continuando como Avenida Santa Rita. Avenida Duque de Caxias, continuando como Avenida Circular e Avenida Nova Capital. Avenida Goiás, e Avenida São Jorge. Designações que demonstram, aparentemente, uma apropriação das tradicionais homenagens caracterizadas pelas cidades pré-existent. Finalmente, a avenida no extremo norte foi denominada de Avenida Um, por si só uma sugestiva designação.

O sistema de circulação completa-se com a localização do aeroporto, junto aos braços na borda sul do lago. Como em poucos projetos, o metrô foi previsto como um eficiente meio de transporte cujas estações seriam previstas ao longo de todas as vias desenhadas no projeto, inclusive na principal via de acesso à cidade, extrapolando os limites urbanos. Entretanto, nas vias marginais ao lago e no contorno do quadrante oeste não foram identificadas estações.

O **Setor Comercial** é o que mais concentra áreas para expansão futura. Essas quatro funções sintetizam a parte de serviços, comércio e lazer da cidade, sendo cercado pelos setores de habitação, que se dividem em dois tipos: **Setor Residencial Vertical** e **Setor Residencial Horizontal**, para bairros e jardins. Apesar de não ser identificado mais nenhuma característica quanto às tipologias, distribuição e gabarito das habitações, esses setores ocupam a maior área do projeto, cabendo ao Setor de Residências Horizontais mais dois distritos para a futura expansão.

As **Áreas Verdes** do plano são destinadas a dois principais usos; 1. o setor agrícola, demarcado a sudoeste do plano e sem definição dos seus limites; e 2. as áreas de Parque Nacional, dividido em três principais áreas: duas delas em todo o quadrante leste do lago e colado à sua borda e um junto à península que se desenvolve a partir do desenho dos dois braços do lago na direção norte.

Do lado externo, quadrante leste da borda do lago, estão localizados o **Parque Nacional**, a estação de tratamento de esgoto, usina elétrica junto à barragem que lhe dá origem e o aterro de lixo.

Nas suas bordas internas predominam os usos para o lazer como os clubes náuticos, as áreas verdes de zoológico, jardim botânico e outros grandes equipamentos localizados dentro da área de Parque Nacional na península e uma área especial reservada, justamente na sua parte mais côncava.

127. Planta do centro do plano piloto

A maior parcela do Parque Nacional (porção leste) é destinada à reserva da flora, fauna e mananciais, criando, portanto um grande cinturão-verde restrito a usos mais convencionais. Esse cinturão cerca a cidade definindo seu aspecto paisagístico. A área destinada ao Parque junto à península é caracterizada por alguns equipamentos como o Jardim Botânico, Museus Naturais, Jardim Zoológico e Aquário, todos desfrutando da proximidade com as bordas do lago e a peculiaridade do potencial paisagístico. Essas áreas são servidas por uma grande e extensa avenida quase linear, denominada Avenida Goiás.

O contorno do lago é marcado, em quase toda a sua extensão, pela Avenida Marginal. Lá se destinam a residência presidencial, igreja, hotel, etc, sem muito contato com o restante da cidade e desfrutando de uma paisagem bucólica privilegiada.

Coincidentemente há duas semelhanças com o projeto de Eurípedes Santos, engenheiro, que podem ser observadas no plano da construtora Duchon: 1. a distribuição do Núcleo Industrial linear e paralela à estrada de acesso à cidade e 2. o reticulado ortogonal da malha viária, intercalado por grandes sistemas de cruzamentos nos grandes eixos. Aparentemente não há vínculos diretos entre os projetos, mas as soluções encontradas reforçam a suposição de algumas constates no ideário urbanístico e técnico da geração de 50, em que predominavam soluções recorrentes e muito similares. Condição que o concurso pôs em evidência ao reunir um grupo tão distinto e ao mesmo tempo tão afinado às atualizações urbanísticas e arquitetônicas.

128. Planta do centro do plano piloto

9. Plano Piloto para a Futura Capital do Brasil

Rubem de Luna Dias, Belfort de Arantes e Hélio de Luna Dias

Há menção de outros participantes, porém não identificados.

Fontes

Revista EPUC - Arquitetura e Engenharia, n. 04.

Entrevista concedida por Hélio de Luna Dias a Jeferson Cristiano Tavares, Santa Rita do Sapucaí, 03 de janeiro de 2002.

Estrutura do Relatório

Introdução, Situação, Plano Diretor, Traçado da Cidade, Crescimento Urbano, O Coração da Cidade, Densidade, Circulação, Parques e Jardins, Abastecimento de Água, Energia Hidro-Elétrica.

O projeto apresentado sintetiza um modelo de pesquisa em que convergem dados históricos e soluções vanguardistas na composição do plano urbanístico. Oscilando entre a inovação modernista e a experiência histórica, os autores incorporam ambas as matrizes para justificar um projeto híbrido cujo zoneamento é marcado pela plurifuncionalidade e pela total flexibilidade nos usos. Uma postura eclética comprovada pelas filiações neo-coloniais dos autores.

129. Plano Piloto

O ecletismo de formação

A equipe de arquitetos foi ligada às atividades da construção civil e se dedicava a uma vertente distante das premissas modernistas. Acompanhavam as discussões calorosas, entretanto vinculavam-se ao panorama flexível do ecletismo. Suas carreiras, em geral junto às construtoras, denotam o perfil do projeto apresentado. Um conjunto de referências e citações que guardam pouca afinidade ideológica entre si.

Jeferson: Após ter se formado (em 1942, na ENBA) o senhor abriu escritório com o senhor Antônio Belforte?

Hélio de Luna: É, nós dois e o Rubem tínhamos uma firma de construção.

Jeferson: Que se chamava?

Hélio de Luna: Construtora Minas Gerais.²²

Peculiar no modo de compreensão das necessidades da Nova Capital, suas soluções são condizentes com a discussão urbanística internacional e com o olhar sobre a experiência histórica. As citações de E. Howard, Le Corbusier, Mumford são recorrentes na proposta, porém há, acima da fidelidade aos conceitos de vanguarda, uma simbiose entre elementos distintos. Permanecem as posturas ideológicas do CIAM VIII na definição de um centro urbano humanizado e plurifuncional, porém o traçado e as formas de expansão são caracterizadas pelas referências à dados da experiência urbanística apropriados pela sua observação histórica.

Os autores apresentam um plano sem a fidelidade às filiações projetuais e teóricas. Pouco representa um pensamento hegemônico de suas raízes e, portanto, resulta num projeto onde não há predomínios de movimentos ou idéias. Talvez chamá-lo de eclético na sua concepção não seja desconfortável e nem soe tão estridente aos ouvidos dos especialistas. Uma extensa relação de itens inter-relacionados sem maiores menções às suas origens e ideologias desencadeia um agregado de soluções.

Essa postura eclética utilizou-se do empirismo e da aplicabilidade de fórmulas e modelos. A experiência profissional dos participantes, nesse caso, ajuda a compreender as posturas adotadas em que prevalecem as diferentes referências. Ainda que possam parecer anacrônicos e incoerentes com a época de seu desenvolvimento, esses discursos apontam os resgates dos *neos* predominantes no cenário arquitetônico e urbanístico da década de 50, e ofuscados pela perseverança dos discursos vanguardistas.

Jeferson: O senhor utilizou-se de pesquisas, como a respeito do conceito das unidades de vizinhança que estão presentes na proposta?

Hélio de Luna: Exatamente. Através de algumas pesquisas. Inclusive esse arquiteto que eu falei (que participou do grupo do projeto para a Nova Capital) era quem colhia dados. Ele pesquisava sobre os grandes arquitetos mundiais.

Jeferson: Não era só nos Estados Unidos?

Hélio de Luna: Não. Nos Estados Unidos não consultamos nada. Era sempre na Europa. França, Itália e Espanha. Era onde tinha os grandes nomes. Professores, e etc. Líamos a opinião deles sobre urbanismo e fomos projetando de acordo. E ficou um projeto muito bonito. Muito bem desenhado.

(...)

Jeferson: O trabalho de projeto esteve vinculado à pesquisa?

Hélio de Luna: Pesquisa e estudo. Um trazia um dado, outro trazia outro. Era o seguinte: olha essa cidade na França! Olha um projeto da Espanha!²³

Elementos da tradição moderna, da cultura clássica, da cultura oriental ilustram as pesquisas elaboradas e o modo como se articulou tantas referências, muitas delas até mesmo desconhecidas e pouco representativas do cenário urbanístico do período.

Um Zoneamento Plurifuncional

A cidade está implantada numa área maior que os demais projetos propostos (próxima à dimensão da área ocupada pelo plano de Cascaldi), fato que ajuda a justificar a baixa densidade nos diferentes setores (31, 41 e 51 hab/ha nas áreas de residências unifamiliares, e 200 hab/ha nas áreas de blocos coletivos residenciais). No ponto mais alto do sítio está localizado o *Coração da Cidade* e dele seguem avenidas monumentais que se ligam às avenidas periféricas na porção leste da cidade, a partir de onde se localiza um cinturão verde de 2,5 km de extensão. As estações de ônibus, avião e trem estão situadas em região periférica ao plano.

Como resultado, encontramos um plano cujo aspecto principal define-se pela plurifuncionalidade dos espaços e setores. Ainda que se estabeleçam zoneamentos, definições quanto ao uso de cada espaço, a relação plurifuncional está presente nos dois principais elementos estruturadores: no único centro urbano (denominado *Coração da Cidade*) e nas áreas residenciais (as super-quadras), elementos-chaves para a organização do restante da cidade. Os demais setores são: áreas de preservação e culto ao meio-ambiente, áreas de lazer e comércio, que são implantados através da adequação à topografia e às áreas rurais estabelecidas.

O projeto se auto-denomina como **Plano Diretor** e estabelece o diálogo entre as características naturais da região em relação aos elementos construídos, usando como principais parâmetros a setorização, o desenho da cidade e os elementos topográficos.

De acordo com os dois principais eixos de circulação previamente delineados (N-S de 15 km e E-W de 24 km) estabelece o **Coração da Cidade**. Atribui à principal zona do projeto importância com dimensão nacional, não apenas por ser o centro da capital federal, mas por reunir nele atividades relativas aos interesses de todo o Estado. Ganham destaque pelas suas localizações e pela organização dos eixos viários ao seu redor, criando relações paisagísticas privilegiadas. O *coração da cidade* torna-se, portanto o ponto de grande convergência popular espontânea ao redor de distintas atividades.

A **Circulação** em nada se diferencia dos exemplos *corbusianos* que empregam a hierarquização. O principal objetivo: buscar a eficiência ao negar o modelo tradicional das vias e do uso dos carros. Apesar de alegar a necessidade da completa abolição do automóvel para o plano da Nova Capital, a equipe compreende que essa radical atitude poderia comprometer o sistema atual de ordenação interna. Para tanto, um sistema de quadriculas orienta a circulação, marcada pelos eixos centrais e pela via perimetral (50 Km de extensão por 60 metros de largura) que contorna toda a cidade. Os dois eixos, com 9 e 4 km de extensão (ambos com 120 metros de largura e arborizados), conforma o desenho da cidade. O primeiro deles serve aos eventos comemorativos e liga o *Coração da Cidade* ao Palácio do Presidente; o segundo também parte do centro e liga-se com a entrada principal da cidade.

A circulação interna às quadras é estruturada por 4 tipos de vias: as vias entre-unidades com 30 metros de largura; as vias inter-unidade com 9 metros; vias destinadas apenas aos pedestres dentro das unidades com 2 metros; e as vias monumentais ou auto-pistas que margeiam a super-quadra ligando-a às perimetrais.

As **Habitações**, de blocos coletivos e lotes individuais misturados nas quadras, proporcionam diferentes densidades e compõem a maior parte de seus usos. Comércio e serviços são aí localizados, sobrepostos a um traçado curvo, pitoresco e isolado do restante da estrutura ortogonal da cidade. Articulada com formas livres, a caracterização das super-quadras ganha destaque especial diferenciando-se e permitindo usos diversos em seu interior. O núcleo de comércio e serviços ocupa uma área de cerca de 7 % do seu total com: centro religioso; centro artístico-cultural; centro administrativo; centro cívico social; escolas secundárias profissionais; hospitais pronto-socorro; polícia; corpo de bombeiros; magazines supermercado; serviço de água; diversões; e estacionamento.

130. Super-quadra

Os **Parques e Jardins**, seguindo os exemplos *howardianos* ganham características peculiares e têm fundamental importância na estruturação do plano. Três principais interferências podem ser observadas: 1. a importância cenográfica para a composição paisagística das ruas e do entorno do plano; 2. a preocupação higienizadora, afastando e isolando as super-quadras dos agentes poluentes da cidade e 3. seu predomínio na forma de controle de abastecimento agrícola e expansão urbana, através do Cinturão-Verde (2,5 km de matas a leste da cidade). Sediara em seu interior algumas das áreas de lazer da cidade, como os jardins botânicos e zoológicos, a zona hospitalar, o Jockey Club e a Exposição Permanente.

Para o **Crescimento Urbano** não se estabelece um projeto completo, apenas identifica a principal área de expansão como sendo a zona noroeste, estranhamente justificada pela tendência natural das cidades em se expandirem para o poente, como afirmam as estatísticas. O caráter empírico, destituído de qualquer vínculo reflexivo prevalece sobre as bases da observação.

Para o **Abastecimento de Água e Energia Elétrica** seria utilizado o potencial hídrico da região, aproveitado através de usinas hidro-elétricas. Ao final de 15 a 20 anos a energia necessária para a Nova Capital deveria ser derivada da energia atômica.

As indústrias, em número reduzido, seriam destinadas à uma pequena produção, necessitando de vilas operárias destinadas aos seus funcionários.

Esse hibridismo de soluções percorre todo o memorial e cita exemplos de cidades e profissionais num largo período cronológico. As comparações com as cidades são: Chandigarh, Washington, Ankara, Camberra, New Haven, Akb-on-Aton, Paris, Holanda, Bélgica, Roma, Rouen, Suíça, Estocolmo, São Paulo e Rio de Janeiro. Entre pessoas, grupos e movimentos podemos citar: Cratitot-Orleans Redevelopment, Minoru, Oskar Storov, Drosos, Braen, Maes, Macremeas, Taylor-Woodron, Vitor Gruen, Munford, E. Howard e Le Corbusier. Um repertório variado que não tarda em ser transposto com naturalidade na concepção urbana da cidade.

131. Situação

132. Super-quadra

133. Coração da Cidade

10. Plano Piloto de Brasília

STAM Ltda - Joaquim Guedes, Liliana Guedes, Carlos Milan, Domingos Azevedo, arquitetos

Fontes

Considerações sobre o Planejamento Urbano – A Proposta de Plano de Ação Imediata de Porto Velho, Tese de Doutorado de Joaquim Guedes.

Revista Caramelo n. 07

Arquitetura Contemporânea no Brasil, Yves Bruand²⁴

Estrutura do Memorial

Introdução, Estrutura Urbana, Estrutura Profissional e Demográfica, Etapas de Crescimento, Abastecimento de Energia Elétrica, Agricultura e Abastecimento, Reflorestamento e Preservação de Recursos Naturais.

Legenda da prancha com o plano geral

1. estação ferroviária, 2. armazéns, 3. estação rodoviária, 4. zona industrial, 5. aeroporto, 6. centro, 7. dependências da estação ferroviária, 8. reservatório, 9. hospitais, cemitérios, etc., 10. quartéis, prisões, etc., 11. zona agrícola, 12. casas, 13. esportes de campo, 14. creches e escolas, esportes urbanos, 15. alojamentos (apartamentos), 16. esportes náuticos, A. comércio, B. cultura, C. cidade universitária, D. esportes e diversões, E. parques, F. grande praça com catedral, G. administração federal, H. palácio do governo, I. administração municipal, J. poder legislativo, K. poder judiciário, L. serviços governamentais, M. residências oficiais e embaixadas.

O projeto da equipe STAM propõe uma cidade altamente adensada cujas principais diretrizes físicas são dadas pelo traçado viário urbano. Os princípios que regem essas decisões podem ser encontrados no desejo de uma cidade para todos, em que os blocos de habitação e os meios de transporte elevam-se à categoria de equipamentos coletivos. A partir de um sistema de circulação subterrânea e eficiente, todo o desenho da cidade é definido, encostando seus limites na borda do lago e distribuindo os espaços a partir de uma inusitada divisão etária.

134. Plano Piloto

A divisão etária da cidade e a coletivização dos espaços

A condição sobre a qual se assentava o Concurso, no meio da década de 50, foi muito bem expressada por Joaquim Guedes na sua tese de doutoramento ao comentar o plano para Brasília. Diante do questionamento do urbanismo racionalista, as críticas do CIAM VIII abalaram alguns paradigmas internacionais de forte expressão:

(...) o urbanismo internacional estava em crise: as proposições racionalista da Carta Atenas e o empirismo inglês tinham se revelado incompetentes para compreender e reorganizar o processo de urbanização.²⁵

Esse contexto, numa equipe de arquitetos recém-formados, possibilitou condições favoráveis para o questionamento das formulações propostas para o Concurso, antevendo oportunidades de explorar outras evidências pouco predominantes até então. Assim o projeto manteve uma única filiação expressa com os projetos residenciais corbusianos (as *Unité d'Habitation* e os edifícios de Argel nos padrões da *Ville Radieuse*) e com os edifícios dos Smithson. Para o projeto urbanístico, o objetivo foi definir um ambiente de convivência cotidiana proporcionado pelos modelos arquitetônicos (através da liberação do solo e da verticalização da cidade). Esse sistema garantiria a visão constante da paisagem sem privilégios a classes abastadas. A atribuição de tamanha importância às poucas experiências internacionais é muito esclarecedora para a compreensão do caráter de sociabilidade atribuído ao plano.

Esses edifícios possibilitariam conformar uma diretriz adotada pela equipe. A pesquisa sobre a composição da população mostrava um número elevado de habitantes distribuídos no plano, essa distribuição seria melhor atendida se fosse direcionada através de uma divisão etária. As organizações nas áreas habitacionais foram, então, definidas a partir do distanciamento entre habitação e serviços/comércio buscando garantir a livre circulação dos habitantes segundo sua idade.

Essa organização foi adequada ao meio e às diferentes formas de seu uso, dando total liberdade ao adulto, porém, restringindo crianças e jovens a uma escala compatível com suas necessidades. Na verdade, a proposta parece, a princípio, cercear o uso da cidade para os mais jovens, entretanto dão-lhes maior autonomia e liberdade de uso da área destinada a eles, evitando a dependência de adultos nas atividades cotidianas. A diferenciação do uso da cidade entre as diferentes classes etárias demonstra a preocupação em adequar as soluções urbanísticas segundo a preocupação social.

135. Blocos Coletivos de Habitação

Alta densidade e um sistema eficiente de circulação

Super adensada, a proposta encontra na concentração da população formas de se evitar gastos com serviços públicos, diminuindo distâncias e facilitando a manutenção. Os altos edifícios possibilitariam uma grande vitalidade das áreas adensadas. Na perspectiva do crescimento da Capital Federal a verticalização corresponde à necessidade de um sistema viário adequado e híbrido, mesclando sistemas de transportes ferroviário (somente para o acesso à cidade), o rodoviário (de pouco uso) e o metrô, pouco conhecido até então, porém de forte predominância no plano.

O viário conduz a maioria das diretrizes formais do plano piloto, atribuindo funções a determinadas regiões. A conformação do desenho da cidade está ligada à sua definição linear que dialoga com as características físicas do sítio. O plano tem seu limite oeste demarcado pela ferrovia e o leste pelo lago, cercado pela via que contorna a sua borda interna. Esse sistema origina um traçado viário em U, tendo ao centro um eixo que o secciona ortogonalmente definindo as áreas centrais.

Cidade Linear²⁶

Definido pelos dois eixos o projeto ocupa uma pequena porção do sítio. Na via curva situam-se os setores habitacionais altamente adensados (500 hab/ha), e no cruzamento dessa via com a sua ortogonal encontram-se o centro administrativo, de serviços e negócios. A população, estimada em 1.200.000 habitantes em 50 anos, distribui-se em grandes blocos coletivos e tem seu transporte garantido por metrô. A expansão dá-se por células na face oeste do lago, sendo o único projeto que apresenta essa solução. A localização da cidade dentro do sítio expõe a viabilidade do projeto mesmo diante das restrições físicas do lago e do relevo. Para tanto optou-se pelo esquema de cidade linear em que as vias de circulação definem as características do desenho resultante.

136. Centro

O **Traçado** limitante da cidade segundo a linha férrea no extremo oeste distancia-se do lago e define a área industrial junto à estação e ao pátio ferroviário, pela facilidade na estocagem de produtos junto ao *Entrepósito de Gêneros, Grandes Armazéns e Frigoríficos*. No restante da área, grandes equipamentos, como cemitério, universidade, rodoviária nos dois ramais da via curva, etc. O quartel de defesa está localizado no entorno

do ponto mais elevado do sítio, parecendo atribuir valor simbólico no elemento de proteção da cidade. Um panóptico que cuidaria de toda a cidade, mantendo sua ordem e defesa. Após o quartel e até o limite das estradas de acesso e indústria, uma grande área de cultivo agrícola. A cidade fica assim cercada pelo lago e pelo cinturão verde destinado ao abastecimento.

O **Viário** é marcado pela grande perimetral em forma de *U*, com 60 km de extensão, que articula as demais vias dando o caráter linear da cidade. A necessidade de atender ao conjunto de alta densidade, a circulação define alguns setores do projeto, ligando centros menores e dando-lhes autonomia. A cada 800m a 1 km pontos estratégicos para praças e terminais urbanos ao longo da perimetral. Vias elevadas e subterrâneas complementam os trajetos de comunicação e se ligam com as vias de transporte do restante do Distrito Federal. Essas, definindo retângulos de 9 x 18 km, articulam a produção agrícola concentrando, em cada cruzamento, distritos rurais.

*(...) A solução linear adotada permite resolver os problemas da grande diferença de qualidade e quantidade de equipamento que serve os bairros proletários e os bairros abastados, nas cidades de hoje.*²⁷

O cruzamento dos eixos perpendiculares é demarcado por um anel elevado que concentra todos os transportes rápidos, distribuindo-os aos demais terminais ao longo da via periférica. Nos seus extremos localizam-se rodoviárias para facilitar o acesso à cidade.

A crítica ao modelo inglês de organização urbana a partir de caminhos curvos é fortalecida pela caracterização rígida e racional das vias, excluindo a hipótese do *labirinto desnorante*.

Os grandes equipamentos são destinados ao restante do plano, uma vez que seguindo as vias de comunicação a cidade não se estende muito pelo sítio.

O **Planejamento Regional** divide-se em duas principais atividades de acordo com as características locais: área para reflorestamento e áreas agricultáveis. Esta última seria destinada a uma porção menor devido ao potencial limitado da região, cujo solo não apresentava boas condições de cultivo. As relações de abastecimento do Distrito Federal, portanto, vinculam-se a essas atividades coordenadas pelos Distritos Rurais.

Os centros urbanos pré-existentes são considerados como elementos estagnados devido à concentração de desenvolvimento na capital federal. Essa condição reflete a idéia da Nova Capital como um pólo de crescimento regional desempenhando seu papel fundamental de promover o desenvolvimento naquela região, entretanto, para os autores, esse papel seria desempenhado parcialmente, restringindo o crescimento dos pequenos centros existentes.

A **População** estimada de 1.200.000 habitantes, representaria um índice de ocupação do solo de apenas 10%. Essa estrutura vertical garante o entusiasmo pela divisão de funções a partir do critério etário e pela garantia de uma distância máxima de 400 metros entre os principais equipamentos e a residência. Assim, cada faixa de atividades concentra-se a partir de conjuntos de edifícios. As crianças até 7 anos permanecem nas unidades de habitação (que são sanadas por equipamentos de serviços e lazer), jovens de 7 a 18 anos concentram-se num raio de até 400 metros nesses segmentos, e o adulto ocupa toda a cidade, seu centro de 19 km², parques, comércio e serviços, universidade, áreas destinadas à cultura, entre outros.

Negando o desenvolvimento radial, convencional à maioria das cidades sem planejamento, adotou-se um novo modelo de **Expansão**. Concentra-se na margem leste do lago e permite a continuidade do plano de forma quase que interminável. O modelo adotado conduz esse sistema através de diferentes células, núcleos das novas áreas demográficas ligadas entre si pelo viário. Duas proposições são evidentes nessa diretriz, a primeira é a possibilidade de firmar condições de crescimento do centro, por isso a sua localização no extremo leste da cidade, para o qual se daria o principal vetor de expansão. Essa condição implica na continuidade do centro com apenas sua adequação com relação às novas áreas a serem incorporadas para transpor o lago. A segunda implicação é a crença na tecnologia como forma de, através da passagem do lago, possibilitar a continuidade física do centro junto às demais áreas.

137. Expansão

Diferentes núcleos da expansão ilustrariam, no futuro, as formas e as necessidades da cidade, contando sua história sem sobrepor-se a ela. Através da continuidade do núcleo do projeto, e de suas atividades cultural, comercial e administrativa, a cidade teria garantida sua unidade.

O enfoque social do projeto está presente nas preocupações culturais e nas divisões criadas entre as escalas e usos da cidade segundo a faixa etária. Um dos critérios para a ordenação dos espaços encontra-se, justamente, na hierarquia dos espaços, definindo sua autonomia segundo seus usos e, sobretudo, de acordo com as necessidades de cada faixa etária.

Além das considerações gerais das soluções, as críticas a algumas formas de cidade convencional, o projeto traz alguns elementos que lhe atribuem uma dimensão social privilegiada: 1. a formulação de um sistema habitacional necessariamente coletivo (com exceções temporárias de casas unifamiliares a serem substituídas futuramente) e 2. a apropriação da cidade pelo transporte coletivo, contrariando a necessidade de carros individuais. A forma de gestão do solo e a desconcentração da administração municipal conferem à proposta a coesão de princípios com interesses públicos.

138. Aproveitamento da paisagem - Representação da situação atual da terra

139. Prancha 2

140. Planejamento do Distrito Federal

141. Discussão

142. Detalhe

143. Expansão

144. Expansão

11. Plano Piloto da Nova Capital

Pedro Paulo de Melo Saraiva, Júlio José Franco Neves, arquitetos

Colaboradores: Rubens Beyrodt Paiva, Carlos Roberto Kerr Anders, engenheiros; Maurício Tuck Schneider, Luiz Forte Netto, José Maria Gandolfi e Arthur de Moraes Cesar, sociólogo.

Fontes

Revista Engenharia Mackenzie, n. 132

Entrevista concedida por Pedro Paulo de Melo Saraiva a Jeferson Cristiano Tavares, São Paulo, 17 de julho de 2002.

Memorial original encontrado na Novacap

Estrutura do Memorial Justificativo

I- Introdução: 1. Razões Históricas da Mudança, 2. Da Localização Designada, 3. Da População da Nova Capital, 4. O Alcance do Plano Piloto; II – Condições Determinantes do Partido Adotado: 1. De Natureza Social, 2. De Natureza Geográfica a) represa, b) topografia, c) ventos, d) acessos rodo-ferroviários, e) aeroporto; III – Composição do plano: 1. Estrutura demográfica, 2. Diretrizes gerais do plano, 3. Proporcionamento do plano; IV – Zoneamento: 1. Zona de Habitação, 2. Zona da Administração Federal, 3. Zona de Centro Comercial, 4. Zona de Centro Cívico, Zona de Verde Público, 6. Zona Industrial, V – Sistema Viário: 1. Considerações gerais, 2. Tipos de vias, a) livre, b) rápido, c) distribuição, d) local, e) lacustre; VI – Desenvolvimento do Plano: 1. Núcleos geradores, 2. Possibilidades de expansão; VII – Serviços públicos: 1. Transportes Urbanos, 2. Abastecimento de Água, 3. Abastecimento de Luz e Iluminação Pública, 4. Sistemas de Esgoto e Águas Pluviais

O projeto é uma derivação da *Carta de Atenas*. Explora as áreas verdes e a composição formal a partir das condições naturais do terreno, adequando o viário a partir da topografia do sítio. O projeto desenvolve-se segundo um esquema de núcleos geradores capazes de conduzir o desenvolvimento futuro da cidade excluindo a hipótese de planejamento regional.

145. Plano Piloto

Uma leitura da *Carta de Atenas*

O projeto apresenta-se como um fiel resultado da leitura da *Carta de Atenas*. Herdeiros de um ensino acadêmico liderado pelo polêmico arquiteto Cristiano Stockler das Neves, os autores parecem se desvencilhar de algumas das lições da Faculdade para apegarem-se aos conceitos modernos.

A apropriação do terreno e das condições que o lago oferece complementam as diretrizes para a adequação do traçado às características naturais. Nesse aspecto o plano consegue articular as proposições da *Carta de Atenas*, citada como a maior referência dos autores, às peculiaridades físicas do local, sobrepondo ao abstracionismo do planejamento racionalizado as condições reais do sítio. Ao evitar as longas distâncias e a demora nos transportes o plano responderia aos anseios de eficiência de uma cidade máquina.

Um estudo aprofundado sobre as bases populacionais também conduziu alguns partidos para a Nova Capital. A pesquisa procurou nos dados sociais condições para o controle do crescimento da cidade.

Jeferson: Na composição da equipe vocês tinham um sociólogo

*Pedro Paulo: Arthur de Moraes Cesar, que era o sociólogo. Fizemos uma tentativa de dimensionamento científico da cidade, coisa que se tornou impossível. Foi todo um trabalho inútil. Porque, pelo resultado que você viu, não tem nenhum projeto igual em dimensão.*²⁸

Assim, a definição da população estimada para a Nova Capital baseou-se em duas capitais, Belo Horizonte e Florianópolis. De forma geral o plano atenderia à população administrativa e à uma pequena parcela de trabalhadores vinculados às atividades de comércio e serviços. A cidade é concebida para ocupar uma área capaz de agrupar cerca de 500.000 habitantes, como previa o edital, porém com a peculiaridade de sua duplicação sem precisar, para isso, destinar área para a expansão urbana. A expansão seria conseguida através do preenchimento dos vazios do plano. O controle demográfico é tratado a partir de um agenciador estatal capaz de evitar a segregação social. Portanto o plano dá destaque a um assunto até então considerado apenas na ordem política, não atingindo as discussões urbanísticas.

*Entendemos perfeitamente possível e absolutamente necessário a criação de um organismo controlador desta composição demográfica, através de um plano de atividades dentro da nova comunidade e mesmo através de uma ação social, mais positiva, evitando que se constitua uma parcela não integrada de população, que é sempre o estigma das grandes cidades.*²⁹

Três Núcleos Geradores

Para o desenvolvimento da cidade foi estimado um sistema especial. Através de três principais núcleos geradores de atividades a cidade deveria concentrar seu crescimento e a partir dos quais possibilitar o desenvolvimento das demais áreas. Os três núcleos admitiriam, em fases distintas de desenvolvimento, características diferentes incorporando as modificações e adequações. Uma forma não explorada por qualquer outra equipe participante e que pressupõe, apesar de um controle sobre os três núcleos-chaves do desenvolvimento da cidade, um esforço de planejamento completo.

Os três pólos geradores seriam: Centro do Governo Federal; Zona Industrial; e Centro de Comércio e Centro Cívico. Assim, seria garantida a forma de desenvolvimento e expansão. Setores de serviços e residenciais a eles atrelados manteriam a proximidade entre essas atividades e lhes atribuiriam total autonomia. Cada núcleo funcionaria como o embrião de determinadas atividades e de cada área atraindo interesses e novos usos.

Ao Centro do Governo Federal seriam destinados os edifícios administrativos aos quais vincular-se-iam as demais repartições públicas e ministeriais a partir da necessidade de sua construção. Os funcionários públicos concentrar-se-iam entre esse setor e o restante das zonas residenciais. A Zona Industrial, criada no início da construção da cidade, seria paulatinamente substituída e transformada para atender ao abastecimento local. As moradias de operários estariam vinculadas a eles, aproximando-os do trabalho. Os Centros de Comércio e Cívico seriam organizados e ampliados conforme a necessidade da população. O Centro Comercial iria se especializando conforme a exigência dos moradores, e o centro cívico sediaria os edifícios administrativos locais. Nesses núcleos também se conformariam os centros de negócios da Nova Capital. Os funcionários a eles vinculados também morariam nos seus arredores.

O sistema privilegia as formas de trabalho como geradores de desenvolvimento vinculando a habitação como um suporte necessário do crescimento de toda a capital.

O elemento de união desses centros seria uma grande área verde, um parque-linear em formato de Y, que organizaria não apenas a forma da cidade, mas todos os meios de circulação e zoneamento. Nele estariam os três centros geradores ligados aos demais setores habitacionais.

146. Núcleos Geradores

Uma cidade imersa no verde

O projeto concentra-se numa pequena porção do sítio, limitando-se entre as bordas do lago e o ponto mais alto do terreno, este demarcado pela entrada da cidade e pelos terminais rodoferroviários. Previsto para uma população em torno de 1 milhão de habitantes, alterna a densidade da cidade de acordo com os diferentes setores. Nas áreas residenciais essa cifra varia entre 70 hab/ha (residências individuais) e 300 hab/ha (blocos coletivos), no Centro Cívico, 400 hab/ha, com média de 125 hab/ha na cidade. Os seis setores definidos pelo zoneamento classificam-se em Verde Público, Zonas de Habitação, Zona de Administração Federal, Zona Comercial, Centro Cívico, Zona Comercial e Zona Industrial. Por não definir expansão, as áreas verdes do plano ganham importância por garantir o adensamento da cidade.

Cercado por habitações e vias de circulação, a **Área Verde** concentra, ainda, as funções cívicas, comerciais e recreativas e direciona as comunicações viárias. Atendida por vias de trânsito rápido e pela via lacustre, a área garante também comunicação com o restante da cidade oferecendo condições paisagísticas confortáveis. Nela estão localizadas instalações esportivas, jardim zoológico e botânico, parques, monumentos, hotel de turismo além de incorporar a área da residência presidencial. Com importância estrutural no projeto, o parque cria um grande espaço público ao longo de toda a cidade, caracterizando de forma incisiva a peculiaridade de uma Capital Federal. A integração dada pelo parque central estabelece a continuidade do plano, dos espaços de trabalho com os residenciais.

As **Áreas Habitacionais** ocupam a maior porção do plano, espalhando-se entre serviços e comércios nas Unidades de Vizinhança, cujos jardins internos ligam-se com o parque central. Diferentes opções de tipologias habitacionais dividem-se entre dois modelos, os lotes individuais e os blocos coletivos. As fachadas das residências são acessadas por vias para carros e os fundos para os jardins internos a cada unidade, destinados aos pedestres. Sempre vinculadas às áreas de trabalho, as unidades de vizinhança também se dividem por setores para acompanhar o desenvolvimento de cada núcleo gerador. Internamente são atendidas por comércio, serviços e áreas de lazer.

Os **Centros** dividem-se em porções diferenciadas do plano. A **Zona de Administração Federal** localiza-se na ponta leste do plano, muito próxima ao lago e na convergência do parque central. Foi organizada para possibilitar sua expansão bem como para ser destinada a qualquer tipo de governo. Ligada ao setor verde e tendo como garantia de comunicação com os demais setores através de vias de rápido acesso, a área é limitada a oeste por residências de funcionários brasileiros e delegações estrangeiras, criando um ambiente de transição para as zonas residenciais do restante do plano.

O **Centro Comercial** destina-se ao comércio especializado que não é comportado pelas Unidades de Vizinhança, setor bancário, escritórios e serviços. Localizado equidistante dos demais setores da cidade, é atendido pelas principais vias de trânsito rápido, por vias de abastecimento local e pela separação entre vias de pedestres e automóvel.

O **Centro Cívico**, localizado em frente ao Centro Comercial, também é privilegiado quanto à sua situação equidistante. Reúne o governo municipal, bibliotecas, teatros, hotéis, restaurantes, casas de diversão, centralizando os principais equipamentos culturais da cidade. Junto da área verde, o Centro Cívico também estaria ligado às principais vias de tráfego.

Localizada no extremo oeste da cidade, a **Zona Industrial** e de **Comércio Atacadista** concentra importância por ser o local atendido por todas as principais vias de acesso, afastando da cidade a passagem de caminhões e de trem. Principal pólo de abastecimento, essa área fica separada das demais por uma faixa de 100m de área verde, como um sistema de purificação e isolamento do restante da cidade.

A **Circulação**, seguindo os modelos aplicados, é dividida em 5 tipologias segundo as áreas por elas atendidas e de acordo com o critério de velocidade dos automóveis. A opção pelo carro exemplifica a relação *cobusiana* do plano, presente não apenas nas setorizações funcionais, mas também no privilégio de uma cidade projetada para o automóvel em que o pedestre se distancia dele através de vias especializadas.

Cinco tipos de vias definem a rede viária da cidade: 1. via de trânsito livre atravessa diametralmente a cidade ligando a estação rodoferroviária à zona administrativa. Sem cruzamentos e em nível, passa pelos demais setores e possibilita o trânsito fluente e de alta velocidade; 2. via de trânsito rápido são os prolongamentos dos acessos rodoviários, a via marginal ao lago e uma via que saindo do aeroporto liga os centros cívico e comercial ao outro extremo do lago, com trevos e passagens de nível nos principais cruzamentos; 3. vias de distribuição limitam as unidades de vizinhança, ligando as ruas de trânsito local às vias de trânsito rápido e livre; 4. vias de trânsito local são as vias em *cul de sac* atendendo aos acessos das edificações; 5. via lacustre destina-se a fins turísticos e recreativos.

Ainda que seja um instrumento do poder público as formas de controle sobre o uso do solo não se conformam como uma legislação completa, porém abordam o plano na sua peculiaridade tridimensional, tornando-se as únicas restrições que se aproximam de um código para o uso e a ocupação do solo.

Os setores ficam assim distribuídos:

a) zona de habitação

1. coletiva central – 550 ha – 13,7% (taxa de ocupação: 10%, densidade: 400 hab/ha, gabarito: 10 andares)
2. coletiva ao longo da represa – 396 ha – 10% (taxa de ocupação: 10%, densidade: 300 hab/ha, gabarito: até 8 andares)

147. Serviços Públicos

3. individual – 2050 ha – 51,3% (taxa de ocupação: 1/3 do lote, densidade: 70 hab/ha, gabarito: até 3 andares)
 - b) zona de administração federal – 130 ha – 3,3% (taxa de ocupação: 5%)
 - c) zona do centro cívico – 70ha – 1,7% (taxa de ocupação: 5%, gabarito: 10 andares)
 - d) zona do centro comercial – 65 ha – 1,6% (taxa de ocupação: 25%, gabarito: entre 2 e 10 andares)
 - e) zona de indústria e comércio atacadista – 135 ha – 3,4%
- com uma densidade média de 125 hab/ha., segundo o plano.

Duas diretrizes marcam, portanto, a idéia central do projeto. A primeira exprime-se segundo os conceitos *corbusianos* que limitam o planejamento à ordenação do espaço central do Distrito Federal. Não interfere nas questões regionais por compreendê-las como conseqüências das demais. A segunda é a estruturação de todo o desenho e setorizações a partir das condições naturais do sítio e de um grande parque central, adaptando-se às potencialidades do lago e da topografia. As áreas verdes concentram funções importantes ao possibilitar formas de expansão interna ao plano e ao caracterizar a cidade no seu aspecto pitoresco e bucólico.

148. Mapa do Brasil

149. Distrito Federal

BRASILIA 1

INTRODUÇÃO

Abstract

FRANCESCO MARIA DE' MEDICI MARCHESE DI CARACAS
 1713 1714 1715 1716 1717 1718 1719 1720 1721 1722 1723 1724 1725 1726 1727 1728 1729 1730 1731 1732 1733 1734 1735 1736 1737 1738 1739 1740 1741 1742 1743 1744 1745 1746 1747 1748 1749 1750 1751 1752 1753 1754 1755 1756 1757 1758 1759 1760 1761 1762 1763 1764 1765 1766 1767 1768 1769 1770 1771 1772 1773 1774 1775 1776 1777 1778 1779 1780 1781 1782 1783 1784 1785 1786 1787 1788 1789 1790 1791 1792 1793 1794 1795 1796 1797 1798 1799 1800 1801 1802 1803 1804 1805 1806 1807 1808 1809 1810 1811 1812 1813 1814 1815 1816 1817 1818 1819 1820 1821 1822 1823 1824 1825 1826 1827 1828 1829 1830 1831 1832 1833 1834 1835 1836 1837 1838 1839 1840 1841 1842 1843 1844 1845 1846 1847 1848 1849 1850 1851 1852 1853 1854 1855 1856 1857 1858 1859 1860 1861 1862 1863 1864 1865 1866 1867 1868 1869 1870 1871 1872 1873 1874 1875 1876 1877 1878 1879 1880 1881 1882 1883 1884 1885 1886 1887 1888 1889 1890 1891 1892 1893 1894 1895 1896 1897 1898 1899 1900 1901 1902 1903 1904 1905 1906 1907 1908 1909 1910 1911 1912 1913 1914 1915 1916 1917 1918 1919 1920 1921 1922 1923 1924 1925 1926 1927 1928 1929 1930 1931 1932 1933 1934 1935 1936 1937 1938 1939 1940 1941 1942 1943 1944 1945 1946 1947 1948 1949 1950 1951 1952 1953 1954 1955 1956 1957 1958 1959 1960 1961 1962 1963 1964 1965 1966 1967 1968 1969 1970 1971 1972 1973 1974 1975 1976 1977 1978 1979 1980 1981 1982 1983 1984 1985 1986 1987 1988 1989 1990 1991 1992 1993 1994 1995 1996 1997 1998 1999 2000 2001 2002 2003 2004 2005 2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025 2026 2027 2028 2029 2030 2031 2032 2033 2034 2035 2036 2037 2038 2039 2040 2041 2042 2043 2044 2045 2046 2047 2048 2049 2050 2051 2052 2053 2054 2055 2056 2057 2058 2059 2060 2061 2062 2063 2064 2065 2066 2067 2068 2069 2070 2071 2072 2073 2074 2075 2076 2077 2078 2079 2080 2081 2082 2083 2084 2085 2086 2087 2088 2089 2090 2091 2092 2093 2094 2095 2096 2097 2098 2099 2100 2101 2102 2103 2104 2105 2106 2107 2108 2109 2110 2111 2112 2113 2114 2115 2116 2117 2118 2119 2120 2121 2122 2123 2124 2125 2126 2127 2128 2129 2130 2131 2132 2133 2134 2135 2136 2137 2138 2139 2140 2141 2142 2143 2144 2145 2146 2147 2148 2149 2150 2151 2152 2153 2154 2155 2156 2157 2158 2159 2160 2161 2162 2163 2164 2165 2166 2167 2168 2169 2170 2171 2172 2173 2174 2175 2176 2177 2178 2179 2180 2181 2182 2183 2184 2185 2186 2187 2188 2189 2190 2191 2192 2193 2194 2195 2196 2197 2198 2199 2200 2201 2202 2203 2204 2205 2206 2207 2208 2209 2210 2211 2212 2213 2214 2215 2216 2217 2218 2219 2220 2221 2222 2223 2224 2225 2226 2227 2228 2229 2230 2231 2232 2233 2234 2235 2236 2237 2238 2239 2240 2241 2242 2243 2244 2245 2246 2247 2248 2249 2250 2251 2252 2253 2254 2255 2256 2257 2258 2259 2260 2261 2262 2263 2264 2265 2266 2267 2268 2269 2270 2271 2272 2273 2274 2275 2276 2277 2278 2279 2280 2281 2282 2283 2284 2285 2286 2287 2288 2289 2290 2291 2292 2293 2294 2295 2296 2297 2298 2299 2300 2301 2302 2303 2304 2305 2306 2307 2308 2309 2310 2311 2312 2313 2314 2315 2316 2317 2318 2319 2320 2321 2322 2323 2324 2325 2326 2327 2328 2329 2330 2331 2332 2333 2334 2335 2336 2337 2338 2339 2340 2341 2342 2343 2344 2345 2346 2347 2348 2349 2350 2351 2352 2353 2354 2355 2356 2357 2358 2359 2360 2361 2362 2363 2364 2365 2366 2367 2368 2369 2370 2371 2372 2373 2374 2375 2376 2377 2378 2379 2380 2381 2382 2383 2384 2385 2386 2387 2388 2389 2390 2391 2392 2393 2394 2395 2396 2397 2398 2399 2400 2401 2402 2403 2404 2405 2406 2407 2408 2409 2410 2411 2412 2413 2414 2415 2416 2417 2418 2419 2420 2421 2422 2423 2424 2425 2426 2427 2428 2429 2430 2431 2432 2433 2434 2435 2436 2437 2438 2439 2440 2441 2442 2443 2444 2445 2446 2447 2448 2449 2450 2451 2452 2453 2454 2455 2456 2457 2458 2459 2460 2461 2462 2463 2464 2465 2466 2467 2468 2469 2470 2471 2472 2473 2474 2475 2476 2477 2478 2479 2480 2481 2482 2483 2484 2485 2486 2487 2488 2489 2490 2491 2492 2493 2494 2495 2496 2497 2498 2499 2500 2501 2502 2503 2504 2505 2506 2507 2508 2509 2510 2511 2512 2513 2514 2515 2516 2517 2518 2519 2520 2521 2522 2523 2524 2525 2526 2527

151. Esquema Geral

152. Núcleos Geradores

153. Serviços Públicos

12. Brasília – Plano Piloto

Rino Levi, Roberto Cerqueira Cesar, Luis Roberto Carvalho Franco, arquitetos.

Projeto Estrutural: Paulo Fragoso, engenheiro.

3º. e 4º. lugares

Comentários do Júri

Suposições

288.000 pessoas em blocos de 300 metros de altura + %, isto é, 16.000 em cada bloco x 3 = setor

150.000 pessoas nos blocos de densidade alongada ou média (100 – 200 hab/ha)

70.000 pessoas em extensões fora do plano

Críticas

Não há centro de transportes

Altura desnecessária, troca de elevadores, concentração excessiva

Pistas de alta velocidade através dos edifícios

Mercado central inacessível, embora previstos nos locais

Plasticamente são os edifícios residenciais que dão caráter à capital, não os edifícios do governo

Vantagens

Bom aspecto e orientação

Fontes

Revista Arquitetura e Engenharia n. 46

Módulo n. 08

Memorial original encontrado na Novacap

Estrutura do Relatório Justificativo

Escolha do Local, Governo Federal, Distribuição da População, Habitação Intensiva, Área Construída, Habitação Extensiva, Setor Industrial, Centro Urbano, Cidade Universitária, Centro Esportivo Municipal e Hipódromo, Áreas Verdes, Sistema de Interligação e de Transportes, Limitação do Crescimento da Cidade, Programa de Desenvolvimento da Cidade

Estrutura da Justificativa Técnica

Superbloco de Habitação, Justificativa Técnica, Insolação e Ventilação, Circulação, Estrutura, Área Construída, 2 Cálculos de Tráfego fornecido pela empresa *Elevadores Atlas S.A.*

A proposta do escritório paulista concebe uma cidade vertical inovando nas formas plásticas e estruturais a partir de um cenário da mais utópica tecnologia. Define uma capital federal baseada num planejamento de conjuntos arquitetônicos, explorando a monumentalidade da escala física e do seu isolamento no terreno. O Centro Administrativo, porém, resguarda-se horizontalmente isolado num parque.

154. Plano Geral

Urbanismo vertical

A coerência da equipe em defender a verticalização da Nova Capital é evidenciada pela sua trajetória profissional. O escritório Rino Levi consolidou um padrão de cidade vertical com seus projetos em São Paulo. Um dos escritórios mais atuantes do período, foi responsável pela concepção de altos edifícios da cidade, ajudando a transformar sua paisagem atribuindo-lhe a singularidade das metrópoles. Essas experiências bem sucedidas podem ter contribuído no modelo de uma cidade ideal diretamente dependente das altas tecnologias para a sua concretização, postura que foi elevada à enésima potência no plano piloto para a Nova Capital. Altas densidades e, portanto, a busca pela verticalização dos elementos arquitetônicos, pode ser compreendida como uma continuidade da carreira e da tradição de seu escritório.

Exacerbado a uma escala de 500.000 habitantes, o plano reúne as principais condicionantes modernistas a partir do ideal de cidade vertical sobreposta ao grande parque. Abol-se a projeção futura de planejamento para incorporar no conjunto dos edifícios o modo de efetivação da cidade. A arquitetura é considerada a definidora única de toda a estrutura urbana. Reconhecemos no plano o alto índice de geometrização, simplicidade do traçado e racionalização das funções, apostando na técnica como a condição matriz para a eficiência.

Não podemos deixar de citar as comparações com as experiências de E. A. Reydi no Rio de Janeiro com os conjuntos da Gávea e de Pedregulho, em que predominam os modelos de Unidades de Habitação de Le Corbusier. Ao incorporar ao edifício elementos urbanos (rua interna e elevada e equipamentos coletivos) o projeto traz para o elemento arquitetônico toda a autonomia da cidade.

O conjunto urbano

A proposta apresentada pelo escritório Rino Levi comparece de forma singular no Concurso para o Plano Piloto da Nova Capital. Marcado plasticamente pela plena verticalização das unidades habitacionais e ocupando, portanto, uma parcela mínima do território, a proposta surpreende pela ousadia de compreender toda a cidade em blocos fechados que encerram em si grande parte das funções atribuídas aos seus moradores.

A idéia de cidade vertical que organiza o espaço urbano a partir de grandes elementos arquitetônicos foi totalmente absorvida pelo plano resultando em conjuntos de edifícios de 300 metros de altura. Porém, a compreensão do projeto não deve, apenas, limitar-se às questões habitacionais, mas deve ser compreendida pela forma em que elas se articulam com o restante da cidade.

O plano propõe um sistema em que serviços, comércios e equipamentos de lazer integram-se às áreas residenciais formando conjuntos urbanos. Os edifícios tornam-se unidades vicinais verticais, incorporando serviços diversos e compondo o cenário urbano a partir das necessidades dos cidadãos. Ruas internas e praças demarcam os usos públicos para esses conjuntos. A união deles ao centro urbano, ao parque federal onde se localizam os edifícios dos três poderes, ao centro universitário, ao setor industrial, esportivo e de lazer e às áreas verdes conformam o todo da cidade.

A simplicidade da proposta marca definitivamente o relatório que incorpora os ideais *corbusianos* no entendimento das quatro funções humanas (habitar, trabalhar, circular e cultivar o corpo e o espírito) e na idéia de que com as grandes unidades habitacionais podem ordenar a cidade, liberando o solo, acentuando a densidade da área, portanto, diminuindo os encargos públicos com infra-estrutura e manutenção urbana.

O plano apresentado, audacioso e singular, destoa de todo o quadro arquitetônico e urbanístico do período sem fugir das noções modernistas predominantes. A abolição do lote como malha urbana e a exigência de avanço tecnológico para a concretização da idéia, articuladas a um padrão eficiente e veloz de circulação são algumas recorrências da lógica moderna que no projeto apresentado se revestem de uma força plástica inovadora. Entretanto o plano deixa transparecer a ausência do planejamento local e regional. Solucionado a partir da definição dos edifícios principais, do zoneamento funcional e da circulação, o projeto para a cidade não exige maiores definições e abole a questão regional. Toda ela depende do pleno funcionamento da estrutura técnica articulada pelos superblocos e suas atividades complementares.

A cidade da técnica

A implantação do projeto restringe-se à uma pequena porção do sítio junto ao lago. Seu centro urbano é marcado pelas funções administrativas ligadas aos três poderes, esses, porém, localizam-se isolados num parque à beira do lago. Os blocos de habitação (de 300 metros de altura, 400 de comprimento e 18 de largura) marcam o restante do plano, organizando os conjuntos urbanos que reúnem os serviços e comércios num raio máximo de 1 km. Esses conjuntos oscilam entre 15.000 a 48.000 habitantes superando a densidade de 200 hab/ha. Como forma de expansão, o projeto possibilita cerca de 200.000 habitantes além do estimado pelo concurso.

Assim a população prevista, na sua grande maioria funcionários públicos, concentrar-se-ia numa distância pouco superior a 1 km do seu trabalho, contrariando os longos percursos da cidade convencional e diminuindo os gastos públicos com os serviços e manutenção da cidade. O zoneamento garante a predominância de diferentes atividades nos

155. Foto da maquete – vista aérea

156. Um dos superblocos com seus 32 edifícios de 20 andares cada um

conjuntos e centros das unidades, solução que prioriza o conforto e eficiência nos usos desses espaços.

A ligação entre o **Centro Urbano** ao parque dos três poderes é feita através de uma avenida também destinada aos desfiles comemorativos e militares. A disposição desses edifícios acentua a idéia de uma arquitetura monumental por se distanciar do conjunto dos demais órgãos administrativos, porém pela própria volumetria e pelas dimensões desse conjunto, continuam subordinados à presença predominante dos edifícios habitacionais que demarcam a paisagem local.

A **Habitação** é dividida em Intensiva e Extensiva.

A Habitação Intensiva concentra-se num conjunto urbano de três superblocos. Cada superbloco é composto por oito edifícios, cada um com quatro blocos de 20 andares sobrepostos (80 andares e 16.000 habitantes). Esse superbloco é constituído de vida própria, sendo destacadas as funções locais nas suas ruas internas: lojas comerciais, jardim da infância, creche, centro de saúde. Essas ruas comportam cinco praças e os equipamentos de serviços localizam-se nos seus extremos, gozando de áreas ao ar livre. Os acessos são feitos em separado entre pedestres, automóveis (em vias elevadas que se finalizam em *cul de sac* ligadas ao tronco principal do viário N-S) e ônibus (no andar dos *pilotis*). A distância entre os edifícios é de 800 metros.

Cada conjunto de habitação intensiva reúne cerca de 48.000 habitantes (três superblocos) e é dotada de centro distrital: estacionamento próprio para cada superbloco; rua interna de acesso aos elevadores locais e gerais a cada unidade de 4.000 habitantes; centro comercial; centro social; escolas primárias; escola secundária; centro de saúde; igreja, cinema e *play-grounds*. Os clubes esportivos e os hospitais são distribuídos de forma a servir 2 ou mais conjuntos.

Menos densas, as Habitações Extensivas concentram as pessoas em maior área e são localizadas mais afastadas do centro, porém ainda predomina a alta densidade de 100 a 200 hab/ha. O sistema propõe conjuntos de 15.000 habitantes composto por 3 unidades de 5.000 habitantes cada uma. Seu programa aproxima-se muito do programa das Habitações Intensivas.

Tal como nas unidades de vizinhança que pretendiam o convívio entre os moradores a partir de sua aproximação pelas atividades comerciais e de serviços próximas às habitações, os superblocos também articulam esses planos de convivência e redefinem os equipamentos de educação infantil como elementos importantes no conjunto. A plasticidade dos edifícios garantida pelos fatores naturais de insolação e ventilação caracteriza-o pela transparência e leveza do conjunto.

A **Circulação** para a Nova Capital deteve-se sobre duas formas de transposição: a horizontal através de vias para automóveis e pedestres, e a vertical, internas aos edifícios.

Evitando grandes distanciamentos entre as habitações e o trabalho, as vias que predominam no projeto são as de alta velocidade destinadas ao transporte motorizado, separando em níveis as vias para transporte público e particular e excluindo totalmente o cruzamento de vias entre pedestres e automóveis. Premissa possível apenas a partir da concentração da população e das áreas de trabalho.

O partido adotado esconde, por trás de sua simplicidade funcional, a vontade de reverter as desordens da cidade real. A partir da articulação desses elementos sobressai, no plano, a circulação dividida em quatro tipos de vias: as vias expressas elevadas (N-S tangente ao centro urbano e ramificações E-W, atendendo às habitações intensivas); as vias expressas no solo (liga as vias elevadas aos setores da cidade e aos principais acessos externos, não cruzam os setores de habitação); vias internas dos setores (*cul de sac* servidas por estacionamentos); e vias para pedestres, sem cruzamento com as vias expressas. A circulação de pedestres é toda feita nas áreas livres da cidade.

A circulação vertical, com paralelos de uso apenas nos grande projetos de Le Corbusier, são elementos de destaque não só no conjunto como também para o funcionamento eficiente do projeto, já que 80 andares de habitação dependem desse sistema. Para provar a viabilidade do projeto foi elaborado um estudo especial realizado pela empresa *Elevadores Atlas*. O projeto foi proposto com dois sistemas de elevadores, um principal que acessa as ruas internas e um local que liga as ruas internas aos demais pavimentos. Assim a circulação proposta considerou os equipamentos existentes até então.

Diante das condições do solo, as **Áreas Verdes** são destinadas à preservação ambiental e, em poucas faixas, à agricultura. O **Setor Industrial** destina-se apenas à produção de consumo próprio, estando localizado nas áreas periféricas da cidade, separada desta por zonas verdes. A **Cidade Universitária**, no extremo sul do plano, concentra atividades esportivas e hospitalares além das moradias aos estudantes.

A **Expansão**, sem longos detalhamentos de planejamentos regionais, é definida pela reprodução dos núcleos geradores (o bloco residencial e os equipamentos a ele agregados) como forma de viabilidade do crescimento da cidade em até 200.000 habitantes além dos 500.000 previstos. Nas áreas dentro do perímetro demarcado pelo projeto estão previstos novos conjuntos organizados através de três habitações intensivas e algumas extensivas.

O uso do aço nas **Estruturas** dos edifícios representou viabilidade, facilidade e economia financeira e de tempo. Apesar de soar como uma experimentação descomprometida com a efetivação da Nova Capital os argumentos expostos provam a concretude do projeto, viabilizado por elevadores para 28 pessoas e pilares que suportam esforços de até 9.500 toneladas. O partido estrutural permite, ainda, flexibilidade na composição dos edifícios, garantindo a diversida-

157. Foto da maquete – Centro Cívico

de do conjunto. No **Programa de Desenvolvimento da Cidade** é destacada a facilidade do empreendimento a partir da organização polinuclear atendendo às expectativas de construção independente e ágil como forma de garantia da rápida transferência da Capital Federal.

No conjunto das soluções transparece o ideal moderno nas suas formulações. Ainda que o projeto não utilize estruturas de concreto como era usual no período, a lógica que predomina em toda a argumentação busca a preservação do solo livre; a organização da circulação entre pedestres e automóveis; o predomínio de altas densidades; áreas verdes periféricas e separadores das áreas industriais; flexibilidade das plantas dos edifícios; e, sobretudo, a crença na tecnologia como forma de concretização de grandes ideais.

O partido adotado parece ter, ainda, uma explicação peculiar que se junta aos interesses pragmáticos de um sonho utópico, como podemos observar na opinião de Paulo Bruna:

Paulo Bruna, que colaborou com os arquitetos durante muitos anos depois do Concurso, relatou-nos que os arquitetos definiram o seu projeto convictos de que o Concurso teria sido preparado para a vitória de Lúcio Costa, mas que durante a fase de desenvolvimento dos trabalhos passaram a acreditar na possibilidade de serem os vencedores, em razão de uma suposta mobilização da indústria siderúrgica nacional em seu favor, interessada em difundir o uso do aço na construção civil brasileira. Essa talvez tenha sido a razão para que apresentassem um projeto com tamanho arrojo e desprendimento das soluções ortodoxas (...)³⁰

158. Projeto do plano para Brasília

159. Dados Técnicos do Superbloco

160. Planta geral do setor de habitação intensiva e centro urbano

161. Organização dos conjuntos de habitação

162. As funções humanas

163. Um conjunto de três superblocos à beira do lago

164. Um detalhe do projeto do superbloco

165. Prancha com detalhes do edifício e sua implantação

166. Prancha com detalhes do edifício e sua implantação

167. Plano da equipe

168. Unidade de vizinhança

169. Elevação do complexo de apartamentos

170. Foto da maquete – vista aérea

171. Foto da maquete – vista aérea

172. Setor de Habitação intensiva e Centro Urbano

173. Foto da maquete – Centro Cívico

174. Foto da maquete – Vista Geral da cidade

176. Plantas, cortes e fachadas dos super-blocos

177. Habitação Extensiva

178. Habitação Intensiva

SUPERBLOCO DE 16.000 HABITANTES
(4 UNIDADES DE 4.000 HABITANTES)

ELEMENTO DE 500 HABITANTES
(1 HABITANTE CADA 25 M²)

- 1 - UNIDADE DE 4.000 HABITANTES
- 2 - RUA INTERNA (COMERCIO, JARDIM DA INFANCIA, CRECHE E CENTRO DE SAUDE)
- 3 - GARAGE

179. Superbloco

13. Plano Piloto

João Kahir

Fontes

Fotos de maquetes obtidas na dissertação (Im)possíveis Brasília

O projeto, aqui representado por um conjunto de 4 imagens, explicita pouco das idéias predominantes no plano. Porém é possível identificar a larga utilização dos preceitos modernos de habitação, com blocos sobre *pilotis* ao redor de residências térreas, um forma de adequar a cidade à lógica ordenadora.

O ideário da cidade para todos

Apesar das poucas fontes encontradas, podemos ilustrar um conceito predominante no ideário urbanístico de então através do projeto encontrado.

O plano proposto por Kahir apresenta o projeto de algumas possibilidades de organização das áreas residenciais. Explicita o desejo ordenador sobre a cidade através de um projeto homogêneo e predominante para toda a população.

Blocos residenciais sobre *pilotis* e casas residenciais ao redor de áreas de lazer e áreas livres compõem um quadro típico das áreas residenciais de então. Esquema empregado pelos governos estaduais e federal para suprimir o *déficit* habitacional do período, os blocos e as áreas monofuncionais dialogam perfeitamente com as soluções recorrentes nos grandes centros.

Além da necessidade de organizar a população da Nova Capital, as imagens expressam um conceito típico do período, a destinação de moradias padronizadas para todos, como forma de alimentar a industrialização, a *standartização* e a proliferação das unidades habitacionais. Conceitos que se integravam ao objetivo de se evitar as diferenças de classes, destinando toda a população a áreas semelhantes e a moradias padronizadas.

Alguns equipamentos, como áreas de esporte, áreas verdes e áreas livres entre os blocos e as residências parecem exemplificar os modelos de unidades de vizinhança, em que a monotonia do alinhamento regular das moradias é intercalada pela diversidade das demais edificações.

180. Setor de habitações

181. Setor de habitações

182. Setor de habitações

183. Setor de habitações

14. Plano Diretor da Nova Capital

Edgar Rocha Souza, arquiteto, e Raul da Silva Vieitas, agrônomo

Fontes

Cópia das fotografias originais das treze pranchas.

Entrevista concedida por Edgar Rocha Souza a Jeferson Cristiano Tavares, Rio de Janeiro, 24 de julho de 2001.

Relatório refeito pelo próprio autor, 2002.

Estrutura das pranchas

1. População, 2. Comunicações, 3. Distrito Federal, 4. Plano Diretor, 5. Centro Administrativo, 6. Transporte Subterrâneo, 7. Tapete Verde, 8. Zona Comercial, 9. Zona Residencial dos Funcionários, 10. Serviços Ancilares, 11. Vias Públicas, 12. Serviços de Utilidade Pública, 13. Serviços de Utilidade Pública

Estrutura do Relatório

Princípios Básicos, População, Comunicações, Distrito Federal, Plano Diretor, Centro Administrativo, Transporte Subterrâneo, Tapete Verde, Zona Comercial, Zona Residencial dos Funcionários, Serviços Ancilares, Vias Públicas, Serviços de Utilidade Pública, Serviços de Utilidade Pública.

O plano parte de uma divisão regional a partir das bacias hidrográficas e se desenvolve num rígido desenho elíptico sobre o qual está contido o zoneamento. As bases para o traçado viário são decorrentes do plano nacional de circulação. Atribuindo especial atenção às soluções de infra-estrutura urbana, garantem a qualidade de vida da cidade através da eficiência de seu funcionamento. Uma grande área verde pública permeia a cidade e sedia os edifícios dos três poderes.

184. Plano Diretor

Uma cidade eficiente

O projeto demonstra afinidades com a carreira de seus autores vinculada ao setor de construções no Rio de Janeiro. Edgar Rocha Souza, arquiteto, esteve ligado ao acompanhamento de obras e à construtora que lhe pertencia. Raul da Silva Vieitas, agrônomo, trabalhou nas obras do MAM – RJ, do conjunto da Pampulha – MG, e do MEC, este em especial no projeto elétrico e de iluminação. Funcionário do Idort – Instituto de Desenvolvimento e Organização do Trabalho - adquiriu experiências que lhe possibilitaram explorar a máxima eficiência da infra-estrutura e circulação urbanas. Esses perfis profissionais conduziram o desenvolvimento do projeto às suas especificidades técnicas. A eficiência tornou-se sinônimo de qualidade e condicionante do funcionamento da cidade.

O plano dialoga com a mentalidade da cidade mecânica e controlada. Rapidez e eficiência são sinônimos de uma postura que contraria as condições inóspitas da falta de planejamento dos grandes centros urbanos. Aliado ao esforço estético de criar um símbolo de caráter cívico, apresenta-se sobre condições técnicas inovadoras reforçando a viabilidade da transferência da Capital Federal.

A equipe formulou um programa inicial tomando como perspectiva o desenvolvimento dos próximos 100 anos do país. Nesse quadro reforçou a necessidade em se prever soluções técnicas que permitissem o crescimento e o funcionamento da Nova Capital sem ser prejudicado pelos altos índices populacionais previstos para o país – foi estimada uma população de 300 milhões de habitantes em 2050. Assim as soluções contemplavam alguns equipamentos tecnológicos como garantia de uma cidade eficiente. Uma dessas soluções previa um percurso subterrâneo por toda a cidade. Essa via, de importância estrutural no projeto, possibilitava não apenas as comunicações de pequeno porte, como serviços de correio ou limpeza dos edifícios, como também toda a entrega de material pesado que, no cotidiano, utilizaria as ruas convencionais. Para isso pensou-se horários distintos de usos para cada função, ordenando o tráfego subterrâneo e prevenindo um funcionamento mecanicamente perfeito para a organização da cidade.

Abastecimento – das 5 às 8 horas:

mobiliário de escritório

material de limpeza

material de papelaria

comestíveis e bebidas para as cantinas

Distribuição – das 8 às 18 horas:

correspondência oficial

correspondência dos funcionários

processos

material confidencial (acompanhado)

Coleta:

móveis para concerto

materiais imprestáveis

caixas e cascos vazios

papel usado (em sacos fechados)

varredura (em sacos fechados)³¹

Assim o planejamento buscava ordenar totalmente o cotidiano dos cidadãos como forma de contrariar o caos urbano das grandes cidades e imprimir à Nova Capital regras que beneficiassem o seu funcionamento.

O planejamento regional e o desenho da cidade

A setorização regional, as redes viárias existentes e as bacias hidrográficas da região influenciam no local para a implantação da cidade e nos seus postos de abastecimento agrícola e industrial. Esses postos são atendidos por uma extensa malha viária, proposta a partir de um sistema de perimetrais e radiais que se ligam com todo o sistema nacional de circulação. Localizadas no centro do retângulo do Distrito Federal, essas atividades são articuladas com toda a região denotando a importância territorial do planejamento.

Esse primeiro traçado viário que organiza a região do Distrito Federal interfere diretamente no traçado interno da Nova Capital. Os principais pontos definidos para a comunicação territorial passam por dentro da cidade desenhando as primeiras vias, igualmente, em sistema perimetral e radial. Os traçados regionais e territoriais influenciam diretamente no formato e nas principais vias de comunicação para o plano da Capital Federal. Têm, portanto, forte predominância a cultura nacional do planejamento territorial, regional e local vinculados às diretrizes de comunicações viárias.

185. Comunicações

A disposição das vias de acesso rodoviárias e ferroviárias influencia de forma capital a ossatura da cidade.³²

Essas características evidenciam as dimensões nacionais do novo Distrito Federal através do abastecimento possibilitado pela setorização regional do cultivo de produtos agrícolas e pela ligação direta entre as comunicações da Nova Capital com o restante do território.

Uma vez definidas as principais diretrizes de circulação externa e interna da cidade, o projeto explicita seus objetivos, em que prevalecem os princípios estéticos como formulação espacial de uma capital federal, e as premissas funcionais para o seu perfeito funcionamento. Nesse trecho ficam evidentes as formulações:

O partido adotado teve por base a eficiência e a estética da cidade.

Concentração dos edifícios públicos.

Proximidade da moradia do funcionalismo.

Disposição racional dos espaços verdes.

Facilidades de recreação física e mental.

*Plano lógico e eficiente do abastecimento.*³³

A cidade oficial³⁴

O projeto insere-se no sítio ocupando uma pequena área destinada à *cidade oficial* entre o lago e a cota mais alta do terreno. Faixas elípticas perimetrais e vias radiais conformam o traçado geométrico da cidade demarcando as áreas de habitação, serviços e comércio, e setores administrativos. No meio das elipses localizam-se o centro administrativo e a rodoferroviária, onde se inicia um grande tapete verde, em forma de bumerangue, destinado ao caráter monumental e histórico da cidade. Bairros satélites, sobretudo na margem leste do lago, possibilitam o seu crescimento. O projeto destina-se, apenas, aos funcionários federais e municipais, enquanto que os bairros satélites são destinados à *população complementar*.

No zoneamento, é atribuída a cada anel da elipse uma função urbana.

A partir do centro alternam-se anéis de: habitações; comércio e serviços; habitações; e zona de serviços ancilares. As áreas destinadas às habitações são consideradas como *zona residencial de funcionários*. Junto ao lago são destinadas áreas para os ministros, congressistas, corpo diplomático e cidade universitária. Bosques e Parques demarcam as áreas externas à elipse destinadas à produção agrícola e industrial.

A **Circulação** conta, além do transporte subterrâneo, com 9 tipos diferenciados de vias destinadas ao automóvel e uma tipologia especial para pedestres. Elas variam em largura de 6 a 68 metros (considerando as pistas e seus canteiros). As que comportam maior número de pistas localizam-se junto à área central (Centro Administrativo) incluindo o limite do quadrilátero e seus principais acessos. As demais vias organizam-se em ordem decrescente do potencial de pistas conforme se aproximam dos anéis mais externos da elipse. Exceção às vias circundantes do Tapete Verde. Em todas elas há o predomínio de canteiros centrais e farta arborização. As vias de acessos às moradias caracterizam-se pela forma em *cul de sac* e têm características mais simplificadas. As vias de pedestres destinam-se, ainda, à uma faixa gramada sob a qual locam-se todos os equipamentos de infra-estrutura urbana, solução que facilita a manutenção sem causar transtornos ao sistema viário.

O quadrilátero do **Centro Administrativo** é definido por quatro principais vias de acesso derivadas do plano regional de comunicação. São interligadas pelas vias elípticas e articula, no conjunto do plano diretor, um sistema de vias radiais e perimetrais. Concentra os poderes legislativo, executivo e judiciário, os ministérios, a prefeitura da cidade, a Estação Rodo-Ferroviária e o Correio. A reunião desses edifícios numa extensão do tapete verde busca tornar mais eficiente e econômica a administração, compondo o cenário de monumentalidade de uma capital federal. Ao seu redor residem seus funcionários, diminuindo distância entre trabalho e residência.

A localização da Estação Rodo-Ferroviária e do Correio junto ao Centro Administrativo ilustra a importância atribuída à circulação, dividindo o mesmo grau de importância dos edifícios administrativos dos três poderes. Interligada a eles e aos aeroportos, a Estação garante a eficiência do serviço de comunicações.

A **Zona Residencial de Funcionários** concentra habitações distribuídas nas elipses maiores, intercaladas pela área de serviços ancilares e pelas áreas de comércio. Junto às áreas ministeriais encontram-se, na primeira elipse, as habitações de seus funcionários, possibilitando o acesso ao trabalho a pé. Ou seja, cada ministério teria a sua unidade residencial, próximo às repartições, facilitando o tipo de circulação e transporte para seus moradores.

Preconizando um programa muito próximo ao de Unidade de Vizinhança, reúne berçário, jardim de infância, escola primária, *play-ground*, comércio, igreja, diversão e clubes, com fácil acesso pelas vias em *cul de sac*.

A **Zona Comercial** localiza-se entre as áreas residenciais, definindo um meio de passagem obrigatório para o trabalho. Com as atividades distinguidas pelas volumetrias diferenciadas de cada edifício, demarcam a paisagem e

186. Centro Administrativo

187. Zona Residencial dos Funcionários

se configuram num elo entre as residências e o trabalho. A zona comercial é a única área da cidade oficial ligada diretamente aos bairros periféricos.

Os **Serviços Ancilares** reúnem oficinas, garagens, laboratórios, silos, delegacias, tribunais, prisões, mercado, bombeiros, etc, no anel mais externo da cidade. Confinam toda a *parte feia da cidade*, garantindo-lhe a distribuição periférica desses edifícios sem incomodar o trânsito e a paisagem local.

A forma de **Expansão** da cidade ilustra o conceito de cidade administrativa presente em todo o projeto. A *cidade oficial* é destinada exclusivamente aos funcionários públicos (o que explica as pequenas dimensões do projeto), enquanto que a *população complementar* é destinada a bairros ligados ao plano, porém fora dele. Localizam-se ao redor da elipse conformando, ao lado das áreas verdes e de cultivo agrícola e produção industrial, uma mínima forma de planejamento regional. Uma extensa área verde após a última elipse marca a separação entre as duas cidades.

Os **Serviços de Utilidade Pública** sistematizam a produção e distribuição de energia elétrica, comunicações via telefonia e sistema de tubos pneumáticos, água e esgoto, correio e telégrafo e transporte coletivo. Todas as soluções preconizam as vias como formas de distribuição desses serviços, representando um mesmo desenho dos percursos. Galerias de 1.90 de altura por 1.50 de largura garantem a condução da energia elétrica e telefonia (sob as vias) e de água e esgoto (transversais às vias), separadamente. O transporte público é definido a partir de linhas circulares e radiais, somando ao todo 16 linhas que absorvem todo o potencial de tráfego.

O detalhamento desses serviços, incorporado de forma orgânica pelo projeto, demonstra a afinidade entre as questões estéticas e técnicas do plano, conformando soluções de eficiência de um padrão urbano que contrariasse a ausência de planejamento das cidades capitais brasileiras.

188. População

189. Comunicações

190. Distrito Federal

191. Centro Administrativo

192. Transporte Subterrâneo

193. Tapete Verde

194. Zona Comercial

195. Zona Residencial dos Funcionários

196. Serviços Ancilares

197. Vias Públicas

198. Serviços de Utilidade Pública

199. Serviços de Utilidade Pública

15. Brasília - Plano Piloto

José Geraldo da Cunha Camargo

Colaboradores: Setor Urbanístico: Arquitetos: Wilson Chebar, Elio A. P. Pugnali; Setor de Água e Saneamento: Engenheiros Civis: Nestor de Oliveira (Catedrático da F.N.A.) e Arthur Leão Feitosa; Setor Agrônomo: Engenheiros Agrônomos: Felisberto Cardoso de Camargo, Herodoto da Costa Barros e Augusto Imazio. Consultoria do Escritório de Saturnino de Brito.

Fontes

Relatório obtido no arquivo pessoal do autor

Textos sobre o urbanismo celular, obtidos no arquivo pessoal do autor

Entrevista concedida por José Geraldo da Cunha Camargo a Jeferson Cristiano Tavares, Rio de Janeiro, 23 de julho de 2001.

Estrutura do Relatório

Introdução, Traçado da Cidade, Critério de Localização, Princípios Básicos para o Plano Piloto para a Capital Federal, Área e Densidade Demográfica da Cidade, Sistema de Circulação dos Veículos Coletivos, Primeira Etapa de Evolução da Cidade. Anexos: Relatório Preliminar sobre o Abastecimento de Água e os Esgotos Sanitário e Pluvial da Futura Capital da República dos Estados Unidos do Brasil, Sugestões para o Abastecimento de Brasília, Estudo do Potencial Agrícola dos Solos da Futura Capital Federal, Sugestões sobre a Possibilidade de Uso Agrícola dos Solos da Área da Futura Capital Federal com Vistas ao Abastecimento da Mesma, Considerações Preliminares para Planejamento de Serviços de Irrigação em Brasília. Desenhos.

O projeto da equipe carioca liderada pelo arquiteto José Geraldo da Cunha Camargo funda a teorização do urbanismo celular em que a cidade estrutura-se pelas suas funções administrativas descentralizadas. Apropriando-se do saber técnico sanitário, a cidade é implantada de acordo com a plena adequação à topografia usufruindo os principais recursos naturais. Seu traçado curvo delimita as células e colabora na distribuição e coleta de água e esgoto. A proposta, por sua vez, garante a diversidade arquitetônica através de diretrizes de planejamento.

200. Plano Piloto

A teoria do urbanismo celular

Recém formado, o arquiteto José Geraldo da Cunha Camargo mostrou-se um grande defensor da transferência da capital federal. Ex-aluno de alguns arquitetos responsáveis pelas comissões de estudos sobre o Planalto Central, manteve-se atualizado nas discussões sobre as decisões políticas da Nova Capital. Posteriormente, vinculado às atividades de colonização do território nacional proporcionada pelo INCRA, definiu teorias urbanísticas e implantou-as em mais de uma dezena de cidades novas na Amazônia. Atuante na prática urbanística, ao sair do INCRA integrou o corpo docente da Faculdade de Arquitetura da UFRJ, substituindo o arquiteto José Otacílio Sabóia Ribeiro, também participante do Concurso de 1957.

Utilizando-se de experiências e modelos internacionais deu origem ao Urbanismo Celular. Dialogando com os conceitos de Unidade de Vizinhança e Cidade Jardim, o arquiteto traçou um plano para a Nova Capital em que prevaleceram o convívio entre cidadãos e a construção de uma vida comunitária. Assim, a população concentra-se em pequenos centros interligados, garantindo a densidade e a ocupação de uma grande área privilegiando a proximidade entre funções. Esses centros, as células, organizam-se a partir das atividades ministeriais.

Jeferson: O senhor tem alguma coisa publicada. Na UFRJ encontrei um livro sobre urbanismo celular. José Geraldo: É meu. Agora estou fazendo uma segunda edição sobre o urbanismo celular. E o urbanismo rural é todo ele baseado no urbanismo celular, todo ele. Então, aqui são as células urbanas. No projeto para a Nova Capital cada célula dessas tinha um ou mais ministérios. Por que? Para evitar o transtorno da ida para o trabalho. Porque os funcionários iriam morar nesse módulo. Por exemplo, em uma célula ficariam o Ministério da Agricultura, as autarquias, o INCRA e a moradia de seus funcionários. Então, a distância casa-trabalho; casa-escola, diminuía.³⁵

A aplicação inédita dessa teorização no projeto para Brasília inaugurou um modelo urbanístico utilizado, posteriormente, em seu trabalho na colonização amazônica nos anos 70. É indiscutível a semelhança física de sua proposta com a proposta dos irmãos Roberto, e José Geraldo atribui essa semelhança à formação em comum dos arquitetos e urbanistas de então:

Jeferson: O senhor lembra de algum outro projeto do Concurso? José Geraldo: Tinha um outro em módulos. Jeferson: Dos irmãos Roberto. Eles também trabalharam com as células. Em cada célula um ministério, em cada ministério uma função. José Geraldo: Sabe por que? Nós somos da mesma escola. Então eu acho que todos deveriam chegar a isso. Nós temos que resolver os mesmos problemas. Então, eu acho que todo mundo, com uma forma diferente, deveria procurar resolvê-los. Teria que resolver aqueles problemas da maneira funcional.³⁶

A implantação dessas células foi garantida por um extenso estudo das condições naturais do sítio. Aproveitando-se da inclinação da área e da presença do lago, a assessoria do escritório Saturnino de Brito Filho recomendou a exploração dessas características na definição do traçado viário e na conformação das células. Ficam evidentes o forte aspecto sanitário das soluções e a presença marcante das intervenções de correção dos aspectos naturais, como as bordas do lago para a manutenção da água e do esgoto recolhidos.

Jeferson: E essa característica curva do traçado? José Geraldo: Foi em função da curva de nível. Foi outro cuidado que nós tivemos. Jeferson: Para cada célula? José Geraldo: Aqui as células foram divididas. Primeiro eu estudei as águas pluviais por onde era mais fácil descer. Então, eu defini as principais avenidas, que dividiam os módulos, em que eu resolvi os problemas das águas pluviais. Resolvendo as águas pluviais eu resolvo o esgoto. (...)
Jeferson: O senhor calculou quanto tempo para o desenvolvimento completo da cidade? Havia uma previsão? José Geraldo: Eu achava que ia levar uns 20 anos.³⁷

O traçado da cidade parte da leitura lógica das condições favoráveis para o abastecimento e escoamento de resíduos líquidos e sólidos. As células funcionais são distribuídas a partir do correto assentamento topográfico. O aproveitamento do relevo e do manancial hidrográfico ilustra a importância atribuída aos recursos naturais.

Descentralização funcional e diversidade arquitetônica

Uma vez adotado o urbanismo celular como principal referência, o projeto baseou-se em duas diretrizes para a cidade:

1. descentralização das atividades administrativas
2. diversidade da produção arquitetônica.

Assim o plano poderia atender às necessidades de bem-estar da população através da diminuição das distâncias entre habitação-trabalho e da autonomia dos grupos dos ministérios.

A adoção das células ministeriais proporcionou um cenário em que o convívio em comunidade pôde ser resgatado pela proximidade das atividades cotidianas, sem saturar alguns centros em decorrência do esvaziamento de outros em horários específicos do dia, como era recorrente na atual capital federal. Portanto a população era dividida em setores cujas atividades correspondiam diretamente ao seu trabalho.

Sua autonomia garantia, também, a conformação de uma paisagem construída diversificada, em que a variedade arquitetônica seria possibilitada pelos projetos proporcionados pela iniciativa pública e privada segundo garantias locais. As normas buscavam estabelecer um cenário metropolitano garantindo ao comércio central, aos hotéis de luxo, às habitações coletivas e às Unidades Ministeriais o desenvolvimento controlado, porém não inibidor. Mantinha-se, tão somente, regras de distanciamentos dos edifícios e cuidados no uso do solo e definição de densidade.

A primeira cidade celular

O projeto é composto por 10 células ministeriais atendidas por áreas residenciais, comerciais e de serviços, além das atividades administrativas. Seccionando essas células, um eixo monumental, de 150 metros de largura, onde estão distribuídos os terminais rodo-ferroviário (no início da cidade, seu extremo oeste); os edifícios dos três poderes, embaixadas e catedral (no ponto mais alto do sítio); o Centro Comercial e a Prefeitura e a borda do lago no extremo leste da cidade. A densidade foi estimada em 41,3 hab/ha alcançando 91,5 hab/ha nas áreas residenciais. É caracterizado pela organização celular em formato espiral ocupando uma pequena área para os cerca de 450.000 habitantes previstos.

Cada **Unidade Ministerial**, de 43.000 pessoas, é composta pelo Centro Ministerial onde se localizam 2 ministérios e as demais atividades. Subdividida em 2 Bairros, cada Bairro comporta 5 Freguesias e um centro com escola secundária, correio, restaurante e o Parque do Bairro. A Freguesia é composta por 4.300 pessoas e, igualmente, têm seu centro demarcado por um parque e por serviços e comércio de menor porte. A escola primária e a creche definem o desenho de cada Freguesia, viabilizando seu acesso a pé e sem cruzamento de vias de tráfego. A densidade das Unidades Ministeriais é de 78 hab/ha.

Os **Grandes Equipamentos** são localizados nas áreas periféricas da cidade. Ligados pela estação rodo-ferroviária delimitam o setor oeste da cidade com: comércio atacadista, oficinas, gráficas e pequenas indústrias, bombeiro, hotéis, centros esportivos, feiras e o bairro proletário. A preocupação em manter esse bairro próximo dos grandes equipamentos de lazer e das indústrias aponta para um zoneamento não estritamente funcional, mas social, pois concentra todas as atividades urbanas em três grandes zonas: a zona simbólica centralizada no eixo que corta toda a cidade, a zona ministerial, composta pelas Unidades Ministeriais descentralizadas; e a zona proletária, servida pelos grandes equipamentos de lazer, serviço e comércio num cinturão que demarca o limite urbano.

A circulação foi simplificada a 5 tipo de vias, estabelecendo a hierarquia a partir da perimetral que contorna a cidade e chega ao passeio de pedestres interno às Unidades Ministeriais. O **Sistema de Circulação dos Veículos Coletivos** é articulado segundo as principais vias a fim de evitar perda de tempo entre as ligações dos diferentes setores. As principais vias estabelecidas são: 1. a via perimetral que circunda toda a área do plano ligando as unidades e criando uma grande faixa verde próxima ao lago; 2. a auto-estrada, ligada pela perimetral e onde estão os principais depósitos e os terminais ferroviários e rodoviários; 3. a avenida central que liga o ponto mais alto ao lago, na qual distribuem-se os principais serviços e comércios; 4. as vias que contornam as Unidades Ministeriais; e 5. suas vias internas.

Limítrofe ao lago na sua borda oeste, é destinada uma grande **Faixa Verde** onde se concentram equipamentos de lazer, serviços e residências de luxo. A área é delimitada por uma grande perimetral que envolve toda a cidade. O Jardim Zoológico e o Jardim Botânico localizam-se em situações simétricas, encerrando os braços norte e sul do lago. Esses equipamentos cumprem sua função social de ensino e lazer na cidade.

Para a **Transferência** da Nova Capital, e o seu conseqüente desenvolvimento, ficou estabelecida uma metodologia na ausência de um planejamento regional. Três principais elementos garantem esse processo: 1. a instalação do parque dos três poderes; 2. as principais vias de acesso às Unidades Ministeriais e 3. os centros dessas unidades além daqueles instituídos em cada Freguesia. Assim garante-se o início do processo gradual e coerente com a proposta espacial. Como fora declarado pelo autor, a cidade seria paulatinamente transferida ao longo de 20 anos, condição garantida pela descentralização das funções.

201. Unidade Ministerial

202. Comércio central e hotéis de luxo

203. Centro Cívico

O **Abastecimento** foi tratado de forma separada como parte de um longo estudo sobre as condições dos recursos naturais do sítio. A pesquisa incidiu sobre as características do clima e do solo buscando evitar os insucessos de culturas não recomendáveis para a área. Estabelece uma cadeia de fornecimento alimentício aproveitando a infra-estrutura já existente na região. Considerando Uberlândia, Ceres e Anápolis como cidades satélites da Nova Capital, propõe-lhes a posição de fornecedoras de gêneros alimentícios cultiváveis. O plano articula o potencial da área para permitir a exploração de todo o território, integrando a atividade administrativa às atividades produtoras e abastecedoras da região.

Ao todo dez células autônomas, organizadas a partir de centros funcionais e escolas primárias, compõem a estrutura da Nova Capital. O passeio a pé, o convívio entre moradores, as pequenas distâncias entre as atividades, o predomínio do verde entre as unidades e a articulação de todas elas na conformação da Capital Federal reconstróem modelos urbanísticos sobre condições estritamente peculiares e nacionais. Caracterizado pelo diálogo entre as concepções teóricas urbanísticas e as referências técnicas para a implantação de um plano urbano, o projeto demonstra o importante vínculo dos desdobramentos da aplicação conjunta desses conhecimentos.

204. Primeira fase do desenvolvimento da cidade

205. Detalhe de uma Unidade Ministerial

206. Zonas de comércio central e hotéis de luxo

207. Perspectiva aérea – Av. Central – parte do centro comercial – hotéis – prefeitura

208. Vista aérea do conjunto: Praça dos Poderes - Praça Cívica-Religiosa-Cultural – Praça das Embaixadas

209. Esquema geral do abastecimento de água e traçado dos esgotos sanitário e pluvial

16. Plano Piloto da Nova Capital do Brasil

Pedro Paulino Guimarães, Luiz Mario Sarmiento Brandão, José Lambert de Mattos Dodibei, Theodore Ding-Wen Wu, Carlos Enrique Virviescas Pinzón e Róger Solórzano Marín

Planejamento Agrícola: Luiz Mariano Paes de Carvalho

Fontes

Memorial original obtido no arquivo pessoal de Pedro Paulino Guimarães

Conversas informais concedidas por Pedro Paulino Guimarães a Jeferson Cristiano Tavares, Rio de Janeiro, 2001/2.

Estrutura do Memorial

Introdução, Aproveitamento Agrícola da Região, Partido Adotado, Habitação, Centro, Organização Econômico-Social, Palavras Finais.

O projeto explicita as referências internacionais na abordagem do contexto brasileiro. Esse processo é alcançado através do planejamento regional com base na preservação do meio ambiente e na predominância da diversidade funcional ao longo dos setores da cidade. Ligado à vertente orgânica e culturalista, destaca a habitação como um elemento de forte caracterização do projeto e molda-se para uma correta implantação segundo as características naturais do sítio. Apesar de ser desclassificado do Concurso, a equipe foi uma das dez sugeridas a compor o quadro de autores finalistas que conceberiam, definitivamente, a Nova Capital.

210. Plano Geral da Cidade

A diversidade social e o espírito comunitário

O projeto de Pedro Paulino Guimarães constrói-se a partir das principais referências urbanísticas internacionais, explicitando-as no decorrer do memorial. Estagiário de A. E. Reydi no Departamento de Habitação Popular do Rio de Janeiro e aluno de S. Giedeon, durante sua pós-graduação no exterior, o autor sempre se posicionou como defensor dos princípios da vertente orgânica de Frank Lloyd Wrigh, sobretudo no diálogo com os elementos naturais do sítio.

As diretrizes da cidade vinculam-se às premissas de Lewis Mumford identificando-se com a vertente culturalista. Seu plano piloto busca a valorização do ideal de comunidade e do cidadão em contraposição à monumentalização dos elementos arquitetônicos. Integra os espaços à diversidade social da população brasileira. Expressa, através deles, a pluralidade e os efeitos de uma arquitetura heterogênea e compatível à escala do pedestre. Princípios semelhantes aos ideais delineados pelo CIAM VIII de uma cidade mais humana tornando-se, portanto, no lugar do encontro para o convívio e para o desenvolvimento da vida humana. Evitando os grandes aglomerados e o sistema de aldeias isoladas o plano defende a cidade como um espaço comum a todos.

Na habitação retoma os princípios das Unidades de Vizinhança ao organizar essas áreas a partir da atividade educacional centrada nos seus núcleos. A característica comunitária intensifica-se ainda mais a partir do dimensionamento adequado para promover o convívio entre os moradores. O autor cita, ainda, o conjunto residencial na Ilha de Paquetá, no Rio de Janeiro, projetado pelo arquiteto F. Bolonha para famílias pobres. O centro da cidade bem como as áreas de interesse cívico e administrativo recebem tratamento especial na composição volumétrica e arquitetônica dos espaços urbanos articulando cheios e vazios conforme as teorias *sittianas*.

*Obras de Tony Garnier, Camillo Sitte, Walter Gropius, S. Giedion, Le Corbusier, Lewis Mumford, Affonso Eduardo Reydi, José Luis Sert, o trabalho dos urbanistas ingleses – dos quais se torna impossível destacar nomes – e o extraordinário plano da cidade de Roterdão, deram-nos o esteio em que nos apoiamos. A nossa observação da vida urbana diária, a experiência vivida e a análise do funcionamento de outras cidades que conhecemos nos permitiram a adaptação ao quadro nacional.*³⁸

Conferindo peculiaridades ao plano, o autor Pedro Paulino Guimarães, em conversa informal, afirma que fora, a ele, sugerido compor uma equipe especial, após o Concurso de 1956, a fim de executar o projeto definitivo para a Nova Capital.

O júri Paulo Antunes Ribeiro³⁹, representante do IAB no Concurso e único membro que se recusara a assinar a ata final da premiação, sugeriu, de fato, a composição de uma grande equipe que reunisse os finalistas sendo, a eles, adicionado mais um participante. Como atesta a reportagem do jornal “Última Hora”, esse último integrante era o projeto de Pedro Paulino Guimarães, confirmando as especulações do autor.

Planejamento conservacionista

O princípio do planejamento concentra-se na adequação da produção agrícola de acordo com o potencial natural da região, suprimindo as soluções nocivas ao meio ambiente. Estabelece, portanto, o abastecimento da Nova Capital a partir do cultivo dos recursos naturais da região. O plano é incisivo em dois tópicos: 1. mudança radical nas formas de exploração extrativista evitando métodos que degradem o meio físico (como queimadas. etc.) e 2. a conservação das matas existentes.

O planejamento regional confere ao projeto um caráter singular e atualizado ao defender a preservação do meio ambiente e sua utilização a partir de critérios rigorosos. Defensor dos recursos naturais, o plano encontra na transferência da Capital Federal a oportunidade de controlar a exploração do solo. Define parâmetros a partir do planejamento conservacionista para extrair os produtos sem afetar sua condição de equilíbrio natural. Assim se estabelecem diretrizes para a exploração do potencial agrônômico da área.

O abastecimento da cidade vincula-se, portanto, diretamente à produção agrícola regional. Essa articulação supõe o desenvolvimento do Distrito Federal pois altera o sistema existente. A transferência da Nova Capital transforma a macro esfera, tendo repercussões nas ordens de comunicação, desenvolvimento tecnológico e capacitação técnica da mão-de-obra e dos instrumentos de trabalho.

Uma proposta orgânica

Respeitando o quadro topográfico da área, a posição do lago e as condições de drenagem, distribui a cidade nos braços do lago. No ponto mais alto, localiza as estações rodo-ferroviárias. Define dois eixos perpendiculares. O eixo N-S foi destinado ao transporte ferroviário e rodoviário. No eixo E-W, localizam-se os setores urbanos e as atividades administrativas e cívicas numa faixa monumental, iniciada no ponto mais alto. As habitações, distribuídas ao redor, concentram uma densidade entre 80 e 120 hab/ha e centros com atividades diversas. O projeto demonstra controle sobre a conformação tridimensional da cidade ao caracterizar os principais edifícios e praças.

O zoneamento garante a plurifuncionalidade e o convívio cotidiano em escalas diferenciadas. A composição do **Centro** foi estruturada por pequenos núcleos todos interligados entre si e ligados ao conjunto administrativo

211. Zoneamento

federal. Esse partido é decorrente das possibilidades a serem exploradas com a definição de cheios e vazios e para evitar um cenário monótono. Formando conjuntos harmoniosos e acolhedores vinculados à escala humana o partido busca a diferenciação dos edifícios a partir de suas funções.

Privilegiando o pedestre, a conformação dos espaços abertos dialoga com os princípios *sitteanos* de diferentes percepções. Ao evitar a monumentalidade, propõe percursos em que o pedestre desvenda novos espaços a partir da organização dos edifícios.

212. Perspectiva do Centro Cívico

*Nenhuma zona, todavia, deverá ser integralmente especializada, pois a própria existência do homem comporta diversas atividades simultâneas, (...)*⁴⁰

O comércio será concentrado ao longo de uma via de transporte coletivo para facilitar seu acesso, garantindo a proximidade entre restaurantes e outros serviços afins. Concentra num mesmo espaço as atividades de lazer (teatros, cinemas, clubes, bibliotecas, museus, bares, restaurantes, etc.) e compõe lugares convidativos ao centro.

O viário estabelece um grande **Eixo** de instituições públicas e atividades de comércio e lazer. Ao centro, destacado do conjunto, a estação rodoviária direciona as comunicações internas e externas da cidade e liga-se diretamente à Praça Cívica, dando seqüência à área comercial, recreativa e de esportes. O eixo culmina na borda leste do lago numa grande área arborizada.

A praça cívica, instituição de maior destaque, localiza-se no eixo. A oeste estão os principais centros de abastecimento e armazenamento – próximos das estações terminais e vias perimetrais, e a leste a área mais nobre, próxima do lago e da residência presidencial, estão as zonas cívica, comercial, cultural, recreativa e o centro esportivo e universidade. Entre as vias paralelas, uma faixa central de 600 metros de arborização ameniza a densidade e confere um caráter bucólico e monumental ao centro. Essa larga faixa garante a expansão futura e até a construção de um heliponto nas suas imediações.

A **Circulação** é estabelecida a partir de *parkways* superficiais e por calhas subterrâneas que conduzem o transporte coletivo livrando o pedestre do tráfego pesado. Dentro das unidades vicinais prevalece o passeio para pedestres, sobretudo devido aos curtos distanciamentos entre os equipamentos de lazer, de educação e o trabalho. A circulação que dá unidade aos diferentes centros é marcada pelo eixo central.

As **Habitações** foram definidas a partir de critérios rigorosos que buscaram preservar as diversidades sociais sem prejudicar os diferentes segmentos. Localizam-se ao longo do eixo N-S do traçado urbano.

Isolando cada classe num determinado conjunto, quatro principais unidades foram definidas: 1. Unidade do Corpo Diplomático, ligada aos equipamentos culturais e à residência presidencial; 2. Unidade das Classes Abastadas, em lotes maiores e mais caros; 3. Unidade de Classe Média, a mais numerosa e diversificada e a 4. Unidade da Classe Menos Favorecida, em que se concentram a população pobre em casas geminadas, gozando de maiores áreas livres coletivas.

213. Perspectiva da Unidade Vicinal

As Unidades Vicinais (assim denominadas as áreas residenciais) apresentam um sistema muito parecido com o modelo de unidades de vizinhança. São definidas por uma área de 800m x 1200m, em que prevalece a busca pelas menores distâncias nos trajetos cotidianos e organizados a partir da localização das escolas infantis. As escalas são sempre compatíveis ao pedestre e buscam privilegiar o convívio comunitário. Admite população entre 7.000 e 12.000 habitantes. Edifícios de apartamentos e lotes isolados compõem a unidade de maior representatividade, a da classe média. Os lotes têm duas frentes, servindo às vias de automóveis que levam ao Centro da Cidade, e às vias de pedestre que levam ao Centro da Comunidade. As distâncias entre os equipamentos e as moradias foram definidas a partir de um raio mínimo de 400 metros até a escola primária e de até 700 metros, entre residências e o centro esportivo e escola secundária.

Sem contradizer o caráter administrativo da cidade a inserção das **Indústrias** dá-se de forma tímida para suprir apenas certas necessidades da população. Localizando-as fora do perímetro urbano (noroeste e sudoeste) aproximam-se das grandes vias de acesso sendo atendidas por bairros operários ao seu redor. O **Cinturão-Verde**, que circunda a cidade e as áreas habitacionais, é responsável pela conformação paisagística do entorno e pela função higienista de proteção contra a poluição externa.

A **Gestão Urbana** tem forte presença no plano a partir de dois instrumentos principais.

O primeiro refere-se à forma de legislação como controle fiscalizador das iniciativas particulares e como garantia de participação do cidadão no controle da administração. Constituindo uma comissão para administrar a cobrança de uma taxa local que reverteria em benefícios da própria comunidade, essa comissão seria estabelecida por setores da administração pública, por moradores, e negociantes ali estabelecidos. Assim, o sistema tributário e o administrativo estariam atrelados à comunidade, à participação dos cidadãos nos assuntos de interesse público. Ao atribuir condições de o Estado controlar e fiscalizar o processo de ocupação do território da Nova Capital, a nova legislação inclui toda a comunidade para a efetivação de alguns procedimentos.

O segundo diz respeito à organização setorial a fim de garantir a diversidade e os usos constantes dos

espaços. A partir de um quadro de equipamentos e usos a eles referidos, o plano garante a fluência de usos em todos os setores da cidade, controlando a instalação de diferentes equipamentos em determinados locais.

Utilização dos Diversos Setores de Atividade Urbana

	<i>Exp. Mat. (trab)</i>	<i>Exp. Vesp. (trab)</i>	<i>Ativid. Not. (diária)</i>	<i>Ativ. Sab/Dom/Fer (tarde)</i>	<i>Ativ. Sab/Dom/Fer (noite)</i>	<i>Ativ. Ocasional</i>
<i>Cinema</i>	0	X	XX	XXX	XXX	
<i>Teatro</i>	0		XX	X	XX	XXX
<i>Restaurante</i>	X	XX	X	X	XXX	X
<i>Cafés – Bares</i>		XX	XX	XX	XXX	XXX
<i>Boates</i>	0	0	XX	0	XXX	
<i>Comércio</i>	XXX	XXX	X	0	0	X
<i>Escritório</i>	XXX	XXX	X			
<i>Administração</i>	XX	XXX		0	0	
<i>Exposições</i>	0	X	X	X		XX
<i>Museus</i>		X	0	XX	0	
<i>Habitação</i>	XXX	XXX	XXX	XXX	XXX	
<i>Espet. Esport.</i>	0	0	X	XXX	XX	XXX
<i>Esportes</i>	X	X		XXX	X	XXX
<i>Recreação</i>	X	X	X	XXX	X	
<i>Ensino</i>	XXX	XX	X	0	0	
<i>Conferências</i>	0	X	XX	0	0	XXX
<i>Hotéis</i>	XX	XX	XX	XXX	XXX	XXX
<i>Passeios</i>	X	X		XXX	X	
<i>Mercado</i>	XXX	XXX	0	0	0	
<i>Est. Rodov.</i>	XX	XX	X	XXX	XXX	XXX
<i>Est. Ferrov.</i>	XX	XX	XX	XXX	XXX	XXX

PLANO GERAL DA CIDADE COM DELIMITAÇÃO ESQUEMÁTICA DOS DIVERSOS SETORES

- 1 - núcleo urbano
- 2 - universidade
- 3 - centro executivo
- 4 - zona industrial
- 5 - setores de habitação
- 6 - bairro para classes abastadas
- 7 - bairro para diplomatas

214. Plano Geral da Cidade com Delimitação Esquemática dos Diversos Setores

ESQUEMA DE CIRCULAÇÃO DA CIDADE

- 1 = núcleo urbano
- 2 = universidade
- 3 = centro executivo
- 4 = zona industrial

215. Esquema de Circulação da Cidade

SISTEMA DE ESGOTOS POR GRAVIDADE E ESTAÇÕES DE TRATAMENTO

216. Sistema de Esgotos por Gravidade e Estações de Tratamento

ACUMULAÇÃO DE ÁGUA E REDE DE DISTRIBUIÇÃO POR GRAVIDADE

217. Acumulação de Água e Rede de Distribuição por Gravidade

218. Planta da Unidade Vicinal Modelo

219. Perspectiva da Unidade Vicinal

220. Perspectiva

221. Perspectiva

222. Perspectiva

223. Perspectiva do Centro Cívico

224. Perspectiva

225. Perspectiva

226. Perspectiva

227. Planta do Centro Cívico

228. Perspectiva

229. Perspectiva

230. Perspectiva

231. Perspectiva

232. Planta na Zona Central

17. Plano Piloto para Brasília

Lúcio Costa

1º. lugar

Comentários do Júri

Suposição

Uma “civitas”, não uma “urbs”

Críticas

1. Demasiada quantidade indiscriminada de terra entre o centro governamental e o lago
2. O Aeroporto talvez tenha que ser mais afastado
3. A parte mais longínqua do lago e as penínsulas não são utilizadas para habitações (v. n.2)
4. Não especificação do tipo de estradas regionais, especialmente com relação a possíveis cidades satélites.

Vantagens

1. O único para uma capital administrativa do Brasil
2. Seus elementos podem prontamente ser apreendidos: o plano é claro, direto e fundamentalmente simples – como, por exemplo, o de Pompéia, o de Nancy, o de Londres feito por Wren e o de Paris de Louis XV
3. O plano estará concluído em dez anos, embora a cidade continue a crescer
4. O tamanho da cidade é limitado: seu crescimento após 20 anos se fará (a) pelas penínsulas e (b) por cidades satélites
5. Um centro conduz a outro, de modo que o plano pode ser facilmente compreendido
6. Tem o espírito do século XX: é novo; é livre e aberto; é disciplinado sem ser rígido
7. O método de crescimento – por arborização, alguns caminhos e a artéria principal – é o mais prático de todos
8. As embaixadas estão bem situadas, dentro de um cenário variável

A praça dos Três Poderes dá para a cidade, de um lado, e para o parque, do outro.

Devemos partir do geral para o particular – e não de modo contrário. O que é geral pode ser expresso de maneira simples e breve; mas é mais fácil escrever uma carta longa do que uma curta.

Inúmeros projetos apresentados poderiam ser descritos como demasiadamente desenvolvidos; o de n. 22, ao contrário, parece sumário. Na realidade, porém, explica tudo o que é preciso saber nesta fase; e omite tudo o que é sem propósito.

Fontes

Publicações diversas do plano, em específico a publicação: Brasília: cidade que inventei.

Módulo n. 08

Fac-símile dos originais encontrados no Memorial Lúcio Costa

Entrevista concedida por Maria Elisa Costa a Jeferson Cristiano Tavares, Juliana Costa Mota e Sálua Kairuz Manoel, Rio de Janeiro, julho de 2001.

Estrutura do Memorial

O Memorial está dividido em 23 pontos e apresenta ilustrações em croquis, em número de 15, além de um mapa completo com o plano da cidade.

O projeto vencedor ilustra o ideário nacional ao incorporar a essência dialética na sua concepção. Articula referências nacionais e estrangeiras; tradicionais e modernas para compor um plano de cidade capital, inserindo-se no sítio a partir da predominância técnica de drenagem, respeitando a topografia e baseando-se numa estrutura rodoviária.

233. Planta do plano piloto

A expressão urbana entre a tradição e o moderno

O projeto de Lúcio Costa foi composto sob o enfoque de uma diversidade de referências urbanísticas nacionais e internacionais. Sua concepção não apresentou estudos interdisciplinares, foi elaborada solitariamente na volta de uma pequena estadia em Nova York, num navio, como atesta sua filha. Foi o último projeto a ser entregue, apesar de o programa do Concurso ter limitado o horário até as 18:00h para todos os participantes. Ainda assim na identificação dos planos, segundo a ordem de chegada, recebeu o número 22 dos 26 inscritos. Polêmico, seu projeto limitou-se a apresentar apenas uma *idéia* de cidade administrativa, fato que lhe valeu o primeiro lugar no Concurso.

Suas referências são explicitadas pelo memorial apresentado. O autor apropria-se dos conceitos racionalistas do urbanismo, da *idéia* de eficiência no funcionamento da cidade; da setorização funcional; da hierarquização viária e da monumentalidade do conjunto cívico.

No centro administrativo, utiliza-se da perspectiva barroca acentuada pelo grande gramado central (referência ao *Mall* inglês) para expressar a dimensão cívica do conjunto. Nas áreas públicas e coletivas de comércio busca nas experiências tradicionais o aconchego para o convívio a partir das referências européias (*Piccadilly Circus*, vielas venezianas e *Champs Elysées*), norte-americana (*Times Square*) e brasileira (Rua do Ouvidor). A exuberância dos edifícios públicos é proporcionada pelos grandes arrimos, apropriados das construções milenares chinesas. Na habitação, incorpora a diversidade de atividades das Unidades de Vizinhança para compor sua super-quadra. O dimensionamento e a distribuição são claramente desenhados a partir de sua experiência no Parque Guinle. No centro do projeto localiza uma central de transportes, clara referência corbusiana.

Maria Elisa: (para compreender Brasília) a gente tem que ver o contexto, não é uma abstração total. O Parque Guinle, por exemplo, é a matriz da super quadra.

Jeferson: A respeito, quando conhecemos todos os planos... Começamos a identificar... que o plano construído não é exatamente a aplicação da “Carta de Atenas” apenas, ou então dos conceitos dos CIAM’s.

Maria Elisa: Não, Não.

Jeferson: O Lúcio apropria-se de outras referências...

Maria Elisa: É isso que as pessoas não percebem, papai era o contrário da pessoa que seguia qualquer regra.... qual fosse. Ele sempre foi uma pessoa absolutamente livre. Se você prestar atenção Brasília é um projeto sob medida, para uma situação sob medida. Ele utilizou-se do CIAM. Dos pilotes, porque ele queria uma cidade aberta. As unidades de habitação, por exemplo: eu consultei isso com ele... Em 52 teve um encontro da UNESCO em Veneza, onde ele fez uma defesa brilhante sobre as unidades de habitação... (...) Cinco anos depois fez uma coisa completamente diferente. Ele pôs um gabarito tradicional; comércio no chão! Ele misturou as coisas, e conseguiu fazer bonito, fazer perspectiva. Teve que botar o terrapleno porque viu no livro chinês. (...)”⁴¹

Lúcio Costa, através da incorporação de elementos tradicionais e vanguardistas alcançou uma representação espacial da essência dialética da sociedade brasileira. Definiu a capital do futuro nalgumas folhas de papel, expressando a modernidade a partir de uma linguagem arcaica. Assim os componentes da Nova Capital se intercalaram entre o urbanista moderno e as experiências tradicionais, elementos de uma composição equilibrada e fotogênica, como deveria ser o símbolo da nação.

*Uma civitas*⁴²

O objetivo do projeto foi conceber uma cidade capital, expressão que ganhou a simpatia do júri e a diferenciou dos demais concorrentes. A concepção de uma *civitas* e não uma *urbs* conduziu o todo do trabalho, estabelecendo as principais formulações espaciais.

A plasticidade do conjunto monumental abrevia o percurso entre a modernidade e a tradição. Ao explorar formas e técnicas contemporâneas mantém relações de composição típicas das tradições artísticas. O Eixo Monumental oferece uma narrativa dos seus principais elementos a partir de definições de *simetria* e da relação entre *objeto e paisagem*, de *frente e fundo* como numa composição artística equilibrada.

No seu limite leste, o lago é incorporado ao plano como elemento de fundo, dialogando com as colinas que emolduram a paisagem construída. No seu extremo oeste, no ponto mais alto, a Torre de Comunicações prepara o visitante para o cenário de uma cidade administrativa. Antecipa a verticalidade das torres do Congresso ressaltada pelo enfileiramento militar dos Ministérios. A implantação central da rodoviária permite ao visitante enquadrar o conjunto, evidenciando um rebaixo superficial retangular que garante a continuidade visual da composição a partir da torre. Num corte esquemático, a leveza das torres de Comunicações e do Congresso dialogam simetricamente, tendo ao centro linhas sobrepostas do viário que atestam esse equilíbrio matemático.

E se a composição remete a um figurativismo excessivamente geométrico; e se é possível encontrar a relação entre figura e fundo nas composições entre arquitetura e natureza; e se é possível achar contraditório todo esse formalismo em detrimento da hegemonia modernista e abstrata do seu contexto, não podemos esquecer que a busca pela expressão elegante de Lúcio Costa evidencia sua veia acadêmica da Belas Artes.

No âmbito do planejamento local, a proposta expressa uma peculiaridade de seu tempo, em que a previsão e o controle sobre o projeto eram completos. Os terraplenos, a identificação dos edifícios, o zoneamento, enfim, todas as partes da cidade mereceram um breve detalhamento. Mudanças seriam permitidas, e necessárias, mas a idéia lapidada estava exposta. Não há uma só vírgula que não foi planejada e prevista. O plano todo é marcado pela objetividade e intencionalidade que descartam qualquer atitude inconsciente. Foi proposto como uma simples idéia, mas uma idéia amadurecida, *deliberada*, resultado da reflexão em que não há lugar para o arbitrário. Uma *intenção* de cidade planejada, assim se define o monumental *consciente*, atento às suas características e à história que lhe fornece os argumentos e a experiência.

O memorial, como documento, comprova a economia e a objetividade da idéia. Nas sumárias folhas apresentadas deve ser ressaltada a forte expressão dos desenhos que conseguem definir os espaços em pequenos croquis. O encaixe da plataforma rodoviária na topografia, a esbelteza dos edifícios do Congresso e dos Ministérios – (cujo projeto final de Oscar Niemeyer aproxima-se muito do croqui de Lúcio Costa) e a implantação dos blocos residenciais emoldurados pela vegetação antecipam-se perfeitamente ao projeto construído. Descrevem com exatidão a volumetria e a tridimensionalidade da cidade acabada. Assinado à mão, o plano comprova a peculiaridade de uma Nova Capital, despojado dos modelos e proposto como idéia original na rearticulação das suas matrizes. No decorrer de sua vida Lúcio Costa assinara seus projetos apenas com suas iniciais, “LC”, assim como seu contemporâneo e colega Le Corbusier, entretanto para Brasília seu registro foi outro. E se poderia haver alguma dúvida quanto à obediência ao mestre franco suíço, o projeto de Brasília atesta sua autonomia de puro inventor e assim fica registrado em letras do próprio punho sem alguma menção que pudesse confundir os menos atentos. Por extenso *Lúcio Costa – Rio, 10/III/57*.

Dois traços, uma cidade

A cidade é limitada pelo lago no seu quadrante leste, e pelo viário, no oeste. Tem na sua chegada a estação ferroviária, cercada pelos armazéns e um pequeno setor industrial que se articulam independentes do restante da cidade. O ponto mais alto é demarcado pela Torre de Comunicações. Dois eixos se cruzam perpendicularmente. Na faixa N-S localizam-se as super-quadras, na E-W, o Eixo Monumental, onde estão a Prefeitura, o Centro Cultural, a Catedral, os Ministérios, e a Praça dos Três Poderes. A forma do triângulo equilátero corresponde ao equilíbrio simbólico da figura. No cruzamento dos eixos estão a Rodoviária (uma grande plataforma de circulação de veículos coletivos) e os setores comercial e de serviços da cidade.

O projeto nega a necessidade de planejamento regional, subordinando-o ao plano e à construção da cidade. Os dois eixos que definem o zoneamento da cidade são articulados dividindo a cidade em Asa Norte e Asa Sul. Simetricamente as duas partes são servidas por parques, setores residenciais e esportivos. O extremo oeste, demarcado pela concentração de grandes equipamentos e pequenas indústrias tem, ao seu redor, uma concentração de residências. À borda do lago foram destinadas áreas verdes de preservação, servindo a clubes e atividades esportivas.

O **Eixo Monumental** liga a estação ferroviária à Praça dos Três Poderes. As áreas de maior destaque são conformadas pela disposição dos edifícios administrativos. Separados por uma larga faixa gramada, os ministérios distribuem-se lateralmente. Seis deles assumem posições especiais. O das Relações Exteriores e o da Justiça ocupam as áreas laterais ao Congresso, destacados pela volumetria diferenciada. Os ministérios militares compõem uma praça autônoma, e o ministério da Educação é o último - a fim de que se junte ao setor cultural - inserido num parque em que estariam localizados todos os equipamentos culturais de grande porte, como museus, biblioteca, planetário, academias, institutos. Na sua continuidade, a Cidade Universitária à qual se vincula o Hospital das Clínicas. A catedral, alinhada aos ministérios, também é disposta de forma diferenciada para encerrar essa linearidade. Sua implantação evidencia o distanciamento entre as relações políticas, ganhando, assim, destaque na perspectiva do conjunto.

234. Eixo Monumental

A **Circulação** é a matriz da organização da cidade. O primeiro conjunto de soluções referem-se ao viário, sobretudo porque a estrutura da cidade está baseada nele. A forma matriz parte de duas vias, os dois eixos rodoviários. Ao eixo N-S foi destinada a função de via de acesso, altas velocidades no centro, e nas laterais o tráfego local. O cruzamento desses eixos é conformado por uma grande área de serviços e comércio e pela localização da rodoviária. Em localização privilegiada, destaca-se conferindo importância ao elemento de chegada à cidade.

O sistema definido compreende três circulações simultâneas. Distingue o trânsito de automóveis e ônibus dos de caminhões, para os quais são destinadas vias especiais. Ao destinar o acesso de caminhões apenas às áreas de carga e descarga o viário proporciona o zoneamento dos equipamentos de serviços e comércio.

Nos setores residenciais, cruzamentos e semáforos foram abolidos. Um estudo articulado de cruzamentos e passagens subterrâneas foi incorporado pelo plano. Quanto à divisão de vias entre pedestres e automóveis, no plano de Lúcio Costa, assume características peculiares. O distanciamento das pistas mais velozes é o artifício de proteção ao pedestre. Nas demais ocasiões, o pedestre convive harmoniosamente com o automóvel. Certamente uma das posturas menos radicais para a acomodação dos diferentes interesses.

Integrada ao conjunto e localizada na cota mais alta, a **Torre** de televisão e radioemissoras é um dos poucos elementos do projeto com maior riqueza de detalhes. Sua estrutura foi definida em base de concreto e mastro de aço, com um mirante a meia altura. Sua importância ao conjunto é fundamental, sobretudo porque ela destaca o ponto mais

alto do sítio e antecipa a dimensão escultórica e monumental da cidade para os seus visitantes.

Os **Setores Residenciais** foram projetados para acomodar os 500.000 habitantes previstos pelo edital. A Nova Capital proposta por Lúcio Costa buscou distribuir a grande maioria de sua população num mesmo conjunto, gozando dos mesmos benefícios. As diferenças de classe foram consideradas, porém neutralizadas a partir do agenciamento urbanístico e da articulação das quadras, do paisagismo e da implantação dos blocos padronizados.

Esse modelo deveria ser garantido por três princípios básicos adotados para a composição da super-quadra: 1. gabaritos iguais para todos os edifícios (a sugestão foi de 6 pavimentos); 2. edifícios sobre pilotis com o chão gramado e de acesso livre para qualquer parte; e 3. garantia de acesso a pedestres à escola primária e aos serviços e comércios internos à super-quadra, sem interferência do automóvel.

No fundo das quadras, ruas comerciais e de serviços cotidianos. Na junção de quatro quadras, escolas secundárias, igreja, cinema, etc. Reserva-se, ainda, uma extensa faixa, paralela à faixa residencial, para hortas e pomares. Residências em lotes individuais bem como casas de alto padrão arquitetônico em grandes porções de glebas, isoladas nos terrenos e ilhadas por vegetação, também foram previstas. Entretanto evitou-se lotear as bordas do lago. Dois cemitérios localizados nos extremos do eixo-residencial foram assim dispostos para se evitar o cortejo no centro da cidade.

Para a garantia da efetivação do plano, o autor propõe um princípio de **Legislação** urbana. Define um sistema de venda de quotas do terreno, descolando-se do sistema tradicional. Aos setores residenciais, extinguiu-se o parcelamento em lotes. A venda é feita mediante prévio planejamento que serviria de base para o seu valor, de acordo com o gabarito e o setor à venda. Os projetos poderiam se dar de diferentes formas, até mesmo por incorporadoras, segundo aprovação da NOVACAP. As áreas comerciais e de serviços, igualmente, deveriam ser projetadas e a construção ficar a cargo dos interessados ou mesmo da Companhia. Foram previstas formas diversas para a construção da Nova Capital, permitindo à iniciativa privada a participação de acordo com os parâmetros qualitativos exigidos.

235. Esquema para a Superquadra

236. Croquis - Figuras 1 e 2

3

4

3

237. Croquis - Figuras 3 e 4

238. Croquis - Figuras 5, 6 e 7

8

239. Croquis - Figura 8

240. Croquis - Figura 9

241. Croquis - Figuras 10, 11 e 12

242. Croquis - Figuras 13, 14 e 15

18. Plano Piloto para a Nova Capital

Marcelo Rangel Pestana, engenheiro, Hernan Ocampo Landa e Vigor Artese, arquitetos

Fontes

Entrevista concedida por Hernan Ocampo Landa a Jeferson Cristiano Tavares, Rio de Janeiro, 26 de julho de 2001.

Croqui do plano feito pelo próprio autor, 2001

243. Plano Piloto para Brasília

Um projeto nascido no meio acadêmico

Boliviano, Hernan Ocampo Landa concluiu seu curso de urbanismo no Brasil. Vindo com seu pai, exilado por questões políticas, concentrou-se na carreira de arquiteto no Rio de Janeiro. Entre suas obras mais conhecidas são: o plano urbano para o campus da Universidade Federal Fluminense e o plano para a cidade de Uberaba.

Sua participação no Concurso deu-se em decorrência da disciplina no curso de urbanismo na Universidade do Brasil. Assistente do professor Raul Pena Firme, foi incentivado por ele a fazer uma proposta para o Concurso podendo ser, posteriormente, utilizada como trabalho de conclusão da matéria. Pena Firme havia participado dos estudos da área para a transferência da Nova Capital, tendo proposto, juntamente de Roberto Lacombe e José de Oliveira Reis, um projeto para Brasília.

A proposta dos alunos detinha-se sobre o traçado básico da cidade e foi exposta através de pranchas com material iconográfico e um memorial descritivo, este último elaborado pelo engenheiro Marcelo Rangel Pestana. Porém o único material fotográfico que restou das pranchas de apresentação fora emprestado não havendo registros dos originais nos acervos dos autores.

A influência da formação profissional

O projeto baseou-se na apropriação lógica do terreno, dando prioridade ao escoamento natural da água pelo aproveitamento da topografia e do lago. Assim o traçado respeitou as curvas de nível, definindo uma malha curva no sentido N-S atravessada por perpendiculares no eixo E-W. A natureza do traçado, primeira definição do projeto, é explicada pela lógica do sítio em que prevaleciam as questões técnicas na manutenção da Nova Capital.

Hernan Ocampo: Um aspecto interessante... era um terreno limpo, não tinha lago ainda, mas a sua área já estava demarcada. Então, na maioria dos projetos, a lógica era o seguinte: aproveitar a curva de nível, definir as curvas do traçado e a perpendicular. Nessa perpendicular nós localizamos o centro administrativo...

Jeferson: O centro administrativo...

Hernan Ocampo: Que coincide com...

Jeferson: Que coincide com o de Lúcio que colocou aqui em baixo.

Hernan Ocampo: E, então, colocamos a avenida mais importante.

Jeferson: A avenida mais importante! (risos)

Hernan Ocampo: É a lógica.⁴³

No eixo central E-W os autores distribuíram as funções administrativas, com o seu centro demarcado no cruzamento de sua principal perpendicular, e nesta foram localizadas as zonas comerciais (eixo N-S). Ao seu redor todos os conjuntos habitacionais foram distribuídos entre as bordas do lago e o extremo oeste do plano. Entre os braços do lago, nas penínsulas, foram definidas áreas balneárias com canais e atividades de lazer e habitação.

A ossatura básica do plano eram as duas faixas N-S e E-W, acomodadas ao terreno e cercada por linhas paralelas a elas, decisão essa prejudicial ao conjunto do projeto, segundo crítica de William Holford. O traçado original, muito próximo do de Lúcio Costa, fora complicado com uma trama de vias que escondiam a idéia forte do projeto. Uma *teia de aranha*, foi como ficou definido pelo júri, indicando a falta de limpeza e organização que se deveriam ajustar a partir do partido adotado. Entretanto o potencial do lago foi bem explorado a partir de situações paisagísticas criativas. Acomodadas na península do lago, as áreas residenciais garantiam o conforto com inovação tendo recebido elogios do jurado inglês.

Hernan Ocampo: O inglês falou comigo que nós começamos bem e acabamos mal!

(...)

Jeferson: Senhor conversou com ele (no dia da divulgação da premiação)?

Hernan Ocampo: Ele explicou: Começou bem, Mas, vocês fizeram uma teia de aranha (referindo-se à malha viária criada a partir dos dois principais eixos perpendiculares)! Matou a estética!

Jeferson: Uma teia de aranha?!

Hernan Ocampo: Ele disse que matou a estética!⁴⁴

Em entrevista, Landa destaca as diretrizes gerais do plano como formas recorrentes de uma mentalidade planejadora permanente naquele período. Conduzidos pela apropriação lógica do sítio e a partir de um repertório comum de idéias, os autores configuraram seus conhecimentos de maneira semelhante a algumas soluções apresentadas ao Concurso. O próprio autor lembra a similaridade com o projeto vencedor e a justifica pelas condicionantes de formação acadêmica e profissional na abordagem dos conceitos teóricos e técnicos para o traçado de uma cidade.

Certamente a relação de referências e experiências comuns num mesmo meio profissional e acadêmico eram condizentes, fato que ajuda a compreender tamanha similaridade entre partidos. Como expressão da cultura urbanística do seu período, o plano fornece-nos algumas pistas desse pensamento vigente.

19. Brasília - Plano Piloto

Henrique E. Mindlin e Giancarlo Palanti

Colaboradores: Walmyr Lima Amaral, Marc Demetre Foundoukas, Anny Sirakorff, Olga Verjovsky, Gilson Mendes Lages, André Gonçalves.

5º. colocado

Comentários do Júri

Críticas

1. As moradias de operários, a indústria e os entrepostos estão segregados (por classe) a oeste da ferrovia
2. As embaixadas são agrupadas numa extremidade da artéria central e os ministérios na outra. Não parece haver lógica de desenvolvimento do plano de leste para oeste
3. As unidades de habitação resultariam disformes na prática, e não se acomodam muito bem no local; mas o sistema rodoviário é bastante simples e direto
4. A disposição arquitetônica detalhada dos Ministérios, assim como as embaixadas dando para a artéria central, não são tão interessantes como em outros projetos

Vantagens

1. O projeto parece estar certo quanto ao tamanho e densidade, e econômico quanto ao uso da terra, pontes, etc.

Fontes

Memorial original obtido na NOVACAP

Modulo n. 08

Cópia do croqui original do projeto

Cópia do rascunho do memorial

Entrevista concedida por Walmyr Lima Amaral, Pedro Augusto V. Franco e Rubens Biotto a Aline C. Sanches e Jeferson C. Tavares, Rio de Janeiro, 15 de maio de 2002.

Estrutura do Relatório do Palanti

Conceitos Gerais, Aspectos Gerais, Rede de Comunicações, Planejamento das Sedes, Serviços Coletivos e Sociais, Proporcionamento das Superfícies, Legislação e Regulamentação.

Conciso, o projeto estabelece diretrizes para a construção da cidade protelando o planejamento regional a um estudo posterior. Apóia-se na idéia de uma cidade verde, cuja implantação respeitasse as condições topográficas existentes e definisse uma estrutura viária organizada e simplificada.

244. Plano Geral

Um projeto de diretrizes

O memorial do projeto inicia-se explicitando uma opinião crítica sobre os problemas do Concurso, opinião dividida entre os arquitetos de então que questionavam alguns *pontos fracos* das proposições do edital. Porém a equipe inseriu-se no conjunto dos concorrentes de forma otimista e objetiva. O plano fora elaborado no escritório do Rio de Janeiro num curto período de tempo – entre 7 e 15 dias –, como atesta Walmyr Lima Amaral em entrevista.

Suas principais referências podem ser identificadas na forma racional de organização do viário, buscando a hierarquização e otimização da circulação. Por ser uma cidade imersa numa grande área verde compartilha dos princípios *howardianos* da retomada do contato com a natureza. As organizações habitacionais seguem os princípios de aproximação dos serviços e comércios, entretanto não há menção explícita do seu vínculo com as teorias de Unidade de Vizinhança. As definições legislativas têm peso fundamental na elaboração do plano em contrariar o sistema atual de venda de lotes. Essas soluções dialogam com experiências suecas (de 1907) e se negam a incorporar os modelos ingleses, como por exemplo, a lei de 1947 – *Town and Country Act*, por distanciar da realidade nacional.

Para a compreensão dessas necessidades, a equipe define alguns critérios populacionais para embasar suas decisões quantitativas. Segundo o levantamento, cerca de 70.000 habitantes seriam destinados aos cargos públicos e 95.000 destinados às atividades industriais, comércio, negócios, transportes, agricultura e serviços auxiliares. A partir dessa expectativa estima-se um modelo de cidade capaz de agrupar seus habitantes, conformando centros urbanos planejados e controlados, ao contrário do crescimento arbitrário das grandes cidades. O planejamento busca acomodar a crescente população à área da cidade negando-se ao modelo de cidades-satélites, por fragmentar o centro urbano e aumentar as distâncias entre trabalho e residência. Como resultado, a necessidade de uma área maior destinada à expansão futura. O planejamento, entretanto, não apresenta rigorosos detalhes, apenas vincula aos principais eixos viários as diretrizes de expansão. A facilidade e rapidez desse partido seriam garantidas pela composição de sistemas construtivos com estruturas metálicas.

O projeto segundo a concepção de G. Palanti

O projeto resume-se num plano diretor em que têm predomínio as idéias de Giancarlo Palanti. Responsável pela matriz da estrutura urbana, o arquiteto italiano ordena a cidade a partir da sua função administrativa e da sua adequação ao sítio, em função do lago e das predominâncias topográficas.

Walmyr Lima: Foi um trabalho em que não houve uma pesquisa profunda. Desenvolvemos em cerca de uma semana. Era aquela coisa, entra não entra, então o Palanti foi visitar o sítio e chegou com um esquema pronto. Estávamos há uma semana de apresentar e eu me lembro que justamente um dos pontos que diferenciava o nosso projeto em relação ao do Lúcio era a inversão na Praça dos Três Poderes. Então sugeri: - vamos inverter (o Capitólio), porque nós estamos entrando na cidade e depois voltando para o ponto principal. E o Palanti insistia que não, porque aquele ponto era o ponto mais alto, e ele insistia...

Pedro Augusto: Essa é outra característica do bom italiano: teimoso...⁴⁵

Três pontos são essenciais para a compreensão dos ideais da equipe:

1. o respeito pelas condições naturais do terreno;
2. a incorporação do verde como elemento estruturador da cidade;
3. a hierarquização das vias como fator eficaz na eficiência do plano urbano.

Este último elemento subordina-se às nuances topográficas e ao viário regional pré-existente. A questão estética e simbólica denota a condição de capital federal, postura evidente no destaque ao poder administrativo federal alcançada pela sua implantação.

O esboço do memorial do projeto, de autoria de Palanti, expõe algumas das principais diretrizes abordadas, esclarecendo o partido adotado. A cidade deveria estar imersa no verde, respeitar a escala do cidadão e contrariar o modelo dos grandes centros urbanos desorganizados. A comunicação entre centro administrativo, comercial, residencial e industrial deveria ser eficiente e rápida. Através de *freeways* e *parkways*, o sistema de circulação se adaptaria ao relevo natural interligando-se às principais vias de acesso regional. O traçado ganharia, portanto, curvas buscando evitar a monotonia das grandes vias. A sinuosidade também proporcionaria o viés estético que tanto se buscava para a composição dos elementos administrativos de maior valor simbólico.

Jeferson: (A partir do croqui do Palanti) definiram o partido geral?

Walmyr Lima: Ele procurou alguma coisa que se moldasse à topografia. Lá é praticamente plano, mas de qualquer forma ele pensava em tornar um pouco mais romântico. (...)⁴⁶

O Capitólio ficaria no ponto de maior evidência e ligado diretamente ao centro comercial. As habitações, divididas entre coletivas e individuais,

245. Plano Geral

completavam-se com hortas para o trabalho cotidiano, entre outras peculiaridades. A densidade estaria em torno de 200 habitantes por hectare. As demais zonas não apresentavam maiores novidades.

Em linhas gerais, o rascunho expõe as principais idéias para o projeto apesar de não ter sido adotado na íntegra na versão final. Apesar das alterações em algumas das soluções, permanece o espírito de um plano para uma cidade administrativa baseado na topografia local e na predominância do verde.

246. Centro Governamental

A cidade verdadeira⁴⁷

Numa estrutura mononuclear, o projeto define a cidade a partir de dois eixos perpendiculares. O eixo E-W liga a Residência Presidencial ao ponto mais alto do sítio, onde está localizado o Capitólio (sede dos três poderes), e estão localizadas as atividades da administração federal e as embaixadas, monumentalizadas pela *parkway*. O eixo N-S liga os setores residenciais, organizados em células plurifuncionais. No cruzamento de ambos localizam-se os centros comercial e cívico da cidade. Com uma densidade em torno de 576 e 232 hab/ha, o projeto ainda concentra uma grande proporção de área verde. A circulação geral do plano é otimizada em apenas 3 tipos de vias. Essas vias ligam **7 Setores** diferenciados.

Separado do Capitólio por um parque florestal, a extremo oeste localiza-se o setor industrial tendo nas suas proximidades habitação destinada aos operários. No quadrante N-E, junto aos braços da represa, ficam os centros hospitalar e universitário; no lado oposto, quadrante S-E, os centros esportivo e balneário. Na periferia da cidade dois cemitérios e um setor de alojamentos militares. E, finalmente, zonas mais privilegiadas serão destinadas às residências maiores afastando-se das tipologias urbanas, e estarão localizadas próximas às margens da represa ou dos parques junto às embaixadas e legações.

O setor destinado às atividades comerciais, financeiras, administrativas – centro cívico e comercial – agrega atividades além da necessidade estrita da cidade. Nele as escalas do trabalho, do lazer e do comércio são definidas à partir dos parâmetros regionais, considerando o uso cotidiano dos moradores da capital e do contingente itinerante atraído por objetivos profissionais ou de lazer. A zona industrial mostra-se indispensável para o suprimento básico de algumas necessidades, porém não representa uma atividade predominante na Nova Capital, concentra ao seu redor um setor especial para habitação de operários.

A predominância das **Áreas Verdes** gera as mais diversificadas paisagens na cidade. Destinadas ao abastecimento e ao controle do desenvolvimento da cidade (Cinturão-Verde); ao tratamento paisagístico e ao embelezamento (Parque Florestal); consomem cerca de 60% dos investimentos destinados à construção e manutenção da Nova Capital. Dos 20.000 hectares abrangidos pelo plano, cerca de 3.720 ha. são destinados à zona verde rural (agricultura) e cerca de 2.720 ha., dos 6.300 ha. da superfície urbana, destinados aos parques urbanos. Somados, 6.440 ha, ou seja, cerca de 30% da área total são áreas verdes em contraposição, por exemplo, aos 4.462 ha de expansão urbana. Não se somam, ainda, os 30% das zonas verdes internas às unidades residenciais.

Ao lago são destinados lugares de recreio e esportes.

Os modelos de **Habitação** garantem altas taxas de densidade através da verticalização e através de lotes individuais, promovendo a economia dos serviços públicos. As soluções acatam, ainda, a existência de áreas destinadas à população pobre, com casas geminadas, em contraposição ao predomínio de edifícios de 10 andares.

Tipologia 1: densidade = 576 hab/ha – 30 blocos de 10 pavimentos

Tipologia 2: densidade = 412 hab/ha – 18 blocos de 10 pavimentos + 88 lotes para casas isoladas de 2 pavimentos

Tipologia 3: densidade = 333 hab/ha - 12 blocos de 10 pavimentos + 132 lotes para casas isoladas de dois pavimentos (destinado, sobretudo, à zona industrial)

Tipologia 4: densidade = 232 hab/ha - 342 lotes para casas geminadas de dois pavimentos

Na **Circulação**, garantida a separação entre pedestre e automóvel, segue a hierarquização funcional simplificada evitando a aproximação das pistas velozes dos locais mais sossegados. O sistema deu prioridade ao transporte coletivo (com a sugestão do ônibus movido a eletricidade) e ao automóvel, evitando soluções como o metrô. A implantação de trevos em cruzamentos deve-se à agilidade na circulação e à segurança proporcionada. A hierarquização proposta contempla apenas 3 tipos de vias.

1. tráfego arterial rápido (parcialmente em nível elevado)
2. tráfego local
3. tráfego lento no interior dos núcleos residenciais

A **Legislação** sugerida procura garantir a viabilidade do plano apresentado sem distorções na construção. Favorece a participação da iniciativa particular unida à pública, entretanto atribui ao estado a responsabilidade

247. Exemplos de Núcleos Residenciais

fiscalizadora. Para a eficiência na construção da cidade, proporciona benefícios aos empreendimentos rápidos na construção dos edifícios, vendendo cotas dos lotes. Essa solução privilegia a compra coletiva de blocos e quadras inteiras por corporações a fim de promover a construção dos edifícios rapidamente. A valorização das terras com a venda de lotes proporcionaria lucros à NOVACAP. A equipe, portanto, tenta utilizar-se do processo especulativo para promover a operação do uso do solo.

248. Planta do projeto

249. Centro Governamental

250. Distrito central de negócios

251. Distrito central de negócios

252. Exemplos de Núcleos Residenciais

253. Capitólio e Setor dos Ministérios

254. Vias de Comunicação

255. Etapas de crescimento

20. Brasília – Plano Piloto

Construtécnica S/A - Milton C. Ghiraldini

Equipe: Arquitetos: Clovis Felipe Olga, Nestor Lindenberg, Manoel da S. Machado, Wilson Maia Fina. Engenheiros: Milton A. Peixoto, Rubens Gennari. Desenhistas: Cid Affonso Rodrigues, Wanda de Barros Brisolla, Tanaka Kumiko, Helio Chiossi, Claudio Cianciarullo. Montagens: Domingos Boaventura Borghese.

5º. colocado

Comentários do Júri

Críticas

1. Enorme extensão de estradas além da trama central; difíceis, porém, as ligações cruzadas no centro
2. 18 e meio quilômetros do Palácio Presidencial à estrada (x)
3. Simplificação exagerada das zonas, sendo três centrais e as restantes todas do mesmo tipo de baixa densidade de habitação
4. Não tem o caráter de uma capital
5. Má penetração da ferrovia na cidade

Vantagens

Bonito modelo de aldeia agrícola

Fonte

Relatório Justificativo da equipe
Módulo n. 08

Estrutura do Relatório Justificativo

O relatório divide-se em 7 pontos iniciais sem denominações, onde trata dos ideais, referências e objetivos do projeto. Na parte seguinte apresenta 19 pranchas comentadas e, posteriormente, a bibliografia. Pranchas: 1. Brasília – Nova Capital Federal, 2. Situação do Distrito Federal na Região, 3. Jazidas Minerais e Parques Regionais, 4. Cinta Verde – (Green-Belt) e seu Agenciamento, 5. Centro Cooperativo Rural, 6. Traçado Básico, 7. Vista Aérea do Esquema Básico, 8. Vias Principais e Sistemas de Recreio, 9. Equipamentos Material e Social, 10. Transportes Coletivos, 11. Zona Central, 12. Vista Aérea do Centro Urbano, 13. Vista Aérea do Centro Urbano, 14. Perspectiva da Praça Cívica, 15. Perspectiva do Centro Comercial, 16. Unidade de Vizinhança – Planta Detalhada, 17. Perspectiva do Parque Interior da Unidade de Vizinhança, 18. Estágios de Desenvolvimento, 19. Planta Final da Cidade – 5º. Estágio

A equipe da Construtécnica elaborou um plano de desenvolvimento para a Nova Capital segundo um planejamento rural detalhado e uma composição urbana equilibrada. Utilizou-se das principais experiências e modelos urbanísticos e estabeleceu um diálogo entre as posturas estrangeiras segundo a tradição nacional. Porém, o caráter administrativo dissolve-se num modelo metodológico de cidade nova.

256. Planta final da cidade - 5º estágio

A erudição das referências

O projeto apresentado pela equipe transfere, de modo objetivo, o conhecimento dos modelos urbanísticos estrangeiros para a realidade nacional e incorpora suas formulações espaciais e ideológicas para a Nova Capital. Suas referências são explícitas e, em comparação com os demais planos, são abundantes. Demonstra, assim, conhecimento sobre as possibilidades urbanísticas contemporâneas e ajuda a comprovar a predominância de um vasto repertório de referências internacionais no contexto nacional.

O plano todo é baseado em algumas matrizes estrangeiras. Duas delas ordenam a esfera macro do projeto: a) as proposições de Le Corbusier para o zoneamento da cidade e para a definição do uso do solo; e b) a incorporação do planejamento regional como forma de ordenação de todo o território.

O plano para a cidade explicita três conceitos predominantes: 1. a aproximação entre rural e urbano da cidade-jardim de E. Howard; 2. adequação das diferentes escalas e usos obtidos na cidade de Radburn; e 3. as proposições comunitárias das *neighborhood unit*.

A porção introdutória do plano deixa claro que, além das proposições urbanísticas, há também uma confirmação de conceitos psicológicos e sociológicos no projeto, exibindo uma aproximação aprofundada nas questões sociais, artísticas e técnicas do saber urbanístico. Uma extensa lista de autores, instituições e movimentos no decorrer do texto confirma a pesquisa elaborada para a concepção da Nova Capital: Noel Gist e L. A. Halbert, Stuart Queen e David Carpenter, Egon Ernest Bergel, E. Gordon Ericksen, Robert Park, Ernest Burgess e Roderick Mckensie, Niles Carpenter, Rose Hum Lee, Clarence Arthur Perry, Clarence S. Stein, C. B. Purdon, Miles L. Colean, Gaston Bardet, Carol Aronovici, James Dahir, Le Corbusier, publicações do CIAM e do grupo Economie et Humanisme, Cesare Albertini, S. E. Sanders e A. J. Rabuck, Lewis Munford, Luiz de Anhaia Mello, Ebenezer Howard, F. J. Osborn, a associação Neighborhood and Community Planning, Maxwell Fry, Ministerio dei Lavori Publici – Roma, Jean Lebreton, S. Hilberseimer, Frederick Gibberd, R. Nicholas, Edwin Lutgens e Patrik Abercrombie, Dobson Champman e Charles Riley, Richard Nickson, Geoffrey Baker e Bruno Funaro, Luiz V. Mingone, Giorgio Rigotti, Nikola Dobrovic. Ao longo do memorial podemos encontrar considerações sobre: Jacqueline Tyrwhitt, Le Play, Patrick Geddes, Fawcett, Christaller, Taylor, Emile Verhaeren, Holmes Perkins, Colin Clark, Albion Small, Alexander Pope, Scott Williamson, José Luis Sert, Paul Nelson e L. W. Birch.

Diante dessa seleção de citações há, ainda, a negação a alguns conceitos de cidade como os exemplos históricos da *city beautiful* e da *city-on-whools*.

A estrutura do CEPEU nas diretrizes do projeto

Há de se supor que a presença marcante de tamanho elenco de referências deve-se ao estreito relacionamento entre o coordenador da equipe, M. Ghiraldini, com a metodologia adotada no CEPEU, coordenado por Anhaia Mello. Formador de uma geração de urbanistas, o órgão da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo estruturava-se sobre algumas experiências estrangeiras, incorporando-as segundo as necessidades locais de cada cidade, como comprova a farta produção de planos para os municípios paulistas, sobretudo na década de 50. O projeto para a Nova Capital, assim como os produzidos pelo CEPEU, integrava um processo de desenvolvimento paulatino da cidade, com a participação social nas definições legais e em paralelo às formulações espaciais. Essas formulações, igualmente, utilizavam-se de três principais modelos: a cinta verde (das cidades-jardins), a superquadra (utilizadas em Radburn) e a unidade de vizinhança (do urbanismo norte-americano). Em síntese, os três elementos refletem a apropriação de princípios autenticamente ligados à concepção de cidade nova, mas também, às experiências de planejamento de cidades já existentes. Como explicitamos acima, esses elementos dialogam com a previsão de planejamento regional e com o princípio de divisão da cidade nas suas quatro funções: Habitar, Trabalhar, Recrear e Circular.

O conceito e o objetivo do projeto residem, portanto, na busca de uma sociedade imersa no verde, compatível com a escala do cidadão e responsável pelo espírito comunitário. Contrariando os modelos de cidade do século XIX, marcados pela desorganização e pela ausência de planejamento, a Nova Capital deveria dialogar com as necessidades da nação e expressar a sintonia com a cultura urbanística.

Há duas concepções gerais de cidade:

1. A **metrópole possível**, de tamanho ilimitado, quanto maior melhor, característica do capitalismo carbonífero do século XIX; e que se estende indefinidamente, em fita (*ribbon development*), ao longo das vias de comunicação, e formada ao acaso de loteamento de usura (*wild-cat*) sem equipamento social e comunitário.

(...)

2. A cidade, a **polis**, de tamanho e população limitadas, orgânico, funcional, enquadrada na paisagem regional.

É a concepção biotécnica do século XX o primado da Vida, a escala humana – a **associação**, e não simples **aglomeração**. É a nossa concepção.⁴⁸

Esse sistema contempla espacialmente os modelos estrangeiros adotados, prevendo a progressão da cidade em cerca de 50 anos. Nesse período os principais setores e equipamentos (a Zona Central, a Zona Residencial, os Terminais de Transporte, Matadouro, Frigorífico e Indústria, Cemitérios, Conjuntos Esportivos, Principais Vias de Circu-

lação, Hospitais e Universidade) teriam um desenvolvimento paulatino dividido em cinco etapas.

O dimensionamento da população também segue um parâmetro questionador que se distancia da proposição do Concurso. Para os autores, a dimensão ideal da população deveria corresponder entre 80.000 a 150.000 habitantes, atingindo o máximo de 200.000, porém por exigência do Edital conformam um plano urbano para 500.000 habitantes. Ainda que o projeto proposto contrariasse a própria postura dos autores, o plano contempla a concepção inicial por concentrar nos quatro núcleos residenciais uma população média de 125.000 habitantes em cada um.

O método de concepção de cidade nova

O projeto demarca uma imensa área rural do Distrito Federal destinada ao cinturão-verde a partir do planejamento regional. A cidade também ocupa uma grande área próxima ao lago, distribuindo quatro setores residenciais e um centro geral (Centro Administrativo, Comercial, Cívico e Cultural) no ponto mais alto do sítio, ligado à Zona Ministerial por um eixo monumental. A rodoviária também se localiza no centro, e está ligada ao restante da cidade por quatro tipos de vias, onde predominam dois eixos perpendiculares (N-S e E-W). A densidade nas unidades de vizinhança mantém-se em 110 hab/ha.

Para os autores o planejamento deve inserir a cidade na economia nacional, relacionar com sua região e estabelecer os vínculos orgânicos na escala local. Portanto, o **Plano de Ordenação Territorial** organiza o entorno da Nova Capital numa grande extensão através da criação do cinturão-verde destinado ao controle do crescimento da cidade e ao seu abastecimento. É caracterizado em diferentes níveis de acordo com sua proximidade ao centro urbano.

As Cooperativas Rurais sustentam a base da organização regional. Usos e densidades são indicados para as áreas periféricas da cidade. As áreas mais próximas da cidade, com até 1 hectare, são destinadas a granjas, seguidas por áreas entre 1 e 10 hectares destinadas a sítios e, posteriores a elas, áreas acima de 10 hectares para as grandes propriedades rurais. Os Centros das Cooperativas Rurais concentram serviços educacionais, médicos, religiosos, áreas de lazer esportivo, centro comunitário, áreas para manutenção de equipamentos, silos para armazenagem e um centro residencial. Um traçado viário garante a comunicação externa com a região do cinturão e deste com a cidade, evitando problemas na distribuição da produção alimentícia e promovendo a organizada expansão da Nova Capital.

No plano urbano uma malha ortogonal sobrepõe-se ao sítio sem concessão às características topográficas e sem nem mencionar a existência e utilização do lago. A cidade é localizada segundo as fontes de jazidas minerais (matéria-prima dos materiais de construção) e os parques regionais. A dimensão regional predomina, inclusive, na implantação da cidade.

O **Zoneamento** divide-a segundo as quatro funções: *habitar*: nas unidades de vizinhança definidas nos quatro setores residenciais; *trabalhar*: na área central (ponto mais alto), na indústria, a noroeste, e nas próprias unidades de vizinhança; *lazer*: através de atividades de passeio, recreio, esportivo e educacional; e *circular*. Entretanto, as características que correspondem a uma cidade capital pouco se destacam nesses setores. Com seu predomínio, a consideração de um centro administrativo federal restringe-se à identificação da área cívica e da **Avenida de Caráter Monumental** que destaca o conjunto ligando o Centro Cívico-Cultural à Zona das Embaixadas. Com 1.500 metros de extensão, destina-se às datas comemorativas e aos desfiles cívico-militares.

Único elemento a priorizar a topografia como condicionante de sua implantação, o **Centro** da cidade reúne várias atividades ao agrupar as funções cívica, comercial e habitacional numa mesma área. Priorizou o acesso de pedestres pelos parques das unidades de vizinhança. O programa estabelecido para essas funções é atendido com atividades de lazer e comércio, restringindo a habitação a apartamentos destinados a solteiros, com 30 metros de altura. O **Centro Cívico**, na cota mais alta, reúne os edifícios administrativos (Palácio do Governo, do Legislativo, do Judiciário, Municipal com Executivo e Legislativo, Catedral e Palácio Cardinalício e a Praça Cívica). Liga-se diretamente com o **Centro Cultural** (Cinemas, Bibliotecas, Teatros, Galerias de Arte, Hotéis e Confeitarias) e à **Zona dos Ministérios** (Ministérios, Entidades Autárquicas de Previdência Social e outras). A Zona dos Ministérios está ligada ao **Centro Administrativo** (escritórios e bancos) e este ao **Centro Comercial**.

Os **Núcleos Residenciais** ocupam a maior parte do projeto e, em número de quatro, são compostos por 93 unidades de vizinhanças, divididas em 11 *clusters*. Cada um desses aglomerados apresenta um programa diferenciado de equipamentos, sanando as necessidades das diferentes escalas de acomodação dos habitantes. A unidade de vizinhança comporta equipamentos de recreio e social, como jardim de infância e escola primária, centro comunitário, centro de saúde, igreja, comércio e indústrias de serviço. Os *clusters* detêm estádios distritais, escola secundária, hospital, centro médico, comércio e indústria.

A divisão mínima da unidade de vizinhança nunca é inferior a 350 habitantes somando um total de 5.000 a 6.000 habitantes. Cerca de 46% das áreas residenciais são livres. As residências possuem 2 fachadas que permitem o

257. Zona central

258. Perspectiva da praça cívica

259. Unidade de vizinhança

acesso de automóveis pela via de serviços, ligada ao trânsito mais rápido, e de pedestres pelo parque.

A **Circulação** divide-se em 4 tipos de vias: a via expressa, de trânsito rápido que define a malha ortogonal da cidade e caracteriza seu principal eixo (E-W); a *parkway* que liga os parques da cidade; as sub-arteriais que contornam as unidades de vizinhança e ligam os principais equipamentos; e as vias de distribuição, que compõem a maior parte do viário e se destinam aos acessos às áreas residenciais. A separação entre pedestres e automóveis e a facilidade no acesso entre residências e trabalho também estão presentes no plano.

O transporte coletivo adotado privilegiou a produção de energia e as condições do sítio com a topografia plana, assim ficou definido o ônibus elétrico como principal veículo. A rodoviária, como preconizado pelo urbanismo moderno, foi localizada na zona central proporcionando o acesso livre de todos os cidadãos.

As formas de participação comunitária deveriam se dar através da inserção da população nas decisões legislativas da cidade, aspecto que ilustra a fina sintonia com os preceitos de um urbanismo vinculado ao modelo preconizado pelas suas experiências:

*Não há planejamento imposto por leis e decretos, nos países democráticos. Ou o povo prestigia e colabora ou nada se fará.*⁴⁹

260. Brasília – Nova Capital Federal

261. Situação do Distrito Federal na Região

262. Jazidas Minerais e Parques Regionais

263. Cinta Verde – (Green-belt) e seu agenciamento

264. Centro Cooperativo Rural – planta

265. Centro Cooperativo Rural – vista aérea geral

266. Traçado Básico

267. Vista aérea do esquema básico

268. Vias principais e sistemas de recreio

269. Equipamento material e social

270. Transportes coletivos

271. Gráfico n. 01 e n. 02

272. Gráfico n. 03

273. Zona central

276. Vista aérea do centro urbano

277. Vista aérea do centro urbano

278. Perspectiva da praça cívica

279. Perspectiva do centro comercial

280. Unidade de vizinhança – planta detalhada

281. Parque da Unidade de Vizinhança

282. Estágios do Desenvolvimento

Notas

¹ Evidentemente o Edital do Concurso de 1957 serviu aos concorrentes, mas não ao projeto de Lacombe, Pena Firme, Oliveira Reis, cuja origem encontra-se vinculada aos trabalhos da subcomissão parlamentar. Nesse caso, seria aceitável dividirmos as análises desses projetos em dois subgrupos. No primeiro subgrupo colocaríamos uma única proposta, de Roberto Lacombe, Raul Pena Firme e José de Oliveira Reis (1955), elaborada a pedido do Marechal José Pessoa como estudo da viabilidade do sítio para a construção da Nova Capital (para a *Sub-Comissão de Planejamento e Urbanismo* subordinada à *Comissão de Localização da Nova Capital do Brasil*). No segundo subgrupo, colocaríamos os 26 projetos que participaram do Concurso Nacional para o Plano Piloto da Nova Capital do Brasil (entre os anos de 1956 e 1957).

Entretanto a totalidade dos projetos ainda estaria subordinada aos mesmos elementos que foram os principais definidores de um padrão imperativo em todos eles. Assim optamos em mantê-los num mesmo grupo, apenas indicando a particularidade do primeiro projeto de 1955.

² Edital para o Concurso Nacional do Plano Piloto da Nova Capital do Brasil, assinado por Ernesto Silva, a 19 de setembro de 1956. O Edital completo encontra-se no Anexo I.

³ O panorama da análise que se desenvolve nessa introdução do Capítulo VI designará cada plano apenas pelo sobrenome de seu autor (como por exemplo: Lacombe para designar o plano de Roberto Lacombe, Raul Pena Firme e José de Oliveira Reis) para evitar longas repetições de denominações.

⁴ A análise descritiva desses planos, uma complementação desse capítulo, encontra-se no Anexo III.

⁵ SILVA, Ernesto. **História de Brasília**, Ed. Coordenada, Brasília, s/d, p. 222.

⁶ Idem, pp. 222/3.

⁷ Idem, p. 225.

⁸ **Futura Capital Federal – Brasília**, CASCALDI, Carlos, et al. São Paulo, 1957, p. 26.

⁹ Idem, p. 20.

¹⁰ Idem, p. 44.

¹¹ Idem, p. 05.

¹² MILMANN, Boruch. **Plano Piloto da Nova Capital**, 1957, p. 01.

¹³ Idem, p. 44.

¹⁴ Idem, p. 23.

¹⁵ TAVARES, Jeferson C., FRANCO, Amanda C. Entrevista concedida por Jorge Wilhelm a Jeferson Cristiano Tavares e Amanda Cristina Franco, São Paulo, 19 de setembro de 2002, p. 03.

¹⁶ Idem, p. 04.

¹⁷ WILHEIM, Jorge. **Plano Piloto para Brasília**. São Paulo, 1957, p. 20. In, Habitat 40/41, março abril, 1957.

¹⁸ Denominação encontrada no memorial. Refere-se à peculiaridade de o projeto atender a um centro administrativo, conformado autonomamente, diferente de um centro comercial, voltado para atividades externas.

¹⁹ Entrevista concedida por José Otacilio Sabóia Ribeiro, filho, a Jeferson Cristiano Tavares, Rio de Janeiro, 24 de julho de 2001, p. 01.

²⁰ **Plano Piloto da Nova Capital do Brasil**, ROBERTO, M. M., in ARQUITETURA E ENGENHARIA, n. 45, ano VII, maio-junho, Rio de Janeiro, 1957, p. 05.

²¹ Idem, p. 10.

²² Entrevista concedida por Hélio de Luna Dias a Jeferson Cristiano Tavares, Santa Rita do Sapucaí, 03 de janeiro de 2002, p. 06.

²³ Idem, pp. 08 e 10.

²⁴ Uma sumária descrição feita por Yves Bruand, por ocasião do estudo de alguns dos concorrentes em seu "Arquitetura Contemporânea no Brasil", possibilita-nos visualizar melhor o desenho da planta geral. Bruand afirma (p. 358) que o projeto da equipe STAM fora escolhido por Paulo Antunes Ribeiro, por ocasião do Concurso, a compor uma equipe com os demais finalistas para fazer o projeto definitivo para a Nova Capital. Em reportagem do dia 18 de março de 1957, do jornal **Última Hora**, p. 02, o depoimento de Paulo Antunes Ribeiro refere-se ao projeto de Pedro Paulino Guimarães. Aceitamos a hipótese de que ambos os projetos foram escolhidos, já que a equipe definitiva seria formada por dez concorrentes, os sete selecionados e ainda mais três equipes.

²⁵ GUEDES, Joaquim. **Considerações sobre o Planejamento Urbano – A Proposta de Plano de Ação Imediata de Porto Velho**, Tese de Doutorado, FAU-USP, São Paulo, 1972, p. 45.

²⁶ Designação atribuída ao plano na prancha n. 05.

²⁷ GUEDES, Joaquim. **Considerações sobre o Planejamento Urbano – A Proposta de Plano de Ação Imediata de Porto Velho**, Tese de Doutorado, FAU-USP, São Paulo, 1972, p. 58.

²⁸ Entrevista concedida por Pedro Paulo de Melo Saraiva a Jeferson Cristiano Tavares, São Paulo, 17 de julho de 2002, p. 04.

²⁹ SARAIVA, Pedro Paulo de Melo, NEVES, Júlio José Franco. "Plano Piloto da Nova Capital", in: **Revista Engenharia Mackenzie**, n. 132, v. 42-3, ano XLII, São Paulo, fevereiro – março, 1957, p. 54.

³⁰ BRAGA, Milton L. A., **O Concurso de Brasília – Os Sete Projetos Premiados**, Dissertação de Mestrado, FAU-USP, São Paulo, 1999.

³¹ SOUZA, Edgar Rocha, VIEITAS, Raul da Silva. **Plano Piloto para Brasília**. Rio de Janeiro, 1957, Prancha 06 – Transporte Subterrâneo.

³² Idem, Prancha 02 – Comunicações.

³³ Idem, Prancha 04 – Plano Diretor.

³⁴ Denominação atribuída à Nova Capital na área do plano destinada aos funcionários públicos.

³⁵ Entrevista concedida por José Geraldo da Cunha Camargo a Jeferson Cristiano Tavares, Rio de Janeiro, 23 de

julho de 2001, pp.10/11.

³⁶ Idem, p. 30.

³⁷ Idem, pp. 17-22.

³⁸ GUIMARÃES, Pedro Paulino. **Plano Pilôto da Nova Capital Do Brasil**, Rio de Janeiro, 1957, pp. 67/8.

³⁹ Notas do jornal Última Hora, p. 02, 18 de março de 1957, Rio de Janeiro.

⁴⁰ GUIMARÃES, Pedro Paulino. **Plano Pilôto da Nova Capital Do Brasil**, Rio de Janeiro, 1957, pp. 67/8, p. 48.

⁴¹ Entrevista concedida por Maria Elisa Costa, julho de 2000, a Jeferson Cristiano Tavares, Juliana Costa Mota, Sálua Kairuz Manoel, Rio de Janeiro, pp. 18-22.

⁴² Denominação de Brasília, designada por Lúcio Costa como a principal idéia de sua concepção.

⁴³ Entrevista concedida por Hernan Ocampo Landa a Jeferson Cristiano Tavares, no Rio de Janeiro, 26 de julho de 2001, p. 05.

⁴⁴ Idem, pp. 08/09.

⁴⁵ Entrevista concedida por Walmyr Lima Amaral, Pedro Augusto V. Franco e Rubens Biotto a Aline C. Sanches e Jeferson C. Tavares, Rio de Janeiro, 15 de maio de 2002, s/p.

⁴⁶ Idem, s/p.

⁴⁷ Designação atribuída à Nova Capital no tópico **Conceitos Gerais**, no rascunho elaborado por G. Palanti.

⁴⁸ GHIRALDINI, Milton. **Plano Piloto para Brasília**, São Paulo: Habitat Editôra Ltda., 1957, s/p.

⁴⁹ Idem, s/p.

Parte III

**Concepções
Urbanísticas
para Brasília**

Capítulo VII

**Propostas Dialéticas:
Uma Tentativa de Observar o Conjunto
Urbanístico dos Projetos**

Propostas Dialéticas: Uma Tentativa de Observar o Conjunto Urbanístico dos Projetos

O dualismo, fator intrínseco à essência nacional (ver *Capítulo II*) constrói a imagem dialética que se baseia, por definição, na confluência dos opostos e no diálogo dos extremos. No caso brasileiro, fundamentalmente, a oposição se dá entre o nacional e o estrangeiro, o arcaico e o moderno.

Na totalidade dos projetos para Brasília há o reflexo de posturas urbanísticas estrangeiras incorporadas à realidade brasileira de maneira muito peculiar. Abordada a partir das necessidades e características locais essa expressão conferiu o dualismo ao conjunto das propostas. Mas porque abordarmos os projetos para a Nova Capital a partir da predominância ou não dessa essência dialética? Porque essa abordagem permite-nos compreender as características de cada proposta e, portanto, visualizar o panorama da cultura urbanística nacional. Assim, as análises levam em consideração o contexto histórico, os objetivos de cada proposta, a origem e perfil de seus autores e, principalmente, as soluções urbanísticas. Esse elenco de critérios dá-nos os principais propósitos e soluções utilizadas ajudando a compor o extenso quadro de ideais de uma cidade nova capital.

Entretanto a característica dialética pode ser compreendida sob dois enfoques: 1. o primeiro refere-se à micro escala da análise, em que a dialética é expressada pela lógica interna de cada projeto; 2. o segundo, comprova que o conjunto dos planos expõe, a partir da abrangência coletiva, a dialética nacional pelas contradições de posturas, portanto à vista da macro escala da análise.

A primeira suposição leva em conta as intenções e soluções de cada projeto, a partir do conhecimento do problema e do local destinado à Nova Capital, portanto expõe com clareza a existência de posturas diversas numa mesma proposta, alternando entre vertentes teóricas e práticas, experiências estrangeiras e nacionais sempre de acordo com a particularidade marcante de cada autor ou de sua equipe. Fica evidenciado que em cada proposta a dialética emerge da instrumentalização dos discursos históricos (considerados muitas vezes contraditórios, como a confluência de idéias *corbusianas*, *howardianas* e *sitteenas* num mesmo projeto) e da utilização de soluções urbanísticas e arquitetônicas divergentes (como a sobreposição de traçados ortogonais em contraposição a traçados curvilíneos, também num mesmo projeto). Ou seja, cada proposta guarda em si uma lógica própria pela qual antevemos o diálogo de elementos tidos como contraditórios. Essa análise pode ser acompanhada nos dois capítulos anteriores em que cada proposta foi dissecada para compreendermos seu partido urbanístico e suas principais soluções e referências. Talvez possamos afirmar que dentre todos os projetos analisados o que mais se sobressai como um exemplo dialético bem acabado seja o de Lúcio Costa, motivo pelo qual entendemos que tenha sido o que de fato melhor expressou as características nacionais dentre todos os concorrentes do Concurso de 1957.

A segunda suposição é derivada da tentativa de compreendermos o conjunto dos planos. Se o pressuposto anterior é verdadeiro não seria eloqüente afirmarmos que como consequência direta podemos encontrar na análise do conjunto a mesma dialética derivada de cada plano. Não obstante, os elementos desse grupo apresentam características autônomas que lhe conferem o perfil dialético. A partir de sub-agrupamentos entendemos que a contradição ou contraposição de posturas por si próprias evidencia essa relação entre as propostas. Concomitantemente, surgem propostas vinculadas aos ideais sociais e outras ao caráter especulativo da área; propostas acadêmicas e outras vanguardistas; propostas com predomínios estéticos e outras puramente funcionais. Bem sabemos que esses parâmetros assim simplificados podem ser encontrados numa mesma proposta, entretanto apontadas na visão de conjunto sinalizam a divergência de posturas adotadas num curto período abordado em não mais de 30 anos de história do urbanismo nacional.

O olhar panorâmico sobre as propostas agrupadas revela um repertório diversificado onde a tentativa de recuperar dados passados e perspectivas futuras; referências estrangeiras e leituras nacionais compõem o rico perfil da própria cultura brasileira. Ou seja, a expressão da cultura urbanística nacional somente é possível a partir da análise geral dos planos, em que deixamos de lado a descrição pormenorizada para podermos compreender a inserção de cada conjunto no seu tempo e no seu espaço, ao mesmo tempo dialogando e construindo formas de pensamento e composições urbanísticas.

Esse exercício, portanto, permite abordar os ideais para a Nova Capital segundo uma tentativa de visão de conjunto. Assim, agrupamos alguns dados dos projetos tratando-os segundo sua comparação, buscando evidenciar os percursos que os levaram à essa composição dialética que expressa o quadro nacional das concepções urbanísticas a partir de cada partido adotado. Conseqüentemente adotamos um modelo de análise que não parte do objeto em si (ou seja, dos projetos, como fizemos nos *Capítulo V* e *Capítulo VI*), mas de seus elementos (os partidos adotados e as soluções propostas). A divisão evidencia, portanto, as proposições de cada proposta e busca apontar alguns elementos contrastantes que dividiram a mesma cena no processo de construção das idéias para a Nova Capital. Não se trata de uma divisão tipológica, pois estaríamos assim confinando cada projeto a um único grupo, abordando-o parcialmente e, conseqüentemente, simplificando suas características. Mas trata-se de uma compilação de exemplos que agrupados em diferentes matrizes sugerem as formas e os conceitos do coletivo dos projetos. Seguindo esse critério, adotamos dois grandes temas a partir dos quais desdobramos seus itens como forma de mapear as propostas adotadas. São eles: *1. Fatores Exógenos* e *2. Soluções Urbanísticas*.

1. Fatores Exógenos

Compreendemos nesta classe alguns elementos que não se relacionam diretamente com as soluções propriamente ditas, mas periféricamente, interferem nas suas concepções. Alguns desses dados já foram abordados superficialmente na introdução dos dois capítulos anteriores, entretanto faz-se necessária sua compilação comparativa para podermos reconstituir o contexto da totalidade das propostas.

1.1 Panorama Cronológico

O panorama cronológico, como primeiro critério a ser abordado, adverte para os diferentes momentos da construção da cultura urbanística nacional. Os projetos compreendem-se entre as décadas de 20 e 50 – mais precisamente entre 1927 e 1957 – e denotam a partir de suas soluções e dos partidos adotados a condição urbanística de seus períodos.

Os projetos situados entre os anos 20 e 40 (ver *Capítulo V*) demonstram abordagens menos diversificadas apresentando filiações singulares. Divergem entre particularidades acadêmicas (plano de 1927 e Almeida, 1929), vanguardistas (Portinho, 1936) ou especificamente técnicas (Machado, 1948), entretanto não há a explicitação de suas referências – exceto no caso de Portinho.

Foram constituídos paralelamente à definição da cultura urbanística nacional o que derivou, ao longo das décadas, projetos com características predominantemente estéticas e estritamente baseadas num plano de vias como principal definidor do traçado da cidade. Com definições locais e territoriais esses planos anteciparam algumas posturas que se afirmariam ao longo da década de 50, como a projeção do planejamento para toda a região do Planalto Central e a concepção de um projeto monumental para a cidade capital.

Ao longo dos anos, em que as iniciativas particulares e públicas foram introduzindo novas formas de produção de conhecimento urbanístico, as propostas foram evidenciando essas novidades, incorporando a idéia de zoneamento, de definições de densidade, taxa de ocupação, aproveitamento dos recursos naturais e de diálogo com as características da área (área que, possivelmente, era definida pelo próprio autor).

O primeiro projeto, de 1927 – destinado à exploração das terras do Planalto Central a partir da idéia da transferência da Nova Capital –, ilustra com perfeição o jogo dialético que se estabeleceria posteriormente, pois definiu o embate ideológico entre um interesse especulativo (presente nos planos de 1927, de Matos Pimenta e de Machado) e os ideais vanguardistas crentes numa nova cidade utópica (de Carmem Portinho, e aqueles concentrados na década de 50). Ambas as posturas permearam os objetivos dos autores e produziram um cenário contraditório ao longo de 30 anos de produção urbanística para a Nova Capital. Esse cenário nada mais afirma do que a diversidade da cultura urbanística nacional afetada pelas ideologias sonhadoras e pragmáticas.

O projeto de Portinho, evidentemente, tornou-se numa exceção nessa caracterização, pois aponta para soluções elaboradas a partir de um forte vínculo entre a produção teórica *corbusiana* sobre urbanismo e as experiências norte-americanas de circulação, adaptadas de acordo com os costumes nacionais. Antecipou alguns conceitos, como a definição do sítio e os eixos monumentais valorizando o aspecto cívico da Nova Capital. Demonstrou pleno conhecimento das técnicas e das novidades urbanísticas.

Nos anos 50 a predominância de uma maior variedade de experiências urbanísticas possibilitou a condução do processo de concepção das propostas de forma menos fragmentada, mas nem por isso com resultados mais homogêneos. A iniciativa pública, como já tratamos, foi fundamental para o direcionamento das propostas, padronizou as informações e foi responsável pela condução da farta produção.

Como consequência, em sua maioria os planos definiram-se a partir do pleno diálogo com as matrizes estrangeiras mais recentes adaptando-as às condições nacionais, fato que gerou a diversidade apesar da proximidade de algumas soluções e da recorrência de alguns conceitos. Exploraram com exatidão os conceitos mais presentes das discussões contemporâneas fazendo algumas abordagens ora superficiais, ora aprofundadas. Não foram raras as citações explícitas a referências contemporâneas e históricas ao mesmo tempo em que muitos dos projetos apropriavam-se de idéias e matrizes urbanísticas sem mencionar suas origens.

O grupo de propostas dos anos 50 contrasta com os projetos anteriores por explicitarem suas referências e por travar um diálogo mais incisivo nas abordagens de matrizes diferenciadas. O escopo derivado menciona, ou apropria-se, de referências somatizadas ao longo dos séculos, mas, sobretudo das experiências e teorias sistematizadas e divulgadas a partir do final do século XVIII (ver *Capítulo IV*). Esse perfil comprova uma linearidade do pensamento nacional.

O projeto elaborado por Lacombe, Pena Firme e Oliveira Reis (1955) e os demais participantes do Concurso apontaram para soluções aproximadas por disporem das mesmas referências. Suas soluções dividiram os mesmos conceitos e matrizes e apresentaram soluções formais inevitavelmente similares, como trataremos em *Soluções Urbanísticas*. A proximidade cronológica possibilitou a recorrência das informações e conduziu o processo criativo a algumas poucas variações.

Se no grupo anterior o projeto de Carmem Portinho desponta-se como exceção à regra, o projeto de Lúcio Costa, neste segundo agrupamento, é evidentemente o mais comentado e conhecido, até pela singularidade de ter sido o único construído. E partindo da discussão dialética, o projeto de Costa afirma a condição nacional num desfecho apologético da técnica e do arcaísmo e na incorporação de experiências estrangeiras na fundamentação de um plano autenticamente nacional. Absorvidas as críticas e reconhecidos os méritos da proposta, podemos afirmar que dentre os concorrentes o projeto de Costa poderia ser uma das propostas mais polêmicas para a capital federal (as polêmicas são

muitas e as opiniões as mais diversificadas), mas certamente foi o que melhor espacializou através de um plano urbanístico as contradições nacionais.

Assim o panorama inicial a partir da cronologia demonstra-nos que a divisão de dois grupos (o primeiro concentrando os projetos entre os anos de 1927 e 1948; o segundo, entre os anos 1955 e 1957) permite-nos compreender um pouco mais a (trans)formação da cultura urbanística nacional refletida nas formas para a Nova Capital.

Alguns autores e críticos atestam que o plano de Costa para Brasília encerra um período próspero do urbanismo nacional (ver *Introdução*). Entendemos que de fato a construção de Brasília representa um marco para a cultura urbanística nacional, porém não afeta suas estruturas, apenas a evidencia com maior vigor e em escala internacional, projetando a imagem do país de forma suntuosa e eficiente para o exterior e, principalmente, para os próprios brasileiros, por assim dizer, colaborando na construção do perfil da identidade nacional.

Devemos, entretanto, ressaltar que o plano vencedor não conflui tudo o que a cultura urbanística vinha produzindo e que apenas a visão totalizante do conjunto dos projetos permite-nos abranger com tamanha diversidade a predominância de diferentes referências e a respectiva diversidade de abordagens. O plano de Costa sintetiza uma visão sobre um período fértil na produção urbanística e o restante das propostas elenca de forma abrangente e heterogênea a condição atual do urbanismo nacional.

Trinta anos de concepções oferece a oportunidade de conhecer algumas posturas recorrentes num meio profícuo que se moldou conforme a instabilidade de um país em crescimento e em desenvolvimento de sua identidade nacional.

1.2 O perfil dos autores e a composição das equipes

O *perfil dos autores e a composição das equipes* são o segundo critério que não aborda diretamente a questão urbanística, mas interfere superficialmente nas soluções propostas. A peculiaridade autoral das propostas foi marca recorrente. Consagrou-se na arquitetura e no urbanismo nacionais diante das posturas vanguardistas estrangeiras e sedimentou, ou ajudou a sedimentar, um padrão criativo, inédito e eficiente. Para o estudo dos planos para Brasília essa expressão é essencial para entendermos as soluções adotadas e os partidos defendidos. Fator-chave na cultura nacional, cunhou algumas soluções ambiciosas e até descabidas para a época, impressionando pela alta qualidade e pelo arrojo das idéias.

A primeira distinção refere-se à origem dos autores a partir do seu perfil profissional. Podemos entender que os primeiros projetos para a nova Capital partiram de iniciativas particulares desvinculadas de qualquer origem técnica ou urbanística. Foram respostas a anseios isolados de cada época (plano de 1927, de Almeida, de Machado e de Mattos Pimenta) que se originaram por interesses individuais de seus autores (em todos os casos esses planos foram elaborados sem ajuda de equipes). Em parte essa característica justifica a ausência de um diálogo comprometido com as matrizes urbanísticas, fazendo do projeto urbanístico uma expressão dos interesses cotejados e representando formalmente uma intenção urbanística visionária. Esses autores refletiram o aspecto empírico na composição urbanística. Ainda que tenham expressado estudos e experiências, em alguns casos, destinam-se, propriamente, à efetivação de interesses que não se esgotavam na idéia de um plano urbano, mas que este deveria servir como ferramenta para outros objetivos.

Os projetos vinculados a profissionais e técnicos afins ao urbanismo expõem, sem exceção, maior conhecimento da disciplina oscilando apenas na formação de suas equipes e, conseqüentemente, na abordagem interdisciplinar da proposta. Desses projetos podemos ressaltar algumas peculiaridades essencialmente vinculadas ao perfil do autor ou da equipe.

Inicialmente é curioso notar que em alguns casos o projeto foi elaborado por apenas um autor, como ocorrera com Portinho, Santos, Schroeder e Costa. Desses autores apenas Lúcio Costa teve formação exclusivamente de arquitetura, entretanto sem ter se especializado em urbanismo, ao contrário do caso de Portinho (nesse último caso o próprio plano foi sua tese para o título de urbanista), e de Santos, engenheiro e urbanista. Os demais, engenheiros, integram uma vertente cujo projeto vincula-se a um padrão norteado por zoneamentos e soluções técnicas viárias – exclusivamente - em que pesam o formalismo geométrico e a eficiência do projeto de circulação (o tráfego de automóveis foi questão obrigatoriamente abordada por, certamente, representar um dos maiores problemas dos grandes centros urbanos de então).

Santos e Schroeder constituem, ao lado de Souza e Construtécnica, uma porção vinculada diretamente a empresas construtoras, cariocas e paulistas, e não apenas a escritórios de engenharia e arquitetura, fato que também merece destaque por indicar-nos o intuito construtor antes mesmo da certeza da efetivação da Nova Capital. Na lista de inscritos a presença de construtoras fora ainda maior (cerca de 6 construtoras inscritas) expressando o interesse pelo plano da Nova Capital como um empreendimento imobiliário capaz de gerar condições favoráveis para a participação da empresa vencedora. Esse interesse, do ponto de vista da construção de uma cidade inteira, seduziu muitas empreiteiras de construção civil. Esse fato fora comprovado como um grande evento imobiliário, pois com a efetiva construção da capital federal, houve uma grande impulsão nas hoje conhecidas empresas desse ramo.

Outra notação foi a disposição em articular diferentes níveis de profissionais para o projeto de uma nova cidade. Na história do urbanismo nacional, até meados de 50, poucas foram as vezes em que o projeto de cidade nova fora objeto de estudos interdisciplinares. Os estudos de outros profissionais, em geral, foram utilizados para a elaboração dos perfis das cidades, das regiões ou de sua população.

Assim, nos projetos para Brasília, as equipes interdisciplinares constituíram outra frente de trabalho que

assegurou características próprias aos projetos. Em geral foram equipes compostas exclusivamente para a elaboração do plano da Nova Capital que incluíram na lista arquitetos, engenheiros civis e urbanistas, evidentemente, mas também paisagista, engenheiro agrônomo, engenheiro elétrico, engenheiro e médico sanitaristas, estatístico, artista plástico, desenhista, sociólogo, historiador, economista e professores universitários. Dos 25 projetos analisados 9 compuseram equipes diversificadas, (Cascaldi, Wilhelm, irmãos Roberto, Cunha Camargo, Guimarães, Melo Saraiva, Souza e Construtécnica) fato que demonstra a mobilização de equipes interdisciplinares em mais de 30% dos projetos existentes, e em cerca de 45% dos projetos concorrentes.

Essa característica merece mais atenção, pois subordina algumas conclusões ao perfil de cada equipe. Nelas encontramos um nível mais aprofundado de detalhamento técnico que, pela avaliação do júri do Concurso, apesar de contribuir com os estudos para a implantação de uma cidade nova de grande porte fugia ao objetivo central do concurso, que era apenas definir uma idéia para a capital federal.

Polêmica, essa observação aponta-nos que de fato os estudos elaborados por essas equipes forneceram o panorama real do cotidiano do brasileiro nas grandes metrópoles. Esses estudos não apenas cadastravam os dados pormenorizadamente como também traçavam projeções futuras, explicitando uma mentalidade crente nas transformações a partir do desenvolvimento industrial e econômico do país, certamente uma característica derivada do entusiasmo político da era JK.

Sapatarias, mercados, barbearias, salas para gabinetes, culturas agrícolas, produtos de abastecimento foram algumas das dezenas definições que essas equipes apresentaram nas suas propostas como forma de dimensionar quantitativamente as necessidades da população.

Porém elas não se estagnaram em pesquisas apenas numéricas, mas também se propuseram a buscar novos níveis de diálogo com os recursos naturais da região (Cascaldi, Guimarães, Construtécnica). Não foram poucas as equipes que delinearam modelos de cultivos agrícolas e organizações rurais antecipando a discussão da função do campo como entidade autônoma, porém vinculada à política nacional de abastecimento. Nessa vertente de projeção das áreas rurais, alguns projetos anteciparam-se à questão ambiental buscando formas de intervenção local a partir de posturas conservacionistas, preservando o potencial aquífero e a flora existente, afinal a construção de uma cidade inteira representa um forte impacto na região, com mudanças de clima, temperatura, da flora e da fauna.

Desse sintoma transparece um dos traços mais marcantes da cultura urbanística que se firmou nos anos 50, a perspectiva da cidade como um objeto completo de planejamento, integrado à sua região e interferindo no todo do território. O urbanismo deixa de ser a prospecção de um evento isolado, como um artefato monolítico, para ganhar membros conectados ao restante do país. Não foram poucas as propostas de regiões e circuitos regionais que mereceram destaque nessa cultura do planejamento total (que serão destacados a seguir). E os projetos para Brasília dividiram essa mentalidade com o apoio irreversível dos profissionais de outras áreas, entretanto sempre gerenciados por arquitetos, engenheiros e urbanistas (no Concurso esse critério era obrigatório). Essa característica firmou-se, concretamente, com as políticas nacionais de desenvolvimento que envolviam, sobretudo, o plano nacional de estradas que inevitavelmente interferia em todo o território. Assim a idéia de uma nova capital no centro do país fortalecia-se ainda mais como um elemento dissipador de forças e catalisador de interferências nacionais, sobretudo pela sua localização física.

O contexto histórico, seu período cronológico, as diferentes intenções que impulsionaram algumas propostas e o perfil das equipes e dos profissionais envolvidos são algumas das principais fontes que desenham as peculiaridades dos projetos. Como expusemos, são fatores externos, superficiais às resoluções urbanísticas, porém que interferem sobremaneira nos seus usos, atestando a amplitude dos projetos. Apesar de proporem soluções em busca da simplicidade formal, revelam uma complexa teia de relações e interferências ligadas pela idéia de uma cidade nova capital.

2. Soluções Urbanísticas

Neste tópico trataremos, essencialmente, das soluções urbanísticas e do partido geral adotado pelo coletivo dos planos existentes, selecionando tópicos e abordagens a partir do panorama da cultura urbanística nacional sedimentada até os anos 50. Assim a análise compreende cinco tópicos (*Concepções de Planejamento, Estruturas Urbanas, Estruturas Arquitetônicas, Viário e Filiações e Referências*) em que agrupamos as principais soluções ensejadas.

2.1 Concepções de Planejamento

Os planos aqui analisados podem ser, inicialmente, divididos em duas categorias definidas a partir do partido geral do projeto, ou seja, quanto à escala da intervenção urbanística e sua abrangência.

Vinculada ao número de habitantes estimado pelos autores, a questão do planejamento e de expansão da cidade buscou o seu controle através de diferentes previsões. Independentemente das estimativas supostas, a previsão de 500.000 habitantes definida pelo edital do Concurso exigiu uma definição da macro-escala, afinal em nenhum país do mundo havia sido criado uma cidade nessas dimensões. A população estimada, portanto, definiu um percurso de planejamento urbano que ultrapassava as escalas convencionais e tradicionalmente utilizadas.

Os projetos que se definiram como planejamento regional destinaram uma área ocupada com variação nas dimensões, ora distribuindo-se em grandes glebas, ora em porções mais limitadas da região. Essa demarcação variou conforme a definição da população e da densidade estimada, adotando diferentes formas de ocupação do território. Assim, podemos introduzir o assunto sobre as formas de planejamento quantificando, inicialmente, dois principais dados a partir de uma tabela com: a população e a densidade que demonstram as variantes e oscilações entre os diferentes conceitos adotados:

Portinho	2.000.000 habitantes	1.000 hab/ha
Lacombe	250.000 habitantes	50 hab/ha
Cascaldi	550.000 habitantes	baixa densidade
Milman	673.000 habitantes	125 a 154 hab/ha
Wilheim	680.000 habitantes	50 a 90 hab/ha
Irmãos Roberto	500.000 habitantes	126 a 252 hab/Km ² no DF, 50,4 hab/Km ² na capital e 142 hab/km ² nas Unidades (a população pode dobrar de acordo com a duplicação das células)
Luna Dias	500.000 habitantes	31 a 52 hab/ha
STAM	1.200.000 habitantes	500 hab/ha na área residencial
Melo Saraiva	1.000.000 habitantes	300 hab/ha nos blocos coletivos, 70 hab/ha nas unidades unifamiliares e 400 hab/ha no centro cívico
Levi	500.000 habitantes	100 a 200 hab/ha
Cunha Camargo	450.000 habitantes	41,33 hab/ha na cidade e 91,5 hab/ha nas freguesias
Guimarães	500.000 habitantes	80 a 120 hab/ha nas unidades vicinais
Palanti	500.000 habitantes	232 a 576 hab/ha
Construtécnica	500.000 habitantes	110 hab/ha nas unidades de vizinhança

Conseqüentemente, num primeiro mapeamento podemos observar os projetos que se destacaram pelo *planejamento regional* em contraposição aos que se limitaram ao *planejamento local*.

1. planejamento regional (Machado, Portinho, Lacombe, Pena Firme e Oliveira Reis, Cascaldi, Wilheim, Sabóia Ribeiro, irmãos Roberto, Camargo, Guimarães, Milmann e Construtécnica)
2. planejamento local (projeto de 27, Almeida, Palanti, Costa, Levi, Kahir, STAM, Melo Saraiva, Schroeder, Santos, Dias, Souza, Landa)

2.1.1 Planejamento regional

Mais abrangentes, os projetos do primeiro grupo são originados das equipes interdisciplinares, na maioria das vezes, e contaram com um repertório diversificado de diferentes disciplinas e conhecimentos. No conceito geral, esses projetos articularam o plano fechado da cidade administrativa ao seu desenvolvimento regional e, também, territorial. Esse vínculo era estabelecido pelas formas de expansão da cidade, pelo planejamento rural, pela exploração dos recursos naturais e, finalmente, a partir da área ocupada pelo plano e a densidade nela prevista.

A expansão foi um tema recorrente nesses planos. Essas soluções alternaram-se entre núcleos celulares, desenvolvimentos lineares ao longo das vias de acesso, e a partir de núcleos monocentrais, desenhando elipses, círculos, linhas entre outras formas abstratas. O plano de Machado, por exemplo, expõe claramente como a Nova Capital deveria estabelecer um sistema integrado ao território para garantir seu crescimento e desenvolvimento através do sistema de ferrovias, trajetos aquáticos e vias perimetrais e radiais, exagerando a idéia de intervenção que uma nova cidade poderia ter na reorganização do território nacional. Por outro lado devemos confiar-lhes méritos pois anos mais tarde o Plano de Metas de JK definia uma dezenas de milhares de novos quilômetros de auto-estradas, muitas delas partindo ou chegando à Brasília. O plano de Lacombe, Pena Firme e Oliveira Reis é o primeiro a supor o desenvolvimento da Nova Capital a partir

de cidades-satélites, forma adotada, posteriormente, pelo governo como principal meio de adequar a situação existentes das cidades ao redor de Brasília e de se criar novos núcleos para suportar o rápido crescimento do plano piloto. Cidades-satélites lineares ao redor das auto-estradas agrupando diferentes funções, semelhantes à cidade linear de Soria y Mata, foi a inovação da proposta de Milmann. Células limitadas pela borda oeste do lago ou ao seu redor, como no projeto de STAM, encerram modelos para a expansão da cidade capital.

Quanto às formas de expansão os projetos dos irmãos Roberto e de Camargo apresentam praticamente a mesma estrutura física, organizada a partir de células que permitem o crescimento independente da cidade sem afetar os centros administrativos.

Porém, em todas as propostas as áreas de expansão foram consideradas secundárias, previstas para concentrar a população excedente, uma vez que os funcionários públicos foram sempre considerados a principal parcela de moradores dos núcleos centrais, com maior proximidade do emprego, dos serviços e do lazer.

O planejamento rural e as formas de exploração dos recursos naturais qualificaram boa parte do entorno desses planos, urbanizando as essas áreas da cidade e definindo áreas de menor concentração da população. Portinho, por exemplo, articula chácaras ao redor da cidade, condição semelhante, porém simplificada, se comparada ao complexo sistema de centros rurais e cooperativas que foi desenvolvido pela proposta da Construtécnica, ou pelas diretrizes rurais dos irmãos Roberto. No plano de Cascaldi, as áreas rurais garantiam o abastecimento da capital, articulando condições muito parecidas com o plano da Construtécnica. Em alguns casos. Como no projeto de Wilhelm, o próprio planejamento regional era confundido com o planejamento agrícola, assim como na proposta de Sabóia Ribeiro e Camargo. Para Guimarães, o planejamento regional encerrava-se na condição de preservação do entorno da cidade, garantindo uma condição paisagística e de meio ambiente adequada. Nesses casos o cinturão verde destinava-se ao contorno da área urbanizada e mais adensada, ou servindo à produção agrícola ou ao controle do crescimento por conformar-se como barreira física e ambiental.

Na exploração dos recursos naturais o cinturão verde é definido como principal fonte de abastecimento agrícola, articulando – quando existente – as atividades rurais ao centro urbano. Sua função acumula-se a de controlar o crescimento exagerado da cidade, direcionando sua expansão.

Os projetos de Cascaldi e Construtécnica aproximam-se muito quanto à forma de planejamento rural, seus estudos definem diretrizes para a população rural, direcionando as várias formas de organização em função do abastecimento da metrópole.

2.1.2 Planejamento local

Os demais projetos que não prevêm planejamento regional buscam sintetizar as necessidades de cidade administrativa numa pequena porção da área demarcada, concentrando todos os serviços e atividades sem prever atividades agropecuárias. Porém as atividades industriais são sempre organizadas na periferia desses centros, no limite da cidade.

Em alguns casos, esses projetos são denominados de plano diretor. Os traçados são limitantes e a possibilidade de expansão futura é prorrogada para uma etapa posterior ao projeto da cidade, como nas propostas de Palanti e Costa. As principais vias de circulação são interligadas às vias existentes, entretanto sequer denotam maior relevância ao entorno do projeto. As propostas de 27 e de Almeida, por exemplo, evidenciam o modelo de traçado limitante de cidade fechada, que permaneceu por muito tempo como um programa urbanístico seguro e controlador. O plano de Levi, pela sua própria peculiaridade, explica a pequena porção ocupada e a alta densidade estimada, apesar da existência de uma grande área verde e livre no térreo e entre os edifícios. Os projetos relacionados aos escritórios de engenharia também limitam a cidade ao traçado ortogonal e fechado, apenas com comunicações pontuais com o restante da região.

Nesses casos o núcleo administrativo torna-se o principal objeto de planejamento não se vinculando com as estruturas necessárias ou pré-existentes na região do Planalto Central. Esses centros, na sua grande maioria, concentram-se junto ao lago não ultrapassando os limites de seus braços no extremo oeste. As bordas oeste do lago, as vias de ligação entre outras cidades e o cinturão verde constituem-se nas principais barreiras para o desenvolvimento e crescimento descontrolado da cidade, buscando evitar a ocupação desordenada das periferias das metrópoles.

Abrangência dos planos que abordam a concepção da Nova Capital como um planejamento regional

A abrangência nos projetos de planejamento local

Projeções em Concepções de Planejamento

1. Plano de Machado – Planejamento da Nova Capital definido a partir do planejamento territorial

02, 03 e 04 – Plano de Milmann, Plano de STAM e Plano dos Irmãos Roberto – Formas diferenciadas de expansão da Nova Capital a partir do planejamento regional

05 e 06 – Plano de Cascaldi – Planejamento rural e planejamento do abastecimento da Nova Capital

07 – Plano de Sabóia Ribeiro – Planejamento agrícola como uma forma de planejamento regional

08 e 09 – Plano de 1927 e Plano de Almeida – As primeiras propostas para a Nova Capital consideravam a cidade como um artefato isolado e independente de sua região

10 – Plano de Levi – O plano da cidade limitava-se a um planejamento local

11 – Plano de Schroeder – Apenas o centro da cidade era definido com maior precisão

2.2 Estruturas Urbanas

Uma vez definidas as formas de planejamento de cada projeto, podemos tratar dos elementos que compõem esses planejamentos, aqui definidos como *estruturas urbanas*. Estruturas porque denotam as partes elementares e fundamentais sobre as quais se assentaram as demais funções e elementos dos projetos.

Esses componentes estruturais articulam-se entre si conformando as características físicas do projeto, dando-lhes seu aspecto tridimensional. Não encerram, contudo, todos os elementos urbanos da Nova Capital, porém demonstram as principais formas de organização espacial a partir das quais se estabelecem novas relações com novos elementos.

Abordaremos, portanto, alguns desses elementos estruturadores, caracterizados como: *implantação, zoneamento, centro governamental, tipologias de centro urbano, áreas verdes e legislação*.

A *implantação* e o *zoneamento* são elementos predominantes nos planos, não havendo projeto que tenha ausentado qualquer dessas duas definições.

2.2.1 Implantação

O tipo de implantação garante a adequação ao sítio explorando os potenciais paisagístico e topográfico, por isso os principais elementos a serem destacados referem-se:

1. ao posicionamento quanto ao distanciamento do lago;
2. à ocupação do ponto mais alto do terreno.

Ambos os elementos demarcam de forma autêntica o sítio e define alguns tipos de utilização a partir do zoneamento local pois a proximidade com o lago e a evidência do ponto mais alto são caracterizados por equipamentos ou zoneamentos peculiares.

Evidentemente os primeiros projetos não apresentam subsídios para a discussão de sua implantação, pois foram propostos sem terreno (Almeida) ou então a partir de levantamentos precários (plano de 1927). O plano de Portinho, por sua vez, não considerou no seu desenho a existência do lago, porém aproximou-se das nascentes dos principais rios da região (Bananal, Torto, Gama e Riacho Fundo), assim como as tradicionais cidades do século XIX que eram fundadas junto aos cursos d'água. E o plano de Machado apenas define como prioritária a localização da Nova Capital no centro do país, no Planalto Central.

Distanciados do lago estão os projetos de Lacombe, Cascaldi, Costa, Sabóia e Construtécnica. Lacombe, Cascaldi e Construtécnica ocupam uma grande área do sítio, sendo o distanciamento entre o lago e o início da cidade um pequeno e desproporcional deslocamento. O projeto de Sabóia, por sua vez, não se estende muito no total de sua área, sendo mais aparente e característico esse distanciamento, como o plano de Costa que se apropria do ponto mais alto dentro da área central, diferentemente dos anteriores que, em geral, partem dele para definir o centro urbano.

O distanciamento caracteriza o projeto pela sua liberdade de composição desvinculando-se do desenho do lago. Essa busca garante autonomia nas formas urbanas e na definição do zoneamento. Exemplos evidentes são os casos de Cascaldi e Construtécnica em que o traçado, completamente ortogonal, não faz menção aos relevantes topográficos, justamente por se localizarem após o ponto mais alto do sítio. Partem dele, assim como o plano de Sabóia evidenciando ou o centro da cidade – no seu extremo leste – ou o seu início. O distanciamento reservado para o plano de Costa fora criticado pelo júri e dispensado na sua construção, alterando as formas originais e vinculando o traçado ao relevo e aos braços do lago como limitantes naturais. No plano de Sabóia é evidente a preocupação paisagística em tratar o plano com um fundo natural que misturasse a natureza bucólica da mata e do lago como o emolduramento da cidade.

Os demais projetos aproximam-se, principalmente, das bordas do lago, nas quais são localizados os grandes equipamentos urbanos de lazer e os clubes da cidade. Contidos nos braços, esses planos apropriam-se do desenho do lago e da topografia, aproveitando-se das curvas de níveis para o desenho urbano (a ser tratado no próximo tópico). Essa condição delega desenhos característicos como os de Wilhelm, STAM, Melo Saraiva, Landa e Palanti que sugerem um traçado curvo seguindo as linhas topográficas, ou então os dos irmãos Roberto e Cunha Camargo em que as células aproximam-se totalmente da borda do lago proporcionando a mesma qualidade e alcance de visão para a maioria dos habitantes. Outros, com traçados geometrizarantes e abstratos, como Milmann, Santos, Schroeder, Levi, Guimarães e Souza detalham menos a implantação prevalecendo as figuras abstratas, contidas nos braços do lago ou definidos até o ponto mais alto do terreno.

A cota mais elevada dessa região é, quase sempre, destacada pelas propostas. Sua distinção é marcada ou pela localização do centro administrativo e da cidade ou da plataforma de circulação (ambos os casos serão tratados a

seguir). Casos de exceção são tratados pela equipe STAM, que localiza o quartel general da cidade e por Levi, Souza e Guimarães que finaliza o plano nessa cota. Costa e os irmãos Roberto, coincidentemente localizam uma torre no seu extremo, alcançando o maior gesto simbólico para evidenciar a evidência topográfica. Infelizmente o deslocamento da construção do plano de Costa não privilegiou tal solução.

2.2.2 Zoneamento

O *zoneamento*, presente em todos os planos, restringe-se à definição das funções da cidade, muitas delas baseadas no modelo propagado pela Carta de Atenas. Entretanto sua aplicação não se mostra com tamanha fidelidade como poderia ser previsto. A rigidez funcional como instrumento para organização da cidade, em contraposição à mistura constante nas cidades contemporâneas, não prevaleceu.

As quatro funções, seguidas fielmente, foram propagadas no plano de Portinho, Lacombe, Cascaldi, Milmann, Sabóia, Schroeder, Melo Saraiva, Souza e Construtécnica. Em geral, nesses casos, preservou-se a rigidez das separações funcionais distanciando-as como forma de controle urbano. Nos demais planos essa rigidez foi quebrada para evitar, sobretudo, o distanciamento entre as áreas habitacionais e os respectivos serviços como forma de evitar as longas distâncias e a perda de tempo no trânsito. Nesses casos não foram raras as aplicações do modelo de Unidades de Vizinhança como forma de privilegiar as curtas distâncias entre moradia e trabalho. Distritos, Super-Quadras, Unidades Vicinais, Bairros e Células foram algumas das designações que caracterizaram esses sistemas.

Em ambos os casos, na aplicação rígida do zoneamento ou na mescla entre moradia e trabalho, há um pensamento predominante de que o projeto teórico seria rigorosamente seguido, condição necessária para o pleno funcionamento da cidade. Transparece, aqui, a essência do pensamento de então, a crença cega no planejamento ou no zoneamento como forma autoritária e eficiente de organização do caos urbano.

Cabe ressaltar que o plano dos irmãos Roberto nega qualquer similaridade com o zoneamento funcional, contrariando explicitamente o modelo da Carta de Atenas. Postura crítica que se estendeu a outros projetos (Luna Dias, Cunha Camargo, Guimarães e STAM) como forma de privilegiar a diversidade urbana e contemplar os moradores com possibilidades diversas no seu cotidiano, sem confiná-los a guetos quase que intransponíveis e definidores de um modelo de cidade então já criticado pelos Congressos Internacionais.

Curiosamente, o projeto de Levi estabelece um sistema multifuncional para os super-blocos. Apesar dessas formas representarem um sistema formal rígido e fechado, a diversidade de usos é garantida pelos serviços e atividades internas aos blocos e às atividades a eles vinculados, porém do lado externo. O plano de Costa, sempre criticado pela monofuncionalização, privilegia o pedestre e o encurtamento das distâncias entre as atividades cotidianas a partir do modelo de unidade de vizinhança, distanciando o centro governamental pela sua monumentalidade.

2.2.3 Centro Governamental

Elemento caracterizador de uma cidade capital, o *centro governamental* mereceu destaque em vários dos projetos. Peculiaridade presente apenas nessa tipologia de cidade, esse centro distingue-se dos demais por definir a área administrativa federal, espacializando a principal função da cidade. Nos projetos, foi muitas vezes monumentalizado pela sua implantação ou pela ordenação dos seus principais edifícios, modo pelo qual definia-se a imagem de uma capital federal. Entretanto não houve predominância de tipologias havendo, sim, diversidade no local escolhido e, até, nas atribuições definidas.

As primeiras propostas, plano de 27, Almeida, identificaram-no pelo desenho e pela geometria do traçado urbano da cidade sem, entretanto, detalhar ou mesmo designá-lo como tal. Apenas um vazio central no meio da cidade, ou então uma praça, sugeria a existência de um lugar destinado aos edifícios administrativos. Por não haver maiores definições quanto à implantação ou ao zoneamento dos demais equipamentos urbanos, foram delineados apenas pela demarcação visual e pela chegada das principais avenidas.

Além da localização no ponto-de-fuga perspectivo de avenidas, esses centros foram, ainda, monumentalizados e destacados dos demais centros e edifícios da cidade pela sua localização ou no ponto mais alto da área ou junto ao lago, gozando de condições paisagísticas privilegiadas.

Evidentemente, é a sua localização que lhe atribui os principais aspectos de integração à cidade e de monumentalização. Em geral encontramos três situações básicas da sua localização:

1. localizados no ponto mais alto do sítio;
2. independentes da topografia mas em áreas igualmente demarcadas por elementos naturais: inseridos nos parques ou na orla do lago;
3. localizados em áreas demarcadas por elementos urbanisticamente construídos

Quando localizados no ponto mais alto (Lacombe, Cascaldi, Wilhelm, Sabóia Ribeiro, Luna Dias, Cunha Camargo, Guimarães, Palanti e Construtécnica) definiram-se pela sua própria implantação uma forma hierárquica e simbólica das funções. Predominante na paisagem, o centro governamental na cidade moderna substituíu a igreja das cidades barrocas e a indústria dos centros conformados a partir do século XIX. A ordenação administrativa impunha-se ao cotidiano dos cidadãos de modo a ser evidenciada constantemente pelas propriedades naturais da topografia.

Em outras propostas, foi buscada para o centro governamental uma condição bucólica, inserindo-o num parque ou na margem do lago (Santos, irmãos Roberto, Melo Saraiva, Levi, Souza e Costa). Apesar de se localizarem em local mais baixo, as soluções buscaram manter sua condição monumental e de destaque, por exemplo, no fim do parque municipal. No caso de Levi a crítica do júri do Concurso ressaltou a falta de monumentalidade do centro administrativo, marcadamente horizontal, em contraposição aos altos edifícios residenciais, e no projeto dos irmãos Roberto a incongruência, segundo o mesmo júri, estava no desmembramento do centro das demais unidades que compunham o plano.

E, em alguns casos, localizados no centro dos principais cruzamentos, sintetizaram a busca pelo pleno ordenamento e enalteceram também a solução viária, atribuindo-lhe caráter cívico e monumental. Como no projeto de Palanti, no cruzamento das vias e no ponto mais alto, o partido adotado pela insistência do autor foi questionado por uma outra possibilidade, a de localizá-lo no final do eixo E-W, solução que aumentaria ainda mais a semelhança com a proposta vencedora de Costa.

A equipe STAM, com um partido também semelhante, localiza o centro administrativo no centro da cidade, porém fora do eixo de circulação. Portinho, ao localizar o centro administrativo no extremo da cidade enfatiza sua peculiaridade ao concentrar uma densidade de 1500 hab/ha. Schroeder, por sua vez, afirma o figurativismo da bandeira brasileira, em planta, centralizando no círculo a administração federal.

2.2.4 Tipologias de Centros

As diferentes *tipologias de centro* também demonstram a variedade no entendimento da estrutura de uma cidade capital. Não raras vezes o centro da cidade, local de compras, lazer, passeio e serviços foi separado do centro administrativo, por compreenderem esse último em situação de tranquilidade e distanciamento do cotidiano agitado de um grande centro urbano. Ao contrário daquilo que ocorria no Rio de Janeiro em que a falta de isolamento e a fácil acessibilidade do centro administrativo colocava-o em situação propícia aos manifestos populares. Com a transferência da Nova Capital houve quem criticasse a conformação urbana de Costa por afastar o centro administrativo do centro da cidade, desvinculando-os definitivamente pelas distâncias físicas. Entretanto a solução não se tratava de uma estratégia política, mas de uma composição estética que buscava evidenciar seus valores pela implantação monumental dos edifícios.

A conformação do centro da cidade separado do centro administrativo, portanto, possibilitou novos experimentos na conformação de centros de compras e lazer e na composição de parques e praças. Estudos de gabarito dos edifícios, de divisões funcionais, de passeios de pedestres e vias para automóveis compuseram um leque abrangente de soluções que buscava ordenar essas áreas densas e constantemente visitadas. Assim esses centros divergiram em localização e dimensão, apresentando quatro distinções predominantemente essenciais:

1. acomodando-se em local de destaque;
2. localizados em situação topográfica trivial;
3. com divisões rigidamente funcionais;
4. com a mescla de variedades e de atividades num mesmo centro.

A separação entre centros, entretanto, contrariava as principais críticas ao movimento moderno de monofuncionalização dos espaços. Nos CIAM's defendia-se a qualificação do centro da cidade como local destinado aos pedestres e à vida cotidiana, onde se fizesse pulsar as diversas atividades que caracterizavam a cidade contemporânea. Apoiados nessa metáfora, esses críticos designavam o centro como *coração da cidade*, lugar da diversidade cuja escala deveria ser dimensionada para o cidadão e não para as máquinas. Metáforas e princípios que contrariavam diretamente os preceitos modernistas. E nos projetos para a Nova Capital algumas propostas contemplaram essas críticas, articulando os centros. Alguns, ainda, utilizaram-se dos termos, de forma inédita no país para denotarem menos a crítica ao movimento moderno e mais a necessidade de manter as atividades juntas num mesmo local, como ocorrera, sobretudo, nas propostas de Lacombe e Wilhelm. Portinho, irmãos Roberto, STAM, Levi e Cunha Camargo e Construtécnica também defenderam uma conformação de centro onde predominasse a diversidade, unindo-os ao centro administrativo.

De forma diferenciada, Guimarães apoiou suas decisões nos princípios *sitteenos* ao conformar ambos os centros separados, porém conectados por cheios e vazios na composição dos volumes dos edifícios. Oscilou, portanto, entre a tradicional junção e a necessidade de conformar uma área reservada para os trabalhos administrativos, negando-se, portanto, a seguir os esquemas históricos de superposições de funções, mas garantindo a diversidade e a constância dos usos diários. Talvez seja o projeto que guarde maior proximidade com os objetivos do CIAM em fazer prevalecer a

diversidade e a escala humana nos centros urbanos sem, entretanto provocar situações enfadonhas e constantes pela organização dos edifícios.

O entendimento da cidade a partir de seus centros permite-nos visualizar um dos fragmentos que assinalam de forma didática a intenção de cada autor, pois é no centro (administrativo, de compras, de lazer, etc.) onde o autor sugere as principais formas de convívio entre os futuros moradores e visitantes da cidade. São nessas áreas onde se conforma a essência do espaço público, ora privilegiado pela condição monumental, ora qualificado por esculturas ou parques municipais ou mesmo pela caracterização arquitetônica do conjunto. No caso de Costa, por exemplo, a questão viária tornou-se mais que um modo de acesso ao centro comercial e de negócios, foi elemento fundamental para a caracterização dos edifícios e, portanto da paisagem urbana do entorno, diferenciando-se da Praça dos Três Poderes, esta sim, destinada à monumentalidade suprema ordenada pelos canteiros e vazios centrais (*mall*) e pela composição enfileirada dos ministérios.

2.2.5 Áreas Verdes e Parques

Outro elemento que denota a concepção de espaço público de cada período é a composição das *áreas verdes e parques*, por se disporem ao longo de toda a cidade ou por se concentrarem em locais privilegiados e de merecido destaque.

Solução recorrente, as áreas verdes serviram à cidade para contribuir com o cenário urbano tendo sido incorporadas pelas massas dos edifícios. Atribuíram-lhe os aspectos agradável e bucólico que contrariavam a imagem dos centros urbanos barulhentos e insalubres. Ainda como elemento de equilíbrio das densidades da Nova Capital, as áreas verdes foram propostas para equilibrarem a distribuição dos habitantes na cidade, conformando-se como um instrumento de controle no cotidiano da cidade.

Suas localizações, entretanto, não obedeceram a uma ordem homogênea em todas as propostas variando a concepção e sua disposição física. Três foram as principais vertentes de concepções de áreas verdes:

1. as grandes praças: plano de 1927 e Almeida;
2. o parque urbano: Portinho, Lacombe, Cascaldi, Wilhelm, Santos, Sabóia Ribeiro, Costa, Melo Saraiva, Levi, Souza e Palanti;
3. o cinturão ao redor da cidade: Milmann, irmãos Roberto, Schroeder, Luna Dias, STAM, Cunha Camargo, Guimarães, Costa e Construtécnica.

Apesar da listagem acima, podemos considerar que ambas as soluções foram incorporadas por um mesmo projeto, apenas variando na intensidade e na predominância de um ou outro modelo, não havendo uma rigidez formal nas propostas.

A solução das grandes praças ao longo da cidade deu continuidade à tradição desenvolvida de separar as áreas públicas livres da malha construída edificada. As áreas privadas eram definidas e contidas num desenho geométrico e abstrato sobre o qual se impunham grandes áreas abertas com vegetação. Principais focos de encontro e convívio cotidiano, conformavam as principais áreas verdes da cidade. Nesse grupo encontram-se os primeiros projetos para a Nova Capital, demonstrando uma proximidade conceitual relativa à cultura então predominante, em que a separação dos espaços públicos dos privados tornava-se condição chave no desenvolvimento de um desenho urbano.

Os parques urbanos destinaram-se aos projetos seguintes e, sobretudo, àqueles do Concurso. Ainda localizados dentro do plano urbano, eram implantados ou no meio do traçado ou junto ao lago, nas suas bordas, destinados ao lazer náutico. Quando inseridos na malha serviam à monumentalização dos edifícios (públicos e privados) e ao caráter bucólico de uma cidade-jardim. Não raras as vezes a Nova Capital foi conceituada como um grande parque sobre o qual eram dispostos os edifícios contrariando-se totalmente a idéia de um centro urbano conformado apenas pelas massas de edifícios. Nesse caso o gramado verde e as esplanadas arborizadas conformavam um tapete contínuo onde a relação público x privado era definitivamente transformada. Em outros casos, o parque urbano conformava desenhos que serviam à orientação da disposição de monumentos e dos principais edifícios públicos. As áreas verdes deixavam de lado, portanto, o aspecto cenográfico para se tornarem parte integrante e ativa do aspecto urbano da Nova Capital.

Finalmente, cinturão verde extrapolava a conotação estrutural do plano limitando o tamanho e o crescimento da cidade, fornecendo-lhe terras para o cultivo e ao abastecimento local e regional além de se destinarem aos eventos de lazer e proteção da Nova Capital. Portanto uma cidade protegida, porém integrada aos elementos naturais que a precederam.

2.2.6 Legislação

Podendo ser considerado o último elemento estruturador do plano urbano, a *legislação* conformou-se como um instrumento fundamental na concepção do plano e na garantia de seu desenvolvimento, demonstrando o caráter interdisciplinar das equipes em mobilizar estudos e propostas atualizadas com o pensamento estrangeiro.

Talvez sua maior contribuição esteja em apontar novas possibilidades na conformação tridimensional do plano urbanístico, invertendo a lógica do mercado e propondo condições coletivas mais adequadas, fator que garantiu a quebra de um sistema viciado nas soluções formais tradicionais e obsoletas para as novas necessidades de uma cidade contemporânea.

O primeiro plano a apontar para a utilização da legislação como modelo urbano foi ele próprio, o plano, uma proposta legislativa na câmara federal. Nasceu como proposta de lei (Machado) com o objetivo de traçar um planejamento territorial e local que pudesse favorecer sua continuidade como cidade.

Os demais projetos não mais avançaram para as conformações territoriais, porém intervieram de forma incisiva sobre as condições locais e regionais. A maioria dos planos que se utilizaram desse instrumento apontaram para as questões imobiliárias, buscando propor novas formas de organização dos loteamentos e poder direcionar os investimentos públicos e privados de modo que não houvesse a predominância desse sobre aquele (Cascaldi, Palanti e Construtécnica). A preocupação deteve-se em articular ambos os investimentos para a construção dos novos edifícios (Milmann), propondo novos modelos residenciais e de ocupação do solo (Costa), garantido índices de densidade e taxas de ocupação viáveis (Melo Saraiva) para um conjunto urbano harmonioso.

Outros casos buscavam garantir a predominância do verde a partir das diferentes formas da gestão dessas áreas (Wilheim) ou da garantia da sua manutenção com verbas públicas. O controle sobre as formas de crescimento da cidade também repercutiu como proposta legal (Lacombe), insinuando formas de planos diretores e planejamentos de expansão futura.

A busca pela diversidade no conjunto urbano também foi um dos objetos evidenciados pelas propostas a partir de leis. Cunha Camargo, por exemplo, enfatizava a necessidade de se garantir a pluralidade de construções arquitetônicas em toda a cidade, evitando a sua monotonia. Assim definia regras para as construções que possibilitavam a diferenciação dos edifícios e de sua disposição nos lotes. Como Guimarães, que além de defender a variedade formal arquitetônica também favorecia a participação popular na definição das leis, antecipando um modelo político de diálogo entre poder público e sociedade civil.

Coube, entretanto, à proposta dos irmãos Roberto a iniciativa radical de propor uma mudança política em função da nova articulação espacial proposta, atrelando os valores políticos da nação à concepção urbanística. Através do Plano Diretor propunham a reformulação política de acordo com o sistema de células proposto, redirecionando as ligações hierárquicas e as divisões ministeriais, portanto, redirecionando sua relação com os órgãos executivos, legislativos e judiciários.

Desse quadro evidencia-se uma mentalidade reformadora e crente nas mudanças sociais a partir das reformulações espaciais. As leis tornam-se numa expressão nítida do intuito renovador presente nas concepções da Nova Capital.

Projeções em Estruturas Urbanas

12 – Plano de 1927 – Próxima à fazenda do Bananal, a implantação do primeiro plano para a Nova Capital pouco relacionava-se com os aspectos naturais da região

13 – Plano de Portinho – Sua implantação já refletia a proximidade com os principais rios, consequência de uma leitura apurada do Relatório Cruls

14 – Plano de Machado – Localização central da Nova Capital

15 e 16 – Plano de Lacombe e Plano de Sabóia Ribeiro – Implantação diferenciada pelo distanciamento do lago

17 e 18 – Plano de Cascaldi e Plano da Construtécnica - Ambos os projetos distanciam-se do lago e aproveitam-se da topografia menos acidentada para a proposição de traçados ortogonais

19 e 20 – Plano de Wilhelm e Plano de STAM – Implantação segundo linhas curvas que acompanham a topografia

21 e 22 – Plano dos Irmãos Roberto e Plano de Cunha Camargo – A cidade dividida em células autônomas aproximadas dos lagos

23 – Plano de Santos – Exemplo de traçados geométricos

24 e 25 – Plano de Cascaldi e Plano de Milmann – Predominância do zoneamento funcional na definição da cidade

26 e 27 – Plano dos Irmãos Roberto e Plano de STAM – Posicionamento crítico em relação aos princípios urbanísticos vigentes

28 e 29 – Plano de Levi e Plano de Costa – Contrariando o zoneamento funcional, as áreas residenciais contemplavam a integração de diferentes atividades

30 e 31 – Plano de Almeida e Plano de 1927 – O centro administrativo foi definido apenas como uma grande área valorizada pelos eixos perspetivos

32, 33, 34, 35 e 36 – Plano de Cascaldi, Plano de Wilhelm, Plano de Sabóia Ribeiro, Plano de Cunha Camargo e Plano de Guimarães – Valorização do centro governamental através de sua implantação no ponto mais alto do sítio

37, 38, 39, 40, 41 e 42 – Plano dos Irmãos Roberto (37 e 38), Plano de Melo Saraiva, Plano de Levi, Plano de Souza e Plano de Costa – Independente da topografia o centro governamental foi localizado em áreas verdes, em geral dialogando com a paisagem lacustre

43 – Plano de STAM – Independente dos eixos de circulação, o centro governamental está localizado junto à orla do lago

44 – Plano de Portinho – O centro administrativo também está localizado no extremo da cidade

45 – Plano de Schroeder – Figurativo, o centro administrativo é definido pelas formas da bandeira brasileira

46, 47, 48, 49 e 50 – Plano de Milmann (46 e 47), Plano de Wilhelm, Plano de Souza e Plano da Construtécnica – Centros cívicos e comerciais qualificados pelos passeios de pedestres e por áreas públicas

51, 52 e 53 – Plano de Levi, Plano de Cunha Camargo e Plano da Construtécnica – O coração da cidade deveria concentrar todas as atividades de serviços e comércio, tornando o local em ponto de referência

54 e 55 – Plano de Guimarães – A aplicação dos princípios de Camillo Sitte em que as áreas públicas deveriam ser definidas pela articulação de cheios e vazios sem acarretar a monotonia dos espaços modernos

56 e 57 – Plano de 1927 e Plano de Almeida – As áreas verdes e públicas restringiam-se às praças definidas dentro da malha ortogonal da cidade

58, 59, 60, 61 e 62 – Plano de Lacombe, Plano de Cascaldi, Plano de Wilhelm, Plano de Souza e Plano de Costa – As áreas verdes foram incorporadas como parques estruturadores da cidade

63, 64, 65, 66 e 67 – Plano de Milmann, Plano dos Irmãos Roberto, Plano de Luna Dias, Plano da Construtécnica e Plano da STAM – Às áreas verdes são destinadas outras funções (higienista, de abastecimento e de lazer) e ganham dimensões regionais em torno da cidade

2.3. Estruturas Arquitetônicas

Simplificadas, as *estruturas arquitetônicas* propostas não se impuseram como elementos predominantes no conjunto dos planos por se tratarem de objetos urbanísticos especificamente, porém foram fundamentais para denotarem o aspecto tridimensional desses planos. Em alguns casos, evidentemente, roubaram a cena ao se sobrepor aos preceitos urbanísticos (Levi), em que a cidade tornava-se num projeto arquitetônico. Nos receptivos ao predomínio de formas edificadas, os planos mais recentes conformaram com maior veemência a distinção das construções, vinculando diretamente o conceito de cidade ao de projeto dos edifícios. Sem excluir uma ou outra postura buscaram a síntese entre o planejamento e o edifício para as atribuições físicas da cidade.

Essas estruturas constituíram-se como importantes peças principalmente na valorização de uma situação urbanística básica: a conformação de um *plano horizontal ou vertical*, condição esta atrelada a dois fatores: às *tipologias dos edifícios administrativos* e às *tipologias dos edifícios habitacionais*.

2.3.1 Horizontalidade ou Verticalidade dos Planos

Poucos são os recursos para podermos distinguir a *horizontalidade ou verticalidade* de cada proposta, entretanto partimos de uma divisão simples correspondente à densidade definida para cada plano. Como já apresentamos acima um quadro demonstrativo das densidades optamos aqui em dividir os planos que adotaram densidade inferior a 150 hab/ha e os planos com densidade superior a esse valor. Assim temos, a priori, a seguinte divisão:

1. densidade baixa (abaixo de 150 hab/ha): Lacombe, Cascaldi, Wilhelm, Luna Dias, Cunha Camargo, Guimarães e Construtécnica;
2. densidade alta (com média igual ou acima de 150 hab/ha): Portinho, Milmann, Sabóia Ribeiro, irmãos Roberto, STAM, Melo Saraiva, Levi e Palanti

A partir dessa listagem devemos fazer duas observações iniciais:

a. alguns projetos não expuseram a estimativa de densidade no plano, como o de Costa, entretanto definiram outras características (como por exemplo o gabarito dos edifícios públicos e residenciais) que nos indicam sua formulação e, portanto, serão tratados posteriormente;

b. apenas a densidade não indica a predominância de uma caracterização vertical ou horizontal, já que a baixa densidade pode estar vinculada a um cálculo de altos edifícios concentrados porém com uma área total da cidade muito extensa. Portanto consideramos, também, a descrição dos edifícios para podermos visualizar as características físicas da cidade.

Esse primeiro quadro nos indica que os planos de baixa densidade são aqueles vinculados aos modelos de planejamentos territoriais e aqueles caracterizados com áreas de parques no seu interior, possibilitando áreas livres públicas ao redor das moradias.

Os projetos que com alta taxa de densidade chegam ao extremo de 500 a 1000 hab/ha, cuja verticalidade dificilmente é evitada. Nesses planos a arquitetura torna-se elemento predominante, marcando com maior nitidez a relação entre espaço planejado e área construída.

2.3.2 Tipologias dos Edifícios Públicos

As *tipologias dos edifícios públicos* são definidas em função de sua monumentalização dada pela sua implantação ou isolamento em áreas verdes, ou pelo distanciamento dos demais edifícios, ora contrapondo volumes altos e baixos de acordo com a sua finalidade política (representando os poderes executivo, legislativo e judiciário), ora adotando a plena monumentalidade a partir da verticalização.

Ponto central de interesse numa capital federal, os edifícios administrativos deveriam evidenciar a imagem da cidade e de seu poder, representando a ordem nacional. Com devido destaque e valor, esses edifícios foram assim articulados de diversas formas, variando entre:

1. blocos concentrados num mesmo centro – como na maioria dos planos -;
2. blocos e edifícios distribuídos ao longo da cidade numa via principal ou no centro de células, como os planos de Wilhelm, irmãos Roberto e Cunha Camargo.

Esses dois padrões sugerem a discrepância do conceito de unidade urbana entre as concepções, pois a primeira vincula a idéia de unidade à centralização física dos poderes, porém a segunda compreende que a cidade como sendo só um elemento deve poder compartilhar a presença dos poderes em toda a sua extensão, garantindo assim a unidade conceitual. Neste segundo grupo, é importante lembrar, que o núcleo dos três poderes concentram-se formando a parte principal dessa hierarquia, porém monumentalizada apenas pela sua implantação diferenciada das demais autarquias.

No plano de Costa tornou-se impossível desvincular a idéia da cidade capital da imagem dos edifícios do Congresso e do Senado, pela sua expressão física e pela sua localização monumentalizada. Devemos notar que a leveza

atingida pelo traço de Oscar Niemeyer partiu de um croqui bem acabado de Costa, cuja plasticidade atribuída ao conjunto tamanha força e impacto visual, reforçados pelos elementos do entorno.

Curiosamente o plano de Guimarães explora os recursos de representação em perspectiva para expor as formas de seus edifícios públicos e comerciais, dando-nos um verdadeiro panorama das principais formas exploradas pelo movimento moderno ao longo de décadas de experimentos plásticos, assim como ocorre, nas representações em planta, de outros vários projetos (como dos irmãos Roberto), em que os volumes são definidos a partir de suas funções.

2.3.3 Tipologias dos Edifícios Residenciais

As *tipologias dos edifícios residenciais* foram mais detalhadas em alguns projetos, por representarem a maior ocupação no todo da área do plano, portanto responsável pelo maior impacto na composição da cidade.

Objeto de estudo da maioria das propostas, as proposições habitacionais articularam diferentes posturas, porém o modelo de unidade de vizinhança em que a proximidade do trabalho e da residência e o convívio entre os moradores são essenciais, foi predominante. Excluindo raras exceções que concentraram apenas residências distantes de serviços e comércio, a formulação das moradias sempre esteve atrelada à diversidade de usos dispersas em vários centros.

Limitados a essas conformações, casas, blocos e edifícios alternaram-se compondo a paisagem urbana de cada proposta.

1. casas térreas ou assobradadas;
2. altos edifícios;
3. blocos coletivos.

As tipologias do primeiro grupo são predominantes nos planos de Wilhelm, Santos e Schroeder, entre outros. Normalmente dispostas com duas fachadas – uma para via de automóveis e outra para vias de pedestres ajardinadas – essas soluções foram recorrentes e ilustrativas da horizontalidade de alguns planos, ou de alguns setores desses planos.

O segundo grupo também correspondeu a uma parcela significativa desses projetos. Em geral não foram detalhados, porém em alguns casos concentravam-se em áreas centrais para atenderem a um determinado tipo de morador (como os solteiros, nos projetos de Wilhelm e Construtécnica) ou então para adensar as áreas residenciais, com o cuidado de manter o térreo livre, como se tornou prática usual entre as posturas vanguardistas. Exceto o plano de Levi, cujos edifícios correspondiam a uma altura de cerca de 300 metros, os demais modelos não ultrapassaram 20 andares.

E os blocos coletivos – terceiro grupo – quando predominantes, corresponderam a nove propostas das 25 estudadas (Portinho, Milmann, Sabóia Ribeiro, Luna Dias, STAM, Melo Saraiva, Levi, Kahir e Costa). Distribuídos em diferentes localizações, compunham um diversificado conjunto habitacional que, entretanto, garantia coesão por vincularem suas características físicas – como gabarito e disposição – a um controle legal. Essa conotação ilustra o pensamento do período em que o arquiteto supunha poder atribuir a todos os moradores de uma cidade o mesmo padrão de vida a partir de sua moradia. Deve-se notar, ainda, que outros projetos (como de Guimarães, Palanti, por exemplo) também se utilizaram desse padrão de moradia, porém sem terem sido predominantes.

O projeto de Levi traduz a tentativa de subordinar a concepção de planejamento ao projeto dos edifícios, pois os prédios habitacionais encerram em si a maioria das funções urbanas, necessitando de zoneamentos, organizações funcionais e sistemas de circulação verticais como forma de viabilidade de tal idéia. Os núcleos ao redor desses edifícios juntamente com o centro cívico são os únicos elementos que garantem à proposta a concepção tradicional de planejamento.

Assim não há uma definição objetiva da predominância vertical ou horizontal dos planos, fato que reforça a contraposição de partidos e posturas na formulação de modelos urbanísticos para a Nova Capital. Há, contudo, uma experimentação voluntária e consciente das mais diversas expressões da arquitetura, buscando articular a concepção bidimensional do traço geométrico à tridimensionalidade dos edifícios construídos.

Talvez pela sua situação privilegiada de ter sido construído, o plano de Costa ilustra com tamanha clareza a junção entre arquitetura e urbanismo sem sobreposições. Esse momento é atingido na construção da rodoviária central, em que plano viário, edifício de serviços, passagem de pedestre, zoneamento e edifício comercial articulam-se na construção dos espaços cheios (os edifícios) e dos espaços vazios (a passagem). Princípio que garante sua integração na paisagem sem obstruir a visão do conjunto, estando no limiar das concepções do *estar* e do *passar*.

Proposições em Estruturas Arquitetônicas

68 – Plano de Palanti – Capitório com os edifícios públicos foram evidenciados pela localização no ponto mais elevado do sítio

69 e 70 – Plano dos Irmãos Roberto e Plano de Cunha Camargo – Edifícios públicos descentralizados e implantados no interior de cada célula

71 – Plano de Costa – A disposição centralizada dos edifícios administrativos permaneceu no projeto de Oscar Niemeyer

72, 73, 74, 75, 76 e 77 – Plano de Guimarães – Edifícios refletindo a plasticidade da arquitetura moderna

86, 87, 88 e 89 – Plano de Portinho, Plano de Levi, Plano de Luna Dias e Plano de STAM – Alguns dos vários planos que utilizaram os blocos coletivos como principal solução para as áreas residenciais da Nova Capital

90 – Plano de Costa – Modelo de unidade de vizinhança amplamente utilizado

2.4 Viário

Entre os elementos que compõem os projetos para a Nova Capital, certamente o *viário* foi um dos temas que mais concentrou estudos e definições, sempre cercado de um cuidado especial no seu traçado e no rigor técnico da sua hierarquização. Apesar de ser um elemento urbano estrutural resolvemos tratá-lo separadamente pela sua complexidade e pelas peculiaridades.

Presente em todos os planos como espinha dorsal foi mais predominante até que o centro governamental, esse, ainda, teoricamente elemento indispensável na caracterização de uma cidade capital. Nos primeiros planos, por exemplo, não há menção à qualificação desses centros, mas há a preocupação estética ou funcional com o viário.

O viário, assim, tornou-se o item definidor do desenho da cidade, atuando ao lado do zoneamento nas formas de distribuição das principais funções e acumulando, em alguns casos, a função do planejamento através de seus desenhos e elementos co-relacionados.

Talvez vinculado a uma expressão do período ou então à necessidade de se definir a circulação da Nova Capital o viário foi dotado de tamanha relevância na maioria das propostas, quando não elevado a elemento protagonista da proposta.

Outro fator que contribuiu com a sua predominância foi a perspectiva em modificar a tradição vigente de trânsito caótico e desordenado, dialogando com a hipótese de eficiência que a cidade moderna devesse oferecer. Assim as idéias vinculavam-se às conquistas do desenvolvimento da técnica viária e à expansão das indústrias de transportes (aéreo e terrestre). Sedimentou-se, portanto, ao longo dos anos o objetivo de uma cidade aberta e livre, distante dos exemplos de aglomerações urbanas que se confinavam em muralhas simbolizando um período autoritário e pouco inovador.

A utilização de esquemas e metodologias viárias, como aquelas expostas pela *Carta de Atenas*, pelas concepções de Cidade-Jardim, pelas teorias *sittéanas* e pelos modelos de unidades de vizinhança também contribuiu na divulgação desse tema, sintetizando soluções e expondo aplicações eficientes para a questão.

Se na escala local o viário consolidou-se como indispensável na concepção da cidade, em escala regional, e até territorial, sua importância não fora menor. Sobre tudo porque na gestão JK a ligação das várias regiões do país foi fator preponderante e fundamental para o desenvolvimento industrial e econômico. E localizar a capital federal no centro do país tornava essa questão imperativa para manter as comunicações entre o restante do território.

Aliou-se, no caso do viário, as intenções formais dos autores, à promessa de um sistema eficiente garantido pelas técnicas e modelos inovadores. Portanto, totalmente passíveis de serem aplicados como expressão das conquistas de seu tempo. Elementos que, recrutados pelos interesses políticos, mostraram coerentes com seu período, definindo um padrão cuja proposta vencedora do Concurso demonstrou de forma objetiva a necessidade em apoiar nas inovações técnicas as soluções urbanísticas.

Em alguns casos exagerada, em outros mais comedida, a questão viária exposta evidencia os conceitos que permearam as propostas, possibilitando-nos desvendar os motivos de semelhanças e diferenças entre suas concepções formais e conceituais. Assim as aplicações das teorias e práticas experimentadas no mundo contribuíram na qualificação das propostas encerrando em si, muitas vezes, o próprio conceito do projeto.

E para analisar tamanha influência, dividimos esse item entre os seguintes elementos: *tipologias de traçados, hierarquia da circulação, principais componentes viários e transportes predominantes*.

2.4.1 Tipologias de traçados

Da totalidade dos planos conhecidos podemos definir uma primeira descrição das *tipologias de traçados* existentes, agrupando-os segundo suas características físicas. Assim poderíamos elencar os projetos que se constituíram a partir de traçados predominantemente:

1. ortogonal reticulado: plano de 1927, Almeida, Portinho, Lacombe, Cascaldi, Milmann, Santos, Schroeder, Luna Dias, Levi, Guimarães e Construtécnica;
2. sinuoso ou curvilíneo: Machado, Wilhelm, Sabóia Ribeiro, irmãos Roberto, Melo Saraiva, STAM, Cunha Camargo, Souza, Costa, Landa e Palanti.

O primeiro grupo apresenta amostras radicalmente ortogonais, sem menção à topografia levemente inclinada do terreno contendo o plano da cidade em malhas ortogonais rígidas demarcadas pelas divisões funcionais. Em alguns poucos casos apresentam traços curvos em pequenas áreas de parque ou muito próximos às cabeceiras dos rios.

O segundo grupo, igualmente extenso, é marcado pela sua relação com a topografia, da qual resulta um traçado que une ruas e avenidas sinuosas e curvas, predominantemente, a alguns eixos retilíneos ou monumentais, porém em sua minoria.

Essa constatação comprova o equilíbrio e a diversidade das propostas não havendo o predomínio, como

se constatava, de um traçado geométrico reto, racionalizado e indiferente às condições naturais do terreno. Embora as propostas com traçados predominantemente sinuosos articulem também a malha ortogonal no seu interior, os principais traços são confiados aos cuidados técnicos e estéticos – assim como no primeiro grupo –, condição essa fundamental para a compreensão de algumas semelhanças entre partidos adotados.

O saber técnico do período, amplamente divulgado nas disciplinas de engenharia, arquitetura e urbanismo, postulava uma posição racional e eficiente na apropriação dos recursos naturais e na implantação dos serviços de infra-estrutura urbana. Assim as questões de drenagem e distribuição de água, ao lado das questões viárias e de acessibilidade, predominaram em algumas das propostas de formas diferenciadas, mas que, ao serem aplicadas, garantiram um traçado similar ou parecido.

Respeitando o parecer técnico de drenagem natural de água e esgoto bem como a utilização do lago como tratamento natural dos resíduos, unido ao princípio de distribuição por gravidade de água potável, a solução foi: um traçado levemente arqueado, seguindo a topografia, e direcionado ao lago. Essa diretriz dominou alguns planos vinculados diretamente a esses conceitos técnicos, como ocorrera nos projetos de Wilhelm, STAM, Melo Saraiva, Landa, Costa, e Palanti. Curiosamente todos seguem a topografia com o arco N-S configurando eixos monumentais (através do viário ou de parque público) no seu centro, culminando no lago em geral na direção E-W.

A predominância da questão viária também exigiu a incorporação de um modelo de traçado tradicional utilizado em planos de cidades existentes, como em São Paulo e no Rio de Janeiro. Assim o sistema radial-perimetral não só articulou os diferentes setores da Nova Capital como também os articulou ao restante do território (Souza), ao extremo de partir da Nova Capital para a conformação da rede viária de todo o território (Machado). Nesses casos predominaram a eficiência da circulação remetida ao plano local. Não foram poucos os casos em que os principais eixos locais também eram ligados às principais estradas da região central, buscando garantir a comunicação e a acessibilidade com as cidades do entorno como garantia de abastecimento e desenvolvimento locais.

Células independentes, porém relacionadas entre si por avenidas e *parkways*, também encerraram alguns modelos de elaboração técnica, como formas de descentralização e, portanto, autonomia funcional de cada parte, cujo todo seria garantido pelas vias. Também respeitando as questões topográficas, esse modelo articulava-se a partir de sua natureza dinâmica de desenvolvimento, incidindo objetivamente no desenho da cidade.

Os traçados ortogonais vinculam-se a um pensamento pragmático da circulação, garantindo sua eficiência na hierarquização das vias e nas diferentes formas de cruzamentos das ruas. Concentrado ou espalhados, em geral monocêntricos, esses planos apostavam nas formas puras dos retângulos e na facilidade de identificação local o conceito do projeto. Verdadeiro sistema de circulação capilar, esse modelo reproduziu com fidelidade os anseios *corbusianos* de eficiência mecânica e construiu o exemplar urbano das teorias médicas tão usuais nas metáforas desses profissionais. Os planos derivados dos escritórios de engenharia ou construtoras denotam a preocupação radical em subordinar todas as funções urbanas aos elementos de circulação, às vias e aos cruzamentos, nas suas mais diferentes formulações.

As filições estéticas também foram representadas a partir dos traçados viários. Entre filiações acadêmicas e vanguardistas transparecem as principais referências de cada autor expressas pela formalidade de suas propostas.

Os planos de 1927, o plano de Almeida e de Sabóia Ribeiro apresentam um inegável diálogo com o traçado tradicionalista generalizado, demarcado por eixos monumentais em uma malha simétrica, com superposição de formas geométricas, sobretudo em Sabóia Ribeiro. Este, ainda, dialoga com os projetos de Washington e Versalhes. Referências também presentes nos projetos de Portinho e Lacombe, em que as diagonais ganham maior autonomia liberando-se da malha reticulada, porém ainda existente. Com predominância do urbanismo barroco, talvez por ter sintetizado na história do urbanismo a maior expressão de poder central, essas propostas absorvem as matrizes estrangeiras atribuindo-lhes aspectos particulares de um urbanismo híbrido. Devemos recuperar, ainda, que a proximidade de idéias dos traçados propostos por Portinho e Lacombe vincula-se a um mesmo ambiente de disciplinas e convívio profissionais, elementos que podem confirmar um diálogo muito mais estreito do que se supunha.

Os demais planos, mesmo divididos entre vertentes formais ortogonais e sinuosas, integram posturas vanguardistas em que o racionalismo tem predomínio. Em ambos os casos os traçados não são definidos aleatoriamente ou por conta da arbitrariedade de cada autor, mas segundo técnicas racionais e otimizadoras em que prevalecem, como exposto acima, ou a adequação às características naturais, ou às formas de acessibilidade ou às de comunicação. Ambos os casos derivados de aspectos e discussões contemporâneas e embasadas em propósitos funcionais, e não apenas puramente estéticos.

Críticas ao projeto vencedor por ter se apropriado de uma concepção barroca vinculada à idéia de monumentalidade, como atestavam os irmãos Roberto em jornal carioca logo após a divulgação do resultado do Concurso,

guardavam mais que uma insinuação de embates teóricos. Expressava uma discussão de possíveis modelos que pudessem trazer à prática urbanística novos rumos, inovando nas formas e nas concepções das cidades brasileiras. Assim como atestou o júri na crítica ao projeto dos irmãos Roberto, sua proposta cabia não à uma capital, mas a qualquer cidade.

Gozando de um distanciamento histórico, a crítica nos parece menos depreciativa, como fora o intuito, pois revela uma qualidade inerente a todos os projetos conhecidos que se propuseram a inovar em seus elementos, trazendo à prova novas formas de composição urbana. Nesses casos houve, certamente, invenção.

2.4.2 Hierarquia da Circulação

A partir desse extenso programa de modelos e agrupamentos podemos enumerar, sucintamente, algumas formas de *hierarquia da circulação*. Todos os projetos, indistintamente, apresentaram alguma forma de hierarquização do viário, a começar pela separação entre pedestre e automóvel, condição *obrigatória* nos projetos dos anos 50.

Além da separação funcional, em alguns casos mais detalhada, a hierarquia produziu um leque abrangente de soluções, experimentando novos modelos de: eixo monumental, *parkway*, avenidas, ruas e passeios para pedestres. Articulando-as como forma de garantir a acessibilidade a todas as partes do plano e direcionando suas formas para a atribuir à proposta uma determinada característica física que denotasse o conceito projetual, o sistema viário conformou a morfologia urbana da cidade e lhe caracterizou os aspectos plásticos.

As áreas habitacionais foram recorrentemente atendidas por sistemas integrados de circulação. De um lado passeios para pedestres que garantissem o desfrutar do ambiente bucólico; do outro, vias de automóveis, acessos que também seriam utilizados para serviços e chegada de materiais e produtos. Assim como nas áreas comerciais, em que o tráfego de automóveis de passeio foi separado do tráfego pesado de caminhões ou transportes de serviços.

As áreas comerciais foram ligadas, ainda, aos silos e depósitos de armazenagem, localizados no extremo do plano, em geral na sua entrada, próximo à rodoviária e à estação ferroviária. Situados longe dos centros e das áreas habitacionais, a localização desses equipamentos buscava afastar dos núcleos urbanos a confusão do tráfego pesado, tendo como garantia de comunicação as vias rápidas destinadas apenas a esse tipo de transporte.

Assim como os grandes equipamentos, as indústrias também se localizaram distantes da cidade como forma de prevenção aos males por ela causados, evitando o contato direto com a poluição atmosférica e sonora habitualmente vinculadas a esse tipo de atividade. Igualmente ao modelo dos equipamentos, as indústrias também foram servidas por vias especiais, em geral vias de contorno da cidade que garantiam seu acesso a pontos internos estratégicos e saídas de fácil comunicação regional.

Vias lacustres também foram comuns em alguns projetos como forma de potencializar o uso das margens do lago. Sempre caracterizadas pelo bucolismo, definiam-se sinuosas acompanhando a topografia com menor preocupação com as questões de eficiência e economia de tempo. Ao seu redor localizaram-se equipamentos de lazer.

Elevados e avenidas parques também compuseram alguns ideais de eficiência do viário atrelados aos conceitos de conforto na circulação da cidade.

Desse escopo podemos notar, em alguns casos, a excessiva preocupação em diferenciar as vias conforme suas funções e tamanho. Podemos, assim, depreender um quadro resumo de alguns planos que partiram para a total especialização viária, levando ao extremo a sua hierarquização. Segue em ordem crescente alguns projetos com o número diferenciado de vias:

Guimarães	02
Almeida	03
Palanti	03
Luna Dias	04
Levi	04
Costa	04
Construtécnica	04
Cascaldi	05
Melo Saraiva	05
Cunha Camargo	05
Portinho	06 com 12 tipos diferentes de cruzamentos
Lacombe	06
Milmann	07
Souza	10
Wilheim	14

Essa classificação demonstra alguns atributos dos projetos, apontando para a importância do sistema viário nas suas concepções. Portinho, por exemplo, buscou soluções norte-americanas de elevados e cruzamentos, utilizando-se de modelos de estrutura em concreto avançados para a época.

Entretanto o quadro esclarece uma peculiaridade. Apesar de plano de Costa ter sido atacado pela predominância dos carros no seu cotidiano, ou por ter exagerado na hierarquização viária separando completamente os pedestre

dos automóveis, a comparação com outros planos demonstra que sua proposta foi uma das mais comedidas nesse aspecto. Apesar de ter proposto um plano em que predominava o automóvel, nos centros da cidade e nas áreas habitacionais o projeto fora contemplado com a busca do convívio entre o pedestre e o carro, apresentando um número mínimo de diferenciação funcional das vias, visto a diversidade em outras propostas.

E por fim, devemos fazer menção ao caráter particular da proposta de Levi, na qual apesar de serem ressaltadas as vias rápidas para automóveis que se comunicavam com os primeiros andares de seus blocos residenciais, suspensos do chão, há especial preocupação com a circulação vertical, embasada por cálculos de velocidade dos elevadores e seu potencial de carga, comprovando uma busca tecnológica que garantisse os anseios da plena verticalização da cidade.

2.4.3 Principais Componentes Viários

Na composição do sistema de circulação de cada plano podemos, facilmente, destacar os *principais componentes viários* que se sobressaem ou pela importância de sua inserção no contexto de uma capital federal ou pela articulação que determinado elemento promove no todo da circulação local.

Assim podemos definir dois principais componentes:

1. o eixo monumental;
2. a plataforma de circulação.

Como já tratamos, a área administrativa corresponde ao símbolo maior da cidade capital. Tanta importância foi evidenciada, em alguns planos, pela sua articulação ao eixo monumental, em geral vias paralelas cujo foco mira uma praça ou um parque onde se localizam os principais edifícios administrativos. Presente na morfologia das capitais brasileiras projetadas (Belo Horizonte e Goiânia), o eixo recupera a tradição barroca para evidenciar a importância do poder político regional ou nacional.

Nos projetos para Brasília esse exemplo foi incorporado por vários autores, com predomínio de sua disposição no sentido E-W (Portinho, Lacombe - neste caso o eixo orientava-se na posição SE-NW -, Wilhelm, Santos, Luna Dias, Melo Saraiva, Santos, Cunha Camargo, Guimarães, Costa, Landa e Palanti), com variações quanto ao seu dimensionamento (atingindo uma extensão de 24 km, e em outros casos uma largura de 120 metros) e quanto à sua caracterização, cercado de edifícios públicos ou por massa de vegetação.

Esses eixos, atendidos por vias de circulação rápida no seu cotidiano, foram previstos para atender aos desfiles comemorativos, ou seja, local de passeio e símbolo do poder político. A recorrência das propostas em apontar para a direção E-W, explica-se pela presença do lago num extremo leste e do ponto mais alto do terreno na face oeste, havendo a integração das características naturais e paisagísticas a partir da disposição dos principais elementos arquitetônicos e urbanísticos da capital federal.

Com menor impacto simbólico, porém ocupando posições de destaque em alguns projetos, a plataforma de circulação foi uma das principais soluções utilizadas pelas propostas.

Absorvido do ideal *corbusiano* de cidade, esse grande equipamento de circulação buscava assegurar a ordem dos transportes por concentrar diferentes escalas e tipos de transportes. Hoje bem sabemos que tamanho equipamento localizado no centro da cidade mais perturbaria que solucionaria os problemas de circulação, porém a propaganda racionalista de Le Corbusier nos seus desenhos urbanos parecia convencer as gerações de profissionais que determinado equipamento garantiria a eficiência esperada.

Assim vários autores propagaram tal solução incorporando-a sob diferentes enfoques e escalas, não havendo um consenso sobre, principalmente, a que determinado tipo de transporte essas plataformas atenderiam. Foram propostas para helicópteros (Portinho), trens (Melo Saraiva) e ônibus (Costa), relacionando-os como forma de integração dos transportes.

Sua localização também se alterou segundo a implantação no ponto mais alto do terreno (Milman, Santos, Schroeder e Melo Saraiva), no centro da cidade (Portinho, Lacombe, STAM, Guimarães, Costa e Construtécnica) e na entrada da cidade (Almeida, Sabóia Ribeiro, irmãos Roberto, Luna Dias e Cunha Camargo).

Atendendo aos mais diversos formatos, essas plataformas sintetizaram a busca do ideal de ordenamento na circulação sendo evidenciada como modelo de distribuição e comunicação dos transportes numa cidade cuja principal forma de locomoção baseava-se nos veículos automotores.

2.4.4 Tipos de Transporte Predominante

Desse pensamento resultou *tipos de transporte predominantes* que se propunham ao menor gasto de tempo e combustível como novas fórmulas.

Até os anos 50, pré era JK, os transportes coletivos e de longas distâncias eram baseados em modelos de bondes e trens, quando apenas anos depois o carro, o ônibus e o caminhão avançariam pelo Brasil substituindo os trilhos por asfalto. Entretanto, para a Nova Capital, o tipo de transporte já atendia aos desejos futuros de um sistema mais eficiente e inovador.

Portinho, por exemplo, é a primeira autora a adotar transporte subterrâneo conjuntamente com os veículos sobre viadutos e transporte coletivo por ônibus elétrico. Contudo essa última opção, a do ônibus elétrico, correspondeu

à maioria dos projetos apresentados no Concurso de 1957, tendo sido afetos a ele os projetos de Cascaldi, Palanti e Construtécnica.

O metrô, solução ainda desconhecida no Brasil e apenas presente nas grandes capitais internacionais, também esteve presente nas propostas, ou para serviços cotidianos (Souza) ou para o transporte dos moradores (Schroeder e STAM).

Entretanto o que mais chama a atenção é o propósito do plano dos irmãos Roberto, que divide as formas de circulação em três principais sistemas: o *monorail*, um trem cujo sistema era independente das vias normais de circulação; as ruas convencionais para passeios dos pedestres e para a retomada do convívio diário entre o cidadão e a cidade e; inusitadamente, esteiras rolantes por toda a cidade, protegidas das intempéries. Para os autores todo o transporte público seria gratuito, benefício promovido pelos pagamentos dos impostos.

Novidades e arrojos que permearam as imaginações de um período crente no avanço tecnológico e na coletivização dos benefícios, cuja Nova Capital deveria espelhar como exemplo de inovação e vanguardismo. Ao fim termos uma lista diversificada das possibilidades de meios de transporte: carro, ônibus, ônibus elétrico, metrô, *monorail* e as esteiras rolantes.

Proposições sobre o Viário

91 – Levantamento topográfico utilizado pelas equipes concorrentes, em 1957

92, 93, 94, 95, 96 e 97 – Plano de Wilhelm, Plano de STAM, Plano de Melo Saraiva, Plano de Costa, Plano de Landa e Plano de Palanti – Modelos de traçado viário que se acomodaram na topografia, neles prevalece um eixo E-W e um viário transversal levemente arqueado

98 e 99 – Plano de Souza e Plano de Machado – Projeto viário da Capital Federal articulado com o projeto viário de todo o território

100 e 101 – Plano de Schroeder e Plano de Santos – Traçado viário ortogonal

102, 103 e 104 – Plano de 1927, Plano de Almeida e Plano de Sabóia Ribeiro – O traçado viário reflete as referências plásticas dos modelos de capitais projetadas

105 e 106 – Plano de Portinho e Plano de Lacombe – Traçados similares e geometrizados

107 – Plano da Construtécnica – Traçado viário para as áreas residenciais privilegia uma paisagem bucólica através de passeios e parques

108 – Plano de Cascaldi – As áreas comerciais foram ligadas às áreas industriais e aos depósitos, localizados fora da cidade para evitar transtornos no trânsito cotidiano

109 – Plano de Almeida – Indústrias localizadas nos extremos da cidade

110 – Plano de Wilhelm – Via de contorno da cidade utiliza-se das margens do lago e da paisagem

111 e 112 – Plano de Cunha Camargo e Plano de Souza – Avenidas e parques integrados para a composição de eixos monumentais

113, 114 e 115 – Plano de Portinho, Plano de Melo Saraiva e Plano de Costa – Diferentes utilizações da plataforma de circulação

116 – Plano de Souza – Transporte subterrâneo para serviços foi uma das novidades apresentadas para o aumento da eficiência e organização da cidade

2.5 Filiações e Referências

Um dos objetivos centrais dessa dissertação, o reconhecimento das filiações e referências das propostas, sugere uma leitura sobre a história da cultura urbanística. Como apontamos no *Capítulo IV*, um extenso repertório articulado segundo visões autorais foi incorporado aos projetos. Nem sempre essas referências foram explicitadas, em outros casos foram fielmente seguidas e citadas ou ao longo do memorial ou como bibliografia do projeto.

Seu reconhecimento torna-se importante, portanto, para identificar os diálogos que se sustentaram ao longo da história urbanística nacional, ajudando-nos a compreender as discussões e soluções recorrentes num meio diversificado.

Optamos, portanto, em enumerar algumas das referências que possam comprovar a presença de elementos distintos no conjunto dos projetos, contrariando a idéia de uma vertente predominante nessas propostas. As informações completas de referências e citações poderão ser retomadas nos *Capítulos V e VI* e nos anexos que tratam de cada projeto minuciosamente.

O projeto de Portinho, por exemplo, vincula-se diretamente à idéia *corbusiana* (da Cidade para 3.000.000 de habitantes e outras), seguindo seus preceitos com tamanha fidelidade que não mais seria encontrada nos demais planos. Fato que encontra explicações, sobretudo, por Corbusier na década de 30 representar a única fonte vanguardista reconhecida pelos brasileiros. Cascaldi e Wilhelm também se remeteram ao ideário racionalista do franco-suíço, entretanto de forma moderada dialogando com outras vertentes, como – no caso de Wilhelm – com princípios de Gropius e dos CIAM's.

Lacombe inaugura um modelo de hibridismo nas referências, integrando ideários e premissas de Le Corbusier, E. Howard e Pereira Passos, porém sem tamanho aprofundamento em qualquer das vertentes. É assim seguido por Milmann, que busca relacionar os conhecimentos técnicos de Saturnino de Brito às referências internacionais, sobretudo às de cidade linear como modelo de crescimento da Nova Capital. Luna Dias talvez tenha sido o caso de maior número de referências pouco conhecidas, resultado do ímpeto de pesquisa bibliográfica que buscava articular conhecimentos milenares da cultura oriental aos preceitos vanguardistas encontrados nas revistas estrangeiras.

Referência aos conhecimentos da tradição passadista também pode ser verificada no projeto de Costa, que não apenas se apropria de soluções urbanísticas européias como faz direta menção às tradições brasileiras de colonização como argumentação e justificativa das ordens plásticas por ele adotadas.

Um repertório ainda mais diversificado verifica-se nas propostas dos irmãos Roberto, que se negaram a seguir os modelos *corbusianos*, por Cunha Camargo quanto à apropriação dos modelos de Unidade de Vizinhança e de Cidade-Jardim. Guimarães também destoa do coro racionalista ao apresentar um plano apoiado em L. Mumford, Camillo Sitte, nas matrizes inglesas e, também, nos modelos de Unidade de Vizinhança, como grande parte dos planos que detalham com maior acuidade os setores habitacionais.

Enfim, o projeto da Construtécnica reflete seu estudo interdisciplinar por avançar em questões sociológicas e filosóficas, porém sempre sub-julgadas a uma vasta bibliografia da cultura urbanística certamente herdada das experiências do CEPEU e de Anhaia Mello, cuja metodologia baseava-se nas Unidades de Vizinhança, nas Cidades-Jardins, em Corbusier entre tantos outros engenheiros e urbanistas estrangeiros.

Inseridos no seu contexto, alguns planos incorporaram conceitos que se desenvolviam na sociedade como expressão de progresso nacional. Os planos dos irmãos Roberto e de Cunha Camargo, por exemplo, favorecem-se do conceito da seriação industrial para refleti-la numa idéia de cidade cujo crescimento seria dado pela repetição do módulo, uma figura capaz de adequar-se às características locais e ser reproduzida como forma de absorver o aumento da população. O plano de Portinho, de maneira menos explícita, também oferece essas características, sobretudo no tratamento da habitação como serviço público e, portanto, necessário na mesma proporção do crescimento da população.

Alguns casos não puderam ser comprovados, entretanto sugerem um vínculo com posturas mais tradicionais, como nos casos dos planos de 1927, de Almeida e de Sabóia Ribeiro, em que a plasticidade do projeto e a apropriação do sítio conferem à proposta semelhanças com um desenho acadêmico.

Assim figuraram dezenas de referências nacionais e internacionais no conjunto dos planos, em que nem sempre a citação ou a fidelidade aos conceitos e experiências garantia a coesão da proposta, mas comprovava a inserção por vias rápidas e inéditas de um pensamento amarrado às necessidades locais, porém em pleno diálogo com os pressupostos internacionais.

Proposições em Filiações e Referências

117 e 118 – Plano de Portinho e Plano para uma cidade de 3.000.000 habitantes de Le Corbusier – A legenda do plano de Portinho trazia a referência direta ao plano do arquiteto franco-suíço

119 e 120 – Plano dos Irmãos Roberto e Plano de Cunha Camargo – utilização de células para compor a totalidade de uma nova cidade, esquema similar ao utilizado por E. Howard em suas cidades-jardins

Recuperar os projetos para a Nova Capital implica em debruçar-se sobre um acervo de planos e idéias pouco (re)conhecido pela crítica contemporânea. Muitos deles (dos planos e idéias) foram relegados ao segundo plano por representarem posturas menos elaboradas e, talvez, pouco condizentes com os preceitos urbanísticos predominantes, ou assim considerados. Mas seu resgate parece-nos importante por um forte motivo: a análise de sua totalidade possibilita a compreensão da cultura urbanística nacional. Agregam, no projeto da capital federal, posturas que sintetizam as necessidades das cidades brasileiras na forma de diversificadas soluções. Soluções que extrapolam a mera colagem de referências, pois incorporam as experiências passadas para traduzi-las sobre um novo enfoque, representando um salto a frente da produção anterior. Recompõem, assim, um importante cenário da história urbanística e ilustra os diferentes desejos de uma cidade no coração do Brasil.

A certo momento as análises das propostas soam anacrônicas em articular experiências e conhecimentos tão distintos, entretanto essa dualidade segue a ordem dialética nacional, em que a ordenação de um extenso e híbrido campo de conhecimentos desvenda um fazer urbanístico a partir da concepção da Nova Capital.

Assim os projetos denotam a idéia de uma cidade ideal, através de seus espaços disciplinadores e modernizantes, ao mesmo tempo democráticos e agregadores. A cidade é compreendida como um projeto único, um objeto acabado. Ajudam a construir uma cultura urbanística e refletem as peculiaridades de sua sociedade. Portanto, no plano das concepções, os projetos de Brasília tornam-se as diferentes visões de como o país se enxergava em cada período. Simbolizam, no projeto de uma cidade, a essência do ser nacional.

121 e 122 – Cruzamento do Eixo Monumental e traçado da Praça dos Três Poderes, 1957.
Momento em que o projeto torna-se cidade

Parte IV

Fontes

Fontes

Fontes Bibliográficas

1. Referências Bibliográficas

A

ABERCROMBIE, P. **The Greater London Plan 1944**. Londres, H.M. Stationery Office, 1945.

ABREU, Talita Aparecida de, 1910-1983. **Katucha; A epopéia de Brasília e dos seus pioneiros contada dia-a-dia**, Brasília, Horizonte, 1983.

ADAMS Th. **Outline of Town and City Planning: a review of past efforts and modern aims**. Nova Iorque, 1935.

_____. **Recent Advances in Town Planning**. Londres, J.&A. Churchill, 1932.

_____. “The New York Regional Plan – The Making of the Plan”. In: **City and Regional Planning Conference**, The Norman Remington Co., Baltimore, NY City, 1925.

ADAMS, Th. e WHITTEN, R. **Neighborhood of Small Homes. Economic density of low-cost housing in America and England**. Cambridge, Mass, Harvard University Press, 1931.

ALBUQUERQUE, José Pessoa Cavalcanti de – Presidente da Comissão. **Nova Metrópole do Brasil (Relatório Geral de sua localização)**. Mapas e Ilustrações do Gabinete Fotográfico. SMG, Imprensa do Exército, Rio de Janeiro, 1958.

ALENCAR, Carlos R. De. “O sentido militar da transferência da Capital”. In: **A Defesa Nacional**, n. 574-5, Rio de Janeiro, Biblioteca do Exército, 1962.

ALMEIDA, Theodoro Figueira. “Ideal em Marcha - Brasília: A Cidade Histórica da América”, in **A Ordem**, Rio de Janeiro, 1930.

ALVIM, Clara. **Os documentários sobre a construção de Brasília**. Brasília, INL, 1972.

AMARAL, Aracy A. (org.). **Projeto construtivo brasileiro na arte (1950-1962)**. São Paulo, Pinacoteca do Estado, 1977.

_____. **Arte para quê? a preocupação social na arte brasileira 1930 – 1970**. São Paulo, Nobel, 1984.

_____. **Semana da Arte Moderna de 22**. São Paulo, Perspectiva, 1970, 4ª. Edição, São Paulo, 34 Editora, 1997.

_____. “Tarsila Revisitada”, in **Tarsila, Anos 20**/textos de Aracy Amaral...[et all], organizado por Sônia Salzstein, São Paulo, Galeria de Arte do SESI, 1997.

ANDERSON, B. “Raízes Culturais”. In: **Nação e Consciência Nacional**, São Paulo, Ática, 1998.

- ANDRADE, Carlos Roberto Monteiro de. **A peste e o plano. O urbanismo sanitista do Engenheiro Saturnino de Brito**. Dissertação de Mestrado, FAU-USP, São Paulo, 1992.
- ANDRADE, Francisco de Paula Dias de. **A Organização do espaço e do tempo em Brasília**. Tese de Livre Docência, Escola Politécnica, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1961.
- ANDRADE, M. de. “Arquitetura Colonial”. In: **Arte em Revista**, n. 04, São Paulo, s/e, 1980.
- ANDRADE F., R. C. de. “Humanismo das cidades”. In: **Engenharia Municipal**, São Paulo, n. 16, p. 3-9, jan/mar, 1960.
- _____. “Ainda Brasília”. In: **Engenharia**, n. 218, p. 145-6, jan, 1961.
- _____. “Áreas Verdes”: instantâneo de um problema da cidade. In: **Engenharia Municipal**, São Paulo, n. 63, p. 34-46, abr/jun, 1974.
- ANDRIELLO, D. **Howard o dell’Utopia**. Nápoles, 1964.
- ANGOTTI, Thomas. “Urbanization in Latin America: toward a theoretical synthesis”. In: **Latin American Perspectives**, Newbury, v. 14, n. 2, 1987.
- ANHAIA MELLO, Luiz I. Romero de. “Urbanismo”, In: **Boletim do Instituto de Engenharia**, n. 42, São Paulo, 1928.
- _____. “Urbanismo e suas normas para organização de planos”. In: **Boletim do Instituto de Engenharia**, n. 89, São Paulo, 1933.
- ANTUNES, Celso. **Brasília colorida**. São Paulo, Gráficos Brunner, 1979. (Col. Mercatos).
- ARAGÃO, Luiz Tarlei de. **Perspectivas de ocupação do cerrado na região de Brasília, ou, notas para a antropologia do sertão**, Brasília, Editora da UnB, 1978. (Série Antropologia, n. 72)
- ARANTES, Otilia Beatriz Fiori. (organizadora). **Mario Pedrosa: Acadêmicos e Modernos - Textos Escolhidos III**, Edusp, São Paulo, 1998.
- _____. **Sentido da Formação. Três Estudos sobre Antonio Candido, Gilda de Mello e Souza e Lúcio Costa**. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1997.
- _____. **Urbanismo em Fim de Linha**. São Paulo, EDUSP, 1998.
- ARANTES, Paulo. **Sentimento da Dialética**. São Paulo, Paz e Terra, 1992.
- ARCHER, J. “Rus in urbe: classical ideas of country and city in british town planning”. In: **Studies in Eighteenth-Century Culture**, XII, pp.159-86, 1983.
- ARGAN, Giulio Carlo. **Arte Moderna**, São Paulo, Ed. Companhia das letras, 1993.
- _____. (Tradução de Lorenzo Mammi) **Clássico e Anticlássico - O Renascimento de Brunelleschi a Bruegel**. Milão, Feltrinelli, 1984.
- _____. **Proyecto y Destino**, Venezuela, Ed. de la Biblioteca de la Universidad Central de Venezuela, s/d.
- ArPDF, CODEPLAN, DePHA. **Brasília, cidade que inventei**, Lúcio Costa, Brasília 1991.
- ARRUDA, Maria Arminda do Nascimento, **Metrópole e Cultura – São Paulo Meio de Século**, Universidade de São Paulo, 2000.
- ARTIGAS, João Vilanova. **Caminhos da Arquitetura**, São Paulo, Pini – Fundação Vilanova Artigas, 1987.
- _____. **Função Social do Arquiteto**, São Paulo, Nobel – Fundação Vilanova Artigas, 1989.
- ASHWORTH, W. (1954). **The Genesis of Modern British Town Planning**. Londres, Routledge and Kegan Paul, 1972.
- ATAS DA SESSÃO DE INSTALAÇÃO DA COMISSÃO JULGADORA DO PLANO PIOTO DA NOVA CAPITAL DO BRASIL.
- ATHAYDE, Austregésilo. “Se já houvesse Brasília”. **Diário da Noite**, Rio de Janeiro, 7 jan.1957.
- AUGUSTO, Sérgio. **Este mundo é um pandeiro: a chanchada de Getúlio a JK**, São Paulo, Companhia das Letras, 1989.
- AYMONINO, Carlo. **O Significado das Cidades**. Lisboa, Editorial Presença, 1984.
- _____. **Orígenes Y desarrollo de la ciudad moderna**. Bracelona, Gustavo Gili, 1972.
- AZEVEDO, Aroldo. “Goiania uma cidade “criada””. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, v.03, n.01, p. 03-15, jan-mar, 1941.

B

- BACON, E. N. **D’Athènes à Brasilia**, Lausanne, 1967.
- BALANDIER, Georges. **O Poder em cena**. Brasília, UNB, 1982.
- BARATA, Mário. “Congresso de críticos: importância na cultura brasileira e mundial”. **Diário de Notícias**, Rio de Janeiro, 22 mar., 1959.
- BARRETO, Roberto Menna. **Aventura através do progresso; a mais completa reportagem já publicada sobre a Belém-Brasília**, Rio de Janeiro, S.P.V.E.A., Rodobrás, 1965.
- BARROSO, Jurandy. **Brasília em “close-up” (crônicas-respostagens)**. Apres. Luis da Câmara Cascudo. Natal, Edições “Cactus”, 1960.
- BASSET, Edward M. “Zonning in Practice”. In: **Planning problems of City, Town and Region – Papers and Discussions**. Baltimore, Maryland, The Norman, Remington Co., 1925.
- BATCHELOR, P. “The origin of the garden city concept of urban form”. In: **Journal of Society of Architectural Historians**, 28, 3, pp.184-200, 1969.
- BATISTA, Marta Rosset *et alii*. **Brasil 1º Tempo Modernista 1919/1929**. São Paulo, IEB, 1972.

- BAYEUX, Glória Maria. **O Debate da Arquitetura Moderna Brasileira nos Anos 50**. Dissertação de Mestrado, FAU – Universidade de São Paulo, São Paulo, 1991.
- BAYLEY, S. **La Ciudad Jardin**. Madri, Adir Editores, 1982.
- BEEVERS, R. **The Garden City Utopia: a critical biography of Ebenezer Howard**. Londres e Nova Iorque, Macmillan e St. Martin's Press, 1988.
- BEGUIN, François. “As Maquinarias Inglesas do Conforto”. **Espaço e Debates**, São Paulo, n. 34, 1991.
- BELCHER, Donald J. et alli. **Relatório técnico sobre a nova Capital da República**. Rio de Janeiro, DASP, 1956.
- BELOCH, Israel, ABREU, Alzira (org.). **Dicionário histórico-biográfico brasileiro: 1930-1983**, Rio de Janeiro, Forense, Fundação Getúlio Vargas, 1984.
- BENEVIDES, Maria Victória de M. **O governo Kubitschek: desenvolvimento econômico e estabilidade política**, Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1979.
- BENEVOLO, Leonardo. **A Cidade na História da Europa**. Tradução de Maria Jorge Vilar Figueiredo, Lisboa, Editorial Presença, 1995.
- _____. **As Origens da Urbanística Moderna**. Lisboa, Editorial Presença, 1981.
- _____. **História da Cidade**. São Paulo, Editora Perspectiva, 1983.
- _____. **História de la Arquitectura del Renacimiento - La Arquitectura Clássica (del siglo XV al siglo XVIII)**. Barcelona, Gustavo Gili, 1981.
- _____. **La proyectacion de la Ciudad Moderna**. Barcelona, Colección Punto y Línea, Gustavo Gili, 1979.
- BENOIT-LÉVY, G. **Cités-Jardins D'Amérique**. Paris, Henri Jouve, Éditeur, 1905.
- BENTO, Antônio. “O Seminário de Arquitetos”. **Diário Carioca**, Rio de Janeiro, 9 out. 1958.
- BERNARDES, Sérgio W. “Brasília terá o mais revolucionário aeroporto do mundo”, *In: Jornal do Brasil*, Rio de Janeiro, 3 de julho de 1960.
- BERTRAN, Paulo. **História da terra e do homem no planalto central**, Brasília, Solo, 1994.
- BICCA, Paulo. **Brasília: da apologia à crítica**, Brasília, Departamento de Urbanismo/UNB, 1982.
- BLOEM, Ruy. **Mudança da Capital da República**, Instituto de Sociologia e Política da Federação do Comércio do Est. de S. Paulo, SESC e SENAC, São Paulo, 1958.
- BLUMENFELD, Hans. Scale in Civic Design. **The Town Planning Review**, n. 01, vol. XXIV, Liverpool, 1953.
- BOESIGER, W., GIRSBERGER. **Le Corbusier 1910-65**. Barcelona, Editorial Gustavo Gili, S.A., 1982.
- BORIANI, M. e BORTOLOTTI, S. **Origini e sviluppo di una città giardino. L'esperienza del «Milanino»**. Milão, Guerini e Associati, 1991.
- BORSI, Franco. “Capitolo III - La Roma di Nicolò V”, *in Leon Battista Alberti. Opera Completa*. Milão, Electa, 1973.
- BOTELHO, Caio Lossio. **Brasília, Europa dos Trópicos**, Distrito Federal, s/e, 1970.
- BOUHID, Waldir. **Atualidade nacional da Rodovia Belém-Brasília**. Rio de Janeiro, Presidência da República, Comissão Executiva da Rodovia Belém-Brasília, 1960.
- BRADBURY, Malcom; McFARLANE, James. **Modernismo: guia geral (1890-1930)**, São Paulo, Companhia das Letras, 1989.
- BRAGA, Milton L. A. **O Concurso de Brasília: Os 7 Projetos Premiados**, São Paulo, Dissertação de Mestrado, FAU – USP, 1999.
- BRANDÃO, Francisco Manoel. **Brasília e o buniticeiro**. Rio de Janeiro, Emp. Graf. Ouvidor, 1958.
- BRANDÃO, Francisco Manoel. **Brasília, Folclore e Turismo**. Rio de Janeiro, Emp. Graf. Ouvidor, 1957.
- BRESCIANI, Maria Stella M. “Metrópolis: as faces do monstro urbano (as cidades do século XX)”. **Revista Brasileira de História**, São Paulo, n. 8 e 9, 1985.
- _____. (1990). “Permanência e ruptura no estudo das cidades”. *In: FERNANDES, Ana e FILGUEIRAS, M. A. (orgs.). Cidade & História – Modernização das Cidades nos Séculos XIX e XX*. Salvador, UFBA, 1990.
- BRITO, Raimundo. **Brasília: pioneiro e candangos** (novela), Brasília, Pongetti, 1961.
- BRUAND, Yves. **Arquitetura contemporânea brasileira**. São Paulo, Perspectiva, 1981.
- BRUNNER, K.H. **Manual de Urbanismo**. Bogotá, 2 vols., Concejo de Bogotá, 1939/1940.
- BUDER, S. “Ebenezer Howard: the genesis of a town planning movement”. *In: Journal of the American Institute of Planners*, nº 6, novembro, 1969.
- _____. **Visionaries and Planners: the garden city movement and the modern community**. Oxford e Nova Iorque, Oxford University Press, 1990.
- BURKE, Peter. “Abertura: a nova história, seu passado e seu futuro”. *In: A Escrita da História: Novas Perspectivas*, São Paulo, Ed. UNESP, 1992.
- BURLIN, K. (org.). **La Banlieu Oasis. Henri Sellier et les cités-jardins 1900-1940**. Paris, Presses Universitaires de Vincennes, 1987.
- BURNIER, Martinho Penido. **Brasília: a cidade que tem alma**. Belo Horizonte, Impr. Oficial do Estado de Minas Gerais, 1964. (Reportagens publicadas em “O Diário” de Belo Horizonte, de 9 a 14 de junho de 1963).

C

- CABRAL, ANTONIO A. “Sugestões para a construção da futura Capital do Brasil”. *In: Revista do Clube Militar*, n. 139, Rio de Janeiro, 1955.

- CALABI, D. (org.). **Architettura Domestica in Gran Bretagna 1890-1939**. Milão, Electa, 1982.
- CALABI, D. e FOLIN, M. (org.) **Catalogo delle esposizioni internazionali di Urbanistica, Berlino 1910, Düsseldorf 1911-12**. Milão, 1975.
- CALMON, Pedro. **Brasília Catedral do Brasil**. Rio de Janeiro, Fon-Fon, 1970. (Obra oficial do VIII Congresso Eucarístico Nacional, Brasília, 1970)
- CÂMARA, Antonio de Arruda. **Investigações agrônômicas. Regiões do Estado de Goiás 1947-1948**. Rio de Janeiro, Comissão de Estudos para Localização da Nova Capital do Brasil, 1948.
- CÂMARA DOS DEPUTADOS. **Anais**. Brasília, Câmara dos Deputados, 1955-1961.
- _____. **Atas da Comissão Especial da Mudança da Capital da República**, Rio de Janeiro, 1948-1956.
- _____. **Bibliografia 3. Brasília**. Brasília, Câmara dos Deputados, 1972.
- _____. **Projetos de Lei PL 671/49 e PL 948/56**.
- CÂMARA, Jaime. **Os tempos da mudança**, Goiânia, s. ed., 1967.
- CAMARGO, José Geraldo da Cunha. **Brasília - Plano Piloto**, Rio de Janeiro, 1957.
- _____. **Código Urbano da Rurópolis do Projeto de Colonização Tucumã. Projeto Tucumã - Cidade**, Pará, 1980.
- _____. **Colonização Humanista para a Amazônia**. Rio de Janeiro, 1978.
- _____. **Urbanismo Rural**, Ministério da Agricultura, Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária, 1972.
- _____. **Urbanização Celular**, Convênio MEC – BNH, Rio de Janeiro, 1977.
- CAMPOS, Augusto, PIGNATARI, Décio e CAMPOS, Haroldo, **Teoria da poesia concreta. Textos críticos e manifestos 1950-1960**, São Paulo, Duas Cidades, 1975.
- CAMPOS, Manoel França. **Brasília terceiro marco**. Rio de Janeiro, Livraria São José, 1960.
- CAMPELLO, Olga Maria. **Arquitetura brasileira do Manifesto de Gregory W. (1925) à construção de Brasília, a vitória de um estilo nacional**.
- CANDIDO, Antonio. **Literatura e Sociedade: estudos de teoria e história literária**, São Paulo, Nacional, 1980.
- _____. **Vários Escritos**. São Paulo, Duas Cidades, 1995.
- CARDOSO, Miriam Limoeiro. **Ideologia do desenvolvimento. Brasil: JK-JQ**. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1978.
- CARDOZO, Joaquim. “Arquitetura Popular no Brasil”, *In: Módulo*, n. 05, Rio de Janeiro, 1956.
- CARNEIRO, David. **Brasília e o problema da federação brasileira**. Curitiba, Impr. da Universidade Federal do Paraná, 1970.
- CARPINTERO, Antonio C. C. **Brasília, prática e teoria urbanística no Brasil 1956 – 1998**, São Paulo, Dissertação de Mestrado, FAU – USP, 1998.
- CASCALDI, Carlos, *et al.* **Futura Capital Federal - Brasília**, São Paulo, 1957.
- CASTELO BRANCO, Lúcio. “Brasília: do centro à periferia ou uma viagem redonda”. *In: PAVIANI, Aldo. (org.). Urbanização e metropolização: a gestão dos conflitos em Brasília*. Brasília, UnB/Codeplan 1987.
- CASTRO, Henrique Luttgardes Cardoso de. **Brasília e desenvolvimento nacional**. Rio de Janeiro, D.A.S.P., Serviço de Documentação, 1960. Tese de pós-graduação (ISEB, 1958).
- CAVALCANTE, Natalino. **Piotários e pioneiros ou epopéia de Marcília**. Brasília, Itiquira, 1984.
- CHAUL, Nasr. **Caminhos de Goiás: da construção da «decadência» aos limites da modernidade**, Goiânia, Editora da UnB, 1997.
- CHOAY, Françoise. **O Urbanismo: Utopias e Realidades – uma Antologia**. São Paulo, Perspectiva, 1979.
- CIANELLA, Maria de Lourdes Freitas. **Brasília**. 4. ed. Rio de Janeiro, IBGE, 1968. (Col. Monografias, 391)
- CIUCCI, G. *et alli.* **La Ciudad Americana**. Barcelona, Gustavo Gili, 1975.
- CLEMENTE, Luz. **Brasília Colorida**. São Paulo, s/e, 1970. (Coleção Mercatos).
- CODEPLAN. **Planaltina : 1859-1973**. Brasília, 1973.
- COELHO, Djalma Polli. **Façamos a mudança da capital, mas façamo-la bem feita**, Rio de Janeiro, DSG, 1953.
- COELHO, Marcelo Penteado. **Brasília e a Ideologia do Desenvolvimento**. Dissertação de Mestrado – FFLCH, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1989.
- _____. “O lugar as ilusões - Brasília e os paradoxos do desenvolvimentismo”. **Lua Nova**, São Paulo, Cedec/Marco Zero, n.23, mar. 1991.
- COHEN, Jean-Louis. **La temptació d'Amèrica. Ciutat i arquitectura a Europa 1893-1960**. Barcelona, Centre de Cultura Contemporània de Barcelona, Institut d'Edicions, 1986.
- COLLINS, G.R. “The ciudad lineal of Madrid”. *In: Journal of Society of Architectural History*. vol XVIII, nº 2, may, pp. 38-53, 1959.
- _____. “Linear planning throughout the world”. *In: Journal of Society of Architectural History*. vol XVIII, nº 3, oct., pp. 74-93, 1959.
- COLLINS, G.R. e COLLINS, C.C. **Camillo Sitte y el Nacimiento del Urbanismo Moderno**. Barcelona, Gustavo Gili, 1980.
- COLLINS, G.R. e FLORES, C. (org.). **Arturo Soria y la Ciudad Lineal. Madri**, Revista de Occidente, 1968.
- COMISSÃO CENSITÁRIA NACIONAL. **Censo experimental de Brasília: População; Habitação**. Rio de Janeiro, IBGE, 1959.
- COMISSÃO DE ESTUDOS PARA LOCALIZAÇÃO DA NOVA CAPITAL DO BRASIL. **Nova Capital Federal. Considerações Gerais sobre as Bases para seu Planejamento e Execução**. Rio de Janeiro, s/d.

- _____. **Pareceres do Estado-Maior do Exército e do Estado Maior Geral sobre o problema da mudança da capital**, Rio de Janeiro, 1947.
- _____. **Relatório Técnico**, 1ª e 2ª partes, volume I e 1ª parte, volume II, 1ª. parte, volume III, Rio de Janeiro, 1948.
- COMISSÃO DO DISTRITO FEDERAL, **I Seminário de Estudos dos problemas urbanos de Brasília**, Brasília, Senado Federal, 1974.
- CONGRESSO INTERNACIONAL EXTRAORDINÁRIO DE CRÍTICOS DE ARTE, Brasília-São Paulo-Rio de Janeiro, 1959.
- CONRAD, Joseph. **O coração das trevas**, São Paulo, Brasiliense, 1984.
- CONSIDÉRANT, Victor. “L’architectonique du phalanstère”. In: RONCAYOLO, Marcel. **Villes & Civilisation Urbaine**. Paris, Larousse, 1992.
- CONSTRUTÉCNICA S/A, **Brasília: Plano Piloto – Relatório Justificativo**, São Paulo, Habitat Editora Ltda., 1957.
- CORBISIER, Roland. **Brasília e o desenvolvimento nacional**, ISEB-MEC, Rio de Janeiro, 1958.
- _____. **Formação e problema da cultura brasileira**, ISEB-MEC, Rio de Janeiro, 1959.
- _____. “Brasília e o desenvolvimento nacional”. In: **JK e a luta pela presidência: uma campanha civilista**, São Paulo: Livraria Duas Cidades, 1976.
- CORONA, Eduardo. “Cidades Novas”. In: **Acrópole**, São Paulo, n. 335, p. 20, dez, 1966.
- COSTA, Aline Moraes. **(Im)Possíveis Brasília – os projetos apresentados no concurso do plano piloto da nova capital federal**. Dissertação de Mestrado, UNICAMP-IFCH, Campinas, São Paulo, 2002.
- COSTA, Lúcio. **Arquitetura Brasileira**. Rio de Janeiro, Ministério da Educação e Saúde, 1952.
- _____. **Brasília Revisitada**, 1985/87.
- _____. “Crise da Arte Contemporânea”. In: **Brasil Arquitetura Contemporânea**, n. 01, agosto-setembro, Rio de Janeiro, 1955.
- _____. “Documentação Necessária”. In: **Revista do SPHAN**, n. 01, Rio de Janeiro, 1937.
- _____. “Muita Construção, Alguma Arquitetura e um Milagre”. In: **Correio da Manhã**, 15 de janeiro de 1951.
- _____. “O Arquiteto e a Sociedade Contemporânea”. In: **Módulo**, n. 02, agosto, Rio de Janeiro, 1955.
- _____. **Plano Piloto para Brasília**, in: **Brasília, cidade que inventei**. Brasília, 1991.
- _____. “Razões da nova arquitetura”. In: **Revista da Diretoria de Engenharia da PDF**, Rio de Janeiro: 3-9, jan, 1936.
- _____. **Registro de uma Vivência**, São Paulo/Brasília, Empresa das Artes/UnB, 1995.
- _____. **Sobre Arquitetura**, Porto Alegre, Centro do Estudante Universitário de Arquitetura, 1962.
- COSTA, Wanderley. **Geografia política e geopolítica: discursos sobre o território e o poder**, São Paulo, Hucitec, USP, 1992.
- COUTINHO, A. B. **O problema da Habitação Hygienica nos Paizes Quentes em face da Architectura Viva**, Rio de Janeiro, Alba Graphics, 1930.
- CREESE, W. “Parker and Unwin: architects of totality”. In: **Journal of Society of Architectural Historians**, nº 22, pp.161-170, 1963.
- _____. **The Search for Environment: the garden city before and after**. New Haven, Conn, M.I.T. Press. Reeditado, em 1992, com um novo prefácio e um epílogo do autor, por John Hopkins University Press, em Baltimore, MD, 1966.
- _____. **The Legacy of Raymond Unwin: a human pattern for planning**. Cambridge, Mass, 1967.
- CRÍTICA na Arquitetura: V Encontro de Teoria e História da Arquitetura. **Caderno Riiter dos Reis**, Porto Alegre, v. 3, 2001.
- CRULS, Luis. **Relatório da Comissão Exploradora do Planalto Central do Brasil**, H. Lombarts & C., Rio de Janeiro, 1894.
- CRUZ, Iracilda Carvalho. **Imagens e representações no nascimento de novas cidades: Brasília (1958/1960), Samambaia (1989/1993)**, Dissertação de Mestrado, Universidade de Brasília, Brasília, 1993.
- CUNHA, J. M. C. da. “A Arquitetura Mesológica”. In: **Annaes do 1º Congresso de Habitação**, São Paulo, Maio de 1931. São Paulo, Lyceu Coração de Jesus, 1931.
- CURTIS, W. “International, national, regional: the diversity of a new tradition”. In: **Modern Architecture since 1900**. Londres, Phaidon, 1996.

D

- D’ABREU, João. **Nova Capital para o Brasil**, Assembléia Constituinte, 1946.
- DANTAS, Paulo. **Sayão: adeus ao oeste**, São Paulo, Edições Populares, 1977.
- DANTAS, Vinicius, “Que negra é esta?”, in **Tarsila, Anos 20**/textos de Aracy Amaral...[et all], organizado por Sônia Salzstein, São Paulo. Galeria de Arte do Sesi, 1997.
- D’ALMEIDA, Vitor. **História de Brasília**, Brasília, Thesaurus, 1980.
- DAVEY, P. **Architecture of the Arts and Crafts Movement**, Nova York, Rizzoli, 1980.
- DAY, M. e GARSTANG, K. “Socialist theories and Sir Raymond Unwin”. In: **Town and Country Planning**, vol.43, nº 7-8, pp.346-9, 1975.
- DEAKIN, D. Wythenshawe. **The story of a garden city, Manchester**, Phillimore, 1989.
- DEL FANTE, Luigi. **La Città di Leon Battista Alberti**. Florença, Alinea Ed., 1982.

- DEMOSTHENES, H. **Estudos sobre a Nova Capital do Brasil**. Rio de Janeiro, Livraria Agir Editora, 1947 (Col. "Interiorização da Capital do Brasil", 1).
- DEODATO, Alberto. "O inquérito da NOVACAP" in: **Tribuna da Imprensa**, 01 de junho de 1959, Rio de Janeiro.
- DEPARTAMENTO DE IMPRENSA NACIONAL. **Fundação Coimbra Bueno pela Nova Capital do Brasil – textos diversos**, s/l, 1961. (Decreto Federal, anexados: Justificação, Carta de 1939, Cruzada Rumo ao Oeste, Civilização Sertaneja, Desapropriação da área do Novo Distrito Federal, 'Meu partido é a Nova Capital').
- DETHIER, J. e GUIHEUX, A. (org.). **La Ville, Art et Architecture en Europe, 1870-1993**. Paris, Éditions du Centre Georges Pompidou, 1994.
- DIAS, Rubem Luna, ARANTES, Belfort, LUNA, Hélio de. "Plano Piloto para a Futura Capital do Brasil". In: **EPUC - Engenharia Arquitetura**, Ano I, n. 04, Poli-Puc, Rio de Janeiro, setembro, 1957.
- DOGLIO, C. "L'Equivoco della città giardino". In: **Urbanistica**, ano XXIII, n° 13, pp.56-66, 1953.
- DONALD J. BELCHER AND ASSOCIATES. **O relatório técnico sobre a nova capital da república**, 2. edição, Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1957; Brasília, CODEPLAN, 1984.
- DUARTE, Maria de Souza. **A educação pela arte (o caso Brasília)**. Brasília, Thesaurus, 1983.
- DURAND, José Carlos. "Le Corbusier no Brasil - Negociação política e renovação arquitetônica - Contribuição à história social da arquitetura brasileira". In: **Revista Brasileira de Ciências Sociais**, n° 16, ano 6, jul., 1991.

E

- ELIADE, Mircea. **Aspectos do mito**, Lisboa, Edições 70, 1986.
- EPSTEIN, David G. **Brasília, Plan and Reality – A study of planned and spontaneous urban development**. University of California Press, Berkeley, Los Angeles, London, 1973.
- ESTUDO da História na formação do arquiteto. **Revista Pós**, São Paulo, número especial, 1994.
- EVENSON, Norma. **Two Brazilian Capitals. Architecture and Urbanism in Rio de Janeiro and Brasília**. New Haven e London, Yale University Press, 1973.

F

- FABRIS, Annateresa (org.). **Modernidade e modernismo no Brasil**, Campinas, Mercado das Letras, 1994.
- FARIA, Vilmar. **Cinquenta anos de urbanização no Brasil**, Novos Estudos, n. 29, março de 1991.
- FEHL, G. e RODRIGUEZ-LORES, J. "La 'città-giardino' in Germania tra il 1910 e il 1918". In: **Casabella**, 597-598, janeiro-fevereiro, pp.12-16, 1993.
- FELDMAN, Sarah. "A Americanização do Setor de Urbanismo da Administração Municipal de São Paulo". In: **Anais do IV Seminário de História da Cidade e do Urbanismo**, Rio de Janeiro, Pro-Urb-FAU/UFRJ, vol. 01, 1996.
- _____. "O Zoneamento Ocupa o Lugar do Plano. São Paulo, 1947-1961". In: **Anais do 7º Encontro Nacional da ANPUR, Vol. 01, Recife, MDU-UFPE, 1997**.
- _____. **Planejamento e Zoneamento – São Paulo 1947 – 1972 . São Paulo, Tese de Doutorado, FAU-USP, 1996**.
- FERRAZ, Geraldo. "Construção da nova capital". In: **Habitat**, n. 37, p. 52, dez, 1956.
- _____. "Falta o depoimento de Lúcio Costa". In: **Diário de São Paulo**, 01 de fevereiro, 1955.
- _____. **Warchavchik e a Introdução da Nova Arquitetura no Brasil: 1925 a 1940**, São Paulo, MASP, 1965.
- FERRAZ, Olimpio. **Brasília**. Fulgor, São Paulo, 1961.
- FICHER, Sylvia. **Brasílias**, Projeto, n. 242, abril, 2000. Especial Brasília, 40 anos.
- _____. "Brasília e Seu Plano Piloto", in: LEME, Maria Cristina das Silva. **Urbanismo no Brasil 1895-1965**, São Paulo, FUPAM, Studio Nobel, 1999.
- _____. **Ensino e Profissão**: O curso de engenheiros-arquitetos da Escola Politécnica de São Paulo, 1989. Depto. História, FFLCH-USP.
- FICHER, Sylvia, BATISTA, Geraldo Nogueira, LEITÃO, Francisco Leitão, FRANÇA, Dionísio Alves de. "Brasília: Uma História de Planejamento" in **Encontro Nacional da ANPUR, 10**, 2003, Belo Horizonte, Minas Gerais, *Encruzilhadas do planejamento: repensando teorias e práticas, anais*, Belo Horizonte: ANPUR, 2003 (Disponível em CR-ROM).
- FISHMANN, R. **L'Utopie Urbaine au XX e Siècle. Ebenezer Howard, Frank Lloyd Wright, Le Corbusier**. Bruxelas, Pierre Mardaga, 1979.
- _____. **Bourgeois Utopias. The rise and fall of suburbia**. Nova Iorque, Basic Books, Inc., Publishers, 1987.
- FLYNN, Maria Helena de M. B. **Anotações para uma história dos concursos de arquitetura no Brasil: 1857-1985**, São Paulo, Dissertação de Mestrado, FAU-USP, 1985.
- FOLIN, M. **La ciudad del Capital y otros Escritos**. México, Ediciones Gustavo Gili, 1977.
- FRAMPTON, Kenneth. **Uma História crítica da arquitetura moderna**, Trad. Jefferson Luiz Camargo. São Paulo, Martins Fontes, 1997.
- _____. "Towards a Critical Regionalism: six points for an Architecture of Resistance". In: FOSTER, H. (ed.), **The Anti-Aesthetic: essays on post-modern culture**, New York, The New Press, 1938.
- FREITAS, M. A. Teixeira de. "A transferência da Capital". In: **Revista Brasileira dos Municípios**, Rio de Janeiro, ABM, n. 13, 1951.
- _____. **Brasília, Capital do Brasil**, s/l., s/d.
- FREYRE, Gilberto. **Brasis, Brasil, Brasília**, Lisbon: Edição Livros do Brazil, 1960.

- _____. **Casa-Grande e Senzala**. Rio de Janeiro, Record, 1997.
- _____. **Mucambos do Nordeste: algumas notas sobre o tipo de casa popular mais primitivo do Nordeste do Brasil**, Rio de Janeiro, Ministério da Educação e Saúde, 1937.
- _____. “Região Tradição e Casa”. In: **Região e Tradição**, Rio de Janeiro, José Olympio, 1942.
- _____. **Sobrados e Mocambos**. Rio de Janeiro, Record, 1997.
- FUNDAÇÃO GETÚLIO VARGAS/CENTRO DE PESQUISA E DOCUMENTAÇÃO DE HISTÓRIA CONTEMPORÂNEA DO BRASIL. **Dicionário histórico-biográfico brasileiro 1930-1983**, Rio de Janeiro, Forense-Universitária, 1983.
- FURTADO, Celso. **A Pré-Revolução Brasileira**, s/l, Ed. Fundo de Cultura, 1962.
- FUSCO, R. de. “A crítica de arquitetura em Itália”. In: **Idéia de Arquitetura**. São Paulo, Martins Fontes, 1984.

G

- GALINKIN, Ana Lucia. **A aura no Vale do Amanhecer**, Dissertação de Mestrado em Antropologia, Universidade de Brasília, 1977.
- GARIN, Eugenio. “Leonardo da Vinci e la città ideale”, in **Rinascite e rivoluzioni. Movimenti culturali dal XIV a XVIII secolo**. Roma, Laterza, 1975.
- _____. «La ciudad ideal», in **Ciencia y vida civil en el Renacimiento Italiano**. Madrid, Taurus, 1982.
- GARNER, J.S. **The Company Town. Architecture and Society in the Early Industrial Age**. Nova Iorque e Oxford, Oxford University Press, 1992.
- GAUDIN, J. P. (org.) **Desseins de Villes. “Art Urbain” et Urbanisme**. Paris, L’Harmattan, 1991.
- GAUTHEROT, Marcel. **Brasília**. Introd. Wladimir Murtinho. Munich, Wilhelm Andermann Verlag, 1966.
- GEDDES, P.(1915) **Cities in Evolution. An introduction to the town planning movement and to the study of civics**. Londres, William and Norgate. Edição brasileira pela Ed. Papirus, Campinas, 1994.
- GEIGER, P. P. **Evolução da rede urbana brasileira**. Rio de Janeiro, INEP, 1963.
- GHIRALDINI, Milton. **Plano Piloto para Brasília**, São Paulo: Habitat Editôra Ltda., 1957.
- GICOVATE, Moisés. **Brasília – Uma realização em Marcha**, Editora Melhoramentos, São Paulo, 1959.
- GIEDION, S. “Le Brésil et l’architecture contemporaine”. In: **L’Architecture d’Aujourd’hui**, 1952.
- _____. **Space, Time and Architecture, the growth of new tradition**. Harvard University Press, Cambridge, Third Edition, Enlarged, 1954.
- GIORDANI, P.L. **L’Idea della Città Giardino**. Bolonha, Calderini, 1972.
- GIRARD, P.G. e LUSSAC, B.F. (coord.) **Cités, Cités-Jardins: une histoire européenne**. Actes du Colloque de Toulouse des 18 et 19 novembre 1993, Talence, Éditions de la Maison des Sciences et de l’Homme d’Aquitaine, 1996.
- GOMES, Maria Celeste. **Distrito Federal**. Rio de Janeiro, Livro Técnico, 1971.
- GOMES, Angela de Castro (org.). **O Brasil de JK**, Rio de Janeiro: FGV/CPDOC, 1981.
- GONZALES, Suely F. N. **A estratificação residencial urbana – o curso de Brasília**. Dissertação de Mestrado, UFRGS, Porto Alegre, UFRGS/Propur, 1979.
- GOODWIN, Philip. **Brazil Builds: Architecture New and Old 1652-1942**. New York, The Museum of Modern Art, 1943.
- GOROVITZ, Matheus. **Brasília, uma questão de escala**, São Paulo, Projeto, 1985.
- GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL. **Brasília, cidade que inventei**. Brasília, 1991.
- _____. **Brasília: trilha aberta**, Brasília, 1986.
- _____. **Catálogo de Depoimentos Orais**, Brasília, 1994.
- _____. **Diagnóstico dos arquivos do governo do Distrito Federal**. Brasília, 1990.
- _____. **Guia dos acervos do Arquivo Público do Distrito Federal**. Brasília, 1990.
- _____. **Guia Preliminar de Fontes para a História de Brasília**, Arquivo Público do Distrito Federal, Brasília, 1988.
- _____. **Programa de História Oral (Entrevistas Diversas)**, Arquivo Público do Distrito Federal – Gerência de Pesquisa – Projeto Memória da Construção de Brasília, 1998.
- GRAEFF, Edgar A. **1983: Goiânia: 50 anos**, Brasília, Ministério da Educação e Cultura, 1985.
- _____. “Brasília, dois caminhos para a arquitetura contemporânea”. **Revista Brasiliense**, São Paulo, n. 13, 1957.
- GRECCO, Sheila. **Brasis-Brasília, O Vão Parado da Modernidade: Leituras de Guimarães Rosa**. Dissertação de Mestrado em Teoria Literária e Literatura Comparada - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2000.
- GROPIUS, Walter. **Bauhaus: Novarquitetura**. São Paulo, Perspectiva, 1977.
- GUDIN, Eugênio. “Brasília anti-funcional”, in: **Correio Braziliense**, Brasília, 25 de julho de 1961, p. 04.
- _____. “Finanças de Brasília”. **O Globo**, Rio de Janeiro, 23 dez. 1958.
- GUEDES, Joaquim. **Considerações sobre o Planejamento Urbano – A Proposta de Plano de Ação Imediata de porto Velho**, Tese de Doutorado, FAU – Universidade de São Paulo, São Paulo, dezembro, 1972.
- GUERRA, José Augusto. “Interiorização da Capital”. **Observador: econômico e financeiro**, São Paulo, v.20, n.239, jan. 1959.
- GUERRAND, Roger-Henri. “Espaços Privados”. In: **História da Vida Privada IV**. São Paulo, Companhia das Letras, 1991.

GUIMARÃES, Filho, Augusto. “Transferência da capital: a experiência de Brasília”. In: **Projeto**, 104, outubro, 1987.
 GUIMARÃES, Pedro Paulino. **Plano Piloto da Nova Capital do Brasil**, Rio de Janeiro, 1957.

H

HALL, P. e WARD C. **Sociable Cities. The legacy of Ebenezer Howard**. Nova Iorque, John Wiley & Sons, 1998.
 HALL, Peter. **Cidades do Amanhã. Uma História Intelectual do Planejamento e do Projeto Urbano do Século XX**, Trad. Pérola de Carvalho, São Paulo, Perspectiva, 1995.
 HARDY, D. **From Garden Cities to New Towns. Campaigning for town and country planning, 1899-1946**. Londres, E & FN Spon, 1991.
 HAROUEL, Jean-Louis. **História do urbanismo**. São Paulo, Papirus, 1990.
 HASKELL, Douglas. “Brasília: “A New Type of National City””. In: **Architectural Forum**, n. 113, nov, 1960.
 HAWKES, Dean. “The architectural partnership of Barry Parker and Raymond Unwin”. In: **Architectural Review**, 163, 976, março, 1978.
 HEGEMANN, W. **City Planning Housing**. Nova Iorque, Architectural Book Publishing Co., Inc., 3 vols, 1936.
 HEGEMANN, W. e PEETS, E. (1922). **The American Vitruvius: an architect’s handbook of civic art**. Nova Iorque, Princeton Architectural Press, 1989.
 HOBSBAWM, Eric. “Introdução”. In: HOBSBAWM, E. e RANGER, T. (orgs.). **A Invenção das Tradições**, São Paulo, Paz e Terra, 1984.
 _____. **A era dos extremos**, São Paulo, Companhia das Letras, 1995.
 _____. “O apogeu do nacionalismo: 1918-1950”. In: **Nações e Nacionalismo desde 1780**. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1990.
 _____. **Sobre História**. São Paulo, Cia das Letras, 1998.
 HOLANDA, Frederico Borges. “Problemas Sociais e Econômicos e as Funções Básicas da Cidade” in **I Seminário de Estudos dos Problemas Urbanos de Brasília**, Brasília, Ed. Senado Federal, Comissão do Distrito Federal, 1974.
 HOLANDA, Sérgio Buarque. **Raízes do Brasil**, Livraria José Olympio Editora. Brasília, 1963.
 HOLSTON, James. **A cidade modernista: uma crítica de Brasília e sua utopia**. São Paulo, Companhia das Letras, 1993.
 _____. “A linguagem das ruas: o discurso político em dois modelos de urbanismo”. **Anuário Antropológico – 80**, Rio de Janeiro, Tempo Brasileiro/UFCE, 1982.
 HOWARD, E. 1946 (1898). **Garden Cities of To-morrow**. Londres, Faber and Faber Ltd.. Edição brasileira pela Hucitec, 1997, com introdução de Dácio Ottoni.

I

IBGE. **A Localização da Nova Capital da República**. Rio de Janeiro, Serviço Gráfico IBGE, 1948.
 _____. Censo Demográfico, 1970.
 INC. NEW YORK AND LONDON AND FONDATION LE CORBUSIER. **Le Corbusier, 1887 – 1965. Cité Frugès and Other Buildings and Projects, 1923-1927**. Garland Publishing, Paris, 1983.
 INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **A localização da nova capital da república**. Rio de Janeiro, IBGE, 1948.
 _____. **Brasília**. Goiânia: CNE/Inspetoria Regional Regional de Estatística Municipal em Goiás, 1958.
 _____. **Censo experimental de Brasília**. Rio de Janeiro, Comissão Censitária Nacional, 1959.
 _____. **Primeiro recenseamento de Brasília**. Goiânia, Inspetoria Regional de Estatística, 1957.

J

JACKSON, F. **Sir Raymond Unwin: architect, planner and visionary**. Londres, Zwemmer Ltd, 1985.
 JACOBS, J. (1961). **Morte e Vida das Grandes Cidades**. São Paulo, Martins Fontes, 1999.
 JAGUARIBE, Hélio. **Desenvolvimento econômico e desenvolvimento político**, Rio de Janeiro, Fundo de Cultura, 1962.
 _____. JAGUARIBE, Domingos. **Mudança da Capital do Brasil**. São Paulo, Tip. d’O MUNICÍPIO, 1896.
 JAMES, P., FAISSOL, S. “O problema da capital do Brasil”, in: **Boletim Geográfico**, Rio de Janeiro, ano 28, n. 158, p. 782, setembro-outubro, 1960.
 JOBIM, Danton. “Bernardo Sayão, herói-pioneiro”. **Diário Carioca**, Rio de Janeiro, 17 jan. 1959.
 JOFFILY, Geraldo Ireneo. **Brasília e sua ideologia**. Brasília, Thesaurus, 1977.
 JORDAO, Vera Pacheco. “A verdade sobre Brasília”. **O Globo**, Rio de Janeiro, 23 set. 1959.
 JOYANT, E. **Traité d’Urbanisme**. Paris, 1923.

K

KATINSKY, Julio. **Brasília em três tempos: a arquitetura de Oscar Niemeyer na capital**, Rio de Janeiro, Revan, 1991.
 _____. **Leituras de arquitetura, viagens, projetos**, Livre Docência, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1990.
 KATZ, P. (org.) **The New Urbanism. Toward an architecture of community**. Nova Iorque, Mc Graw-Hill, Inc, 1994.
 KERN, Iara dos Santos. **De Aknaton a JK, das pirâmides a Brasília**. Brasília 1984.

- KNESSE DE MELLO, Eduardo. **Brasília: história e estórias**, São Paulo, Demais Editoração e Publicação, 1992.
- KOHKSDORF, Maria Elaine, FICHER, Sylvia. “The conservation of Brasília: vision, reality and abstraction”, 1998.
- KOWARICK, Lúcio. **A Espoliação Urbana**. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1979.
- KUBITSCHKE, Juscelino. **A Marcha do amanhecer**. São Paulo, Bestseller Importadora de Livros, 1962.
- _____. “Discurso”; proferido a 20.04.60. In **Revista Brasileira dos Municípios**, Rio de Janeiro, ABM, n. 49-52, 1960.
- _____. **Discursos (1956-1960)**. Rio de Janeiro, DIN, 1957-60.
- _____. **Meu caminho para Brasília**, Rio de Janeiro, Bloch Editores, 1974.
- _____. **Por Que Construí Brasília**, Rio de Janeiro, Bloch Editores, 1975.

L

- LACERDA, Carlos. “Ameaçado o inquérito de Brasília”. Rio de Janeiro, 22 maio 1959.
- _____. “Brasília, o saco sem fundo”. **Tribuna da Imprensa**, Rio de Janeiro, 2 mar. 1959.
- _____. “Israel admite ou não um inquérito parlamentar?”. **Tribuna da Imprensa**, Rio de Janeiro, 10 jun. 1959.
- LAFER, Celso. “O planejamento no Brasil: observações sobre o Plano de Metas (1956-1961). In: LAFER, Betty M., org., **Planejamento no Brasil**. São Paulo, Perspectiva, 1970.
- LAMPARELLI, Celso. “Louis Joseph Lebreton e a Pesquisa Urbano-Regional no Brasil. Crônicas Tardias ou História Prematura”. In: **Revista Espaço e Debates**, n. 37, São Paulo, NERU, 1998.
- LANG, S. “The ideal city from Plato to Howard”. In: **The Architectural Review**, n.º 112, agosto, 1952.
- LANTEUIL, Henri de. **O poema de Brasília e sua tradução em vinte idiomas**. Rio de Janeiro, Edições “Brésil nouveau”, 1959.
- LE CORBUSIER. **Carta de Atenas**, Trad. por Rebeca Scherer. São Paulo, Edusp, 1989.
- _____. **Planejamento Urbano**, São Paulo, Perspectiva, 1984.
- _____. **Urbanismo**, Trad. por Maria Ermantina Galvão Gomes Pereira. São Paulo, Martins Fontes, 1992.
- LEAL, Paulo Nunes. **O outro braço da cruz**. Rio de Janeiro, Companhia Brasileira de Artes Gráficas, s. d.
- LEME, Maria Cristina da Silva (org.). **Urbanismo no Brasil 1895-1965**. São Paulo, FUPAN, Studio Nobel, 1999, em especial FICHER, Sylvia, “Brasília e seu plano piloto”.
- LEMO, Carlos A. C. **Arquitetura Brasileira**, São Paulo, Melhoramentos, Edusp, 1979.
- LEMO, Cipriano. “Regionalismo ou Internacionalismo?”. In: **Arquitetura e Urbanismo**, s/l, s/e, 1938.
- LEPETIT, Bernard. **Por uma nova história urbana**, seleção de textos, revisão crítica e apresentação Heliana Angotti Salgueiro; tradução: Cely Arena, São Paulo, Edusp, 2001.
- LEVI, Rino, CERQUEIRA, Roberto, FRANCO, L. R. Carvalho. **Brasília – Plano Piloto – Relatório Justificativo**, 1957.
- _____. “Brasília – Plano Piloto – Relatório Justificativo” in: **Arquitetura e Engenharia**. Belo Horizonte, n. 46, ano VII, agosto-outubro, 1957.
- LIRA, José Tavares Correa de. “As Almas da Casa-Grande”, in **O Estado de São Paulo - Caderno 2/Cultura**, março de 2000.
- LISPECTOR, Clarice, 1925-1977. **Para não esquecer: crônicas**, 2. ed. São Paulo, Atica, 1979. (Col. de autores brasileiros, 20, Capítulo “Brasília”: p. 34-52).
- LOPES, Luis Carlos. **Brasília – O Enigma da Esfinge: A construção e os bastidores do poder**, Ed. Unisinos – Editora Da Universidade (Universidade Federal do Rio Grande do Sul), Porto Alegre, 1996.
- _____. **Projeto Brasília: modernidade e história**. Tese de Doutorado – FFLCH, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1992.
- LUBOVE, R. **Community Planning in the 1920's: the contribution of the Regional Planning Association of America**. Pittsburgh, Pasadena, The University of Pittsburgh Press, 1963.
- LUDOVICO, Pedro. **Como e porque construí Goiânia**. Brasília, s. ed., 1986.
- LUZ, Clemente. **A invenção das cidades**, Brasília, Ebrasa, Editora de Brasília, 1967.

M

- MACFAYDEN, D. **Sir Ebenezer Howard and the Garden City Movement**. Manchester, Manchester University Press, 1933.
- MACHADO, Jales. **Porque, Para Onde e Como Mudar a Capital da República** (Discurso proferido nas sessões de 18 e 20 de outubro de 1948), Debates na Comissão Parlamentar da Mudança da Capital Federal, Rio de Janeiro, Jornal do Comércio, 1948.
- MACHADO, Roberto. “Introdução: Por uma genealogia do poder”. In: FOUCAULT, Michel. **Microfísica do Poder**, Rio de Janeiro, Ed. Graal, 1984.
- MAGALHÃES, Aloisio & FELDMAN, Eugene. **Doorway to Brasília**. Philadelphia, Salcon Press, 1959.
- MAGALHÃES, General Couto de. **Viagem ao Araguaia**, São Paulo, Companhia Editora Nacional, Série V “Brasileira”, vol. XXVIII, 3ª. Edição, 1934.
- MAGALHÃES, Paulo de. **Brasília, caçulinha do Brasil: alegoria infantil**. Rio de Janeiro, Campanha Nacional de Teatro, 1959.
- MAGALHÃES, Themis Quezado. **Brasília: mitos e vivências. Análises do discurso brasiliense**. Dissertação de Mestrado em, Antropologia, Universidade de Brasília, Brasília, 1985.

- MALINIK, Thierre. “Brasília demain avant aujourd’hui”. In: PLANCHAIS, Jean, org. **Cites géants**. Paris, Fayard - Le Monde, 1978.
- MALRAUX, Andre. **Brasília na palavra de André Malraux**. Rio de Janeiro, Presidência da República, Serviço de Documentação, 1959.
- _____. “Discours prononcé à Brasília le août 1959”, in: **Modernidade: arte brasileira do século XX**, Museu de Arte de Paris/ Masp, 1978.
- MANCUSO, Franco. **Las Experiencias del Zoning**, Barcelona, Gustavo Gilli, 1980.
- MARANHÃO, Ricardo. **O governo Juscelino Kubitschek**, São Paulo, Brasiliense, 1981.
- MARIANO Filho, José. “Expressões Regionais da Arquitetura Tradicional Brasileira”. In: **Estudos de Arte Brasileira**, Rio de Janeiro, 1942.
- MARQUES, C. **Brasília, Capital da Bonança (?)**. Sobre a Causa da Inflação. São Paulo, Lume, s/d (1988).
- MARTINS, Carlos Ferreira. **A Constituição da Trama Narrativa na Historiografia da Arquitetura Moderna Brasileira**, in ESTUDO da História na formação do arquiteto. **Revista Pós**, São Paulo, número especial, 1994.
- _____. (organizador). **Block**, Centro de Estudos de Arquitectura Contemporanea, n° 4, Universidad Torcuato di Tella, diciembre, 1999. ADRIÁN, Gorelik. “Tentativas de comprender una ciudad moderna”.
- _____. “Identidade nacional e Estado no Projeto Modernista – Modernidade, Estado e Tradição”, in **Óculum**, número 02, Campinas (PUCCAMP), 1991.
- MARX, Karl. (1859) “Prefácio à Contribuição à Crítica da Economia Política”, In FERNANDES, Florestan (org.). **Marx Engels História**, São Paulo, Ed. Ática, 1989.
- MARX, Murilo. **Cidade no Brasil, em que termos?** São Paulo, Studio Nobel, 1999.
- _____. **Cidade brasileira**. São Paulo, Melhoramentos/EDUSP, 1980.
- _____. **Cidade no Brasil, terra de quem?** São Paulo, Nobel/EDUSP, 1991.
- _____. **Nosso chão: do sagrado ao profano**. São Paulo, EDUSP, 1989.
- MAY, Ernst. “Ampliamento della città mediante nuclei satelliti (1922)”. In: **Storia Urbana**, anno XVII, n° 65, outubro-dezembro, pp.109-120, 1993.
- MEC-SEC-SPHAN/PróMemória. **Os Cine-Jornais sobre o Período da Construção de Brasília**. Brasília, s/e, 1983.
- MEIRELES, José Dilermando. **Apologia de Brasília**. Luziania, s/d.
- _____. **Deste Planalto Central... o histórico e o pitoresco (crônicas)**. Luziânia, GO, Edições Jorluz, 1978.
- MELLO, Eduardo Kneese de. **Brasília. Histórias e Estórias**. São Paulo, Demais Editoração e Publicação, 1992.
- MELLO, Maria T. Ferraz Negrão de. **O Espetáculo dos Moradores do Símbolo**. Tese de Doutorado – ECA, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1987.
- MELO, Afrânio. **Dez dias na Belém-Brasília**. Rio de Janeiro, Serviço de Documentação da S.P.V.E.A., 1960. (Cadernos Belém-Brasília, 3).
- MELO, Marcus André B. C. “Municipalismo, Nation-Building e a Modernização do Estado no Brasil”. In: **RCBS**, n. 23, ano 8, 1993.
- MENDES, Manuel P. **Meu testemunho de Brasília**. Brasília, Horizonte, 1978.
- MEYER, Regina M. Proserpi. **Metrópole e Urbanismo, São Paulo anos 50**, Trese de Doutorado – FAU, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1991.
- _____. “Segregação espacial – Brasília”. In: BLAY, Eva A., org. **A luta pelo espaço**. Petrópolis, Vozes, 1979.
- MIANO, G. “Città e campagna, città e natura nella cultura dell’Illuminismo in Francia e in Inghilterra”. In: **Rassegna di Architettura e Urbanistica**, Roma, ano XXV, n° 73/74/75, janeiro-dezembro, pp.135-145, 1991.
- MICHELIS, M. de. “In the first german garden city. Tessenow in Hellerau”. In: **Lotus**, n° 69, pp.54-71, 1991.
- MILLER, M. e GRAY, S. **Hampstead Garden Suburb**, Sussex, Phillimore, 1992.
- MILLER, M. **Raymond Unwin: garden cities and town planning**. Leicester, Leicester University Press, 1992.
- _____. **Letchworth: the first garden city**, Sussex, Phillimore, 1989.
- MILMANN, Boruch, ROCHA, João H., GONÇALVES, Ney Fontes. **Plano Piloto da Nova Capital**, 1957.
- _____. “Plano Piloto da Nova Capital”, in: **Arquitetura e Engenharia**, n. 44, ano VII, Belo Horizonte, março-abril, 1957.
- MINDLIN, Henrique. **Modern Architecture in Brazil**, Rio de Janeiro/Amsterdam, Colibris, 1956.
- MIRANDA, Antonio. **Brasília, a Capital da Utopia (visão e revisão)**. Thesaurus, Brasília, DF, 1985.
- MIRANDA, Yvone R. de. **Memórias de uma Repórter Política – Brasília de 1960-1968**, Rio de Janeiro, Nórdica, 1996.
- MODESTO, Hélio. “Ausência de Planejamento no Brasil”. In: **Leitura de Planejamento e Urbanismo**, Rio de Janeiro, IBAM, 1965.
- MONTANER, Josep Maria. **Arquitectura y crítica**. Barcelona: Gustavo Gilli, 1999.
- MOREIRA, Vânia Maria Losada. **Brasília: a construção da nacionalidade; dilema, estratégias e projetos sociais (1956-1961)**, Tese de Doutorado, FFLCH, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1998.
- MUSEU DE ARTE BRASILEIRA – FAAP, Jorge Schwartz (curador geral da exposição). **Brasil 1920 a 1950. Del Manifiesto Antropofágico a Brasília**, Cosac & Naify, São Paulo, 2002.
- MOTTA, Dom Carlos Carmelo de Vasconcelos. **Brasília, Terra de Fé**. (Discurso de S. Eminência o Cardeal Arcebispo de São Paulo, por ocasião da primeira Missa celebrada em Brasília no dia 3 de maio de 1957), Rio de Janeiro, s/e, 1957.
- MUMFORD, L. **A Cidade na História**, Belo Horizonte, Ed. Itatiaia Ltda., 1965.

N

- NAYLOR, G. **The Arts and Crafts Movement. A study of its sources, ideals and influence on design theory**. Londres, Studio Vista, 1971.
- NASSER, Davi. “A velha capital e outras histórias reais”, in: **O Cruzeiro**, Rio de Janeiro, v. 2, 1962.
- NIEMEYER, O. **Minha Experiência em Brasília**, Rio de Janeiro, Vitória, 1961.
- _____. **Quase Memórias: Viagens; tempos de entusiasmo e revolta - 1961-1966**. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 1968.
- NOBRE, Ana Luiza. **Carmem Portinho: o moderno em construção**, Rio de Janeiro, Relume-Dumará, 1999.
- NOLEN, J. **New Towns for Old. Achievements in civic improvement in some american small towns and neighborhoods**. Boston, Mass, Marshall Jones Company, 1927.
- NOVACAP. **Atos da Diretoria. Atos do Conselho**, período: agosto de 1958 a abril de 1961, exceto: dezembro de 1959; abril e maio de 1960, Rio de Janeiro.

O

- OLIVEIRA, Dennison. **Curitiba e o Mito da Cidade Modelo**. Paraná, Editora da UFPR, 2000.
- OLIVEIRA, Ernani Tadeu de. **Planaltina: síntese histórica e estatística**. Brasília, Codeplan, 1974.
- OLIVEIRA, Fabiano L. **Projetos para o Parque do Ibirapuera: de Manequinho Lopes a Niemeyer (1926-1954)**. São Carlos, Dissertação de Mestrado, 2003.
- OLIVEIRA, Francisco. “A Economia Brasileira: Crítica da Razão Dualista”, in **Cadernos CEBRAP**, número 2, São Paulo, 1972.
- _____. “Brasília ou utopia intramuros”, in: **O Banquete e o sonho; ensaios sobre economia brasileira**, Brasiliense, São Paulo, 1976.
- _____. “Entre a Terra e o Céu: Mensurando a Utopia?” Texto para o Seminário “Cidadania, Pobreza e Exclusão Social”, **FINEP-NOVIB**, Petrópolis, Rio de Janeiro, dezembro, 1991.
- OLIVEIRA, Joanyr. **Brasília na poesia brasileira**, Rio de Janeiro, Cátedra, Brasília, INL - Pró-Memória, 1982.
- ORICO, Osvaldo. **Brasil, capital Brasília**, IBGE, Rio de Janeiro, 1958.
- _____. “Onde está Brasília”, **Brasília**, Brasília, n. 14, 1958.
- ORTIZ, Renato. **Cultura Brasileira e identidade Nacional**. São Paulo, Brasiliense, 1985.
- OSBORN, F.J. (1918). **New Towns after the War**. Londres, J.M. Dent and Sons Ltd., 1942.
- _____. **Green-Belt Cities. The british contributions**. Londres, Faber and Faber Limited, 1946.
- OSBORN, F.J. e WHITTICK, A. **The New Towns. The answer to megalopolis**. Londres, Leonard Hill, introdução de Lewis Mumford, 1963.
- OSÓRIO, Antonio Carlos. **Brasília, diálogo com o futuro; pré-textos**. Brasília, Thesaurus Editora, 1978.

P

- PALANTI, Giancarlo, MINDLIN, Henrique E. **Brasília – Plano Piloto**, 1957.
- _____. “Brasília – Plano Piloto”, in: **Módulo**, n. 08, Rio de Janeiro, 1957.
- PARKER, B. e UNWIN, R. **The art of building a home**. London, Longmans Green, 1901.
- PARKER, B. **Modern Country Homes in England. The Arts and Crafts Architecture of Barry Parker 1867-1944**, organizado por Dean Hawkes, Cambridge, Cambridge University Press, 1986.
- PASTORE, José. **Brasília a Cidade e o homem**. Editora Nacional – Editora USP, São Paulo, 1969.
- PAVIANI, Aldo (org. entre outros). **A conquista da cidade**, Brasília, Editora da UnB, 1991.
- _____. **Brasília, a metrópole em crise: ensaio sobre urbanização**, Brasília, Editora da UnB, 1989.
- _____. **Brasília: Ideologia e Realidade - Espaço Urbano em Questão**, Ed. Projetos Editores, CNPQ, Associado Ltda., São Paulo, Projeto, 1985.
- _____. **Mobilidade intra-urbana e organização espacial: o caso de Brasília**, Brasília, Editora UnB, 1984.
- _____. (org.). **Urbanização e metropolização: a gestão dos conflitos em Brasília**, Brasília, Editora da UnB, Codeplan, 1987.
- PEDROSA, Mário. **Dos Murais de Portinari aos Espaços de Brasília**, São Paulo, Perspectiva, 1981.
- _____. “Lições do Congresso Internacional de Críticos”, in: **Arte em Revista**, N. 04, ano 02, 2ª. Edição, São Paulo, CEAC, 1983.
- PEIXOTO, João B. “A mudança da Capital e a redivisão territorial; dois magnos problemas geopolíticos contra os quais não se tem argumentos.” In: **A Defesa Nacional**, n. 494, Rio de Janeiro, Biblioteca do Exército, 1955.
- PENNA, José Osvaldo de Meira. **Quando Mudam as Capitais**, Rio de Janeiro, NOVACAP, IBGE, 1958.
- _____. O Brasil constrói uma nova capital in: **Módulo**, n. 07, fevereiro, ano III, Rio de Janeiro, 1957.
- _____. **Em berço esplêndido**, Rio de Janeiro, J. Olympio, 1974.
- PEREIRA, Joaquim Neves. **Brasília; no tempo e no espaço**. s. l., Gráfica Itambé, s. d.
- PERROT, Michelle. Maneiras de Morar. In **História da Vida Privada, IV**. São Paulo, Companhia das Letras, 1991.
- PERRY, C. “The neighborhood unit”, In: **Neighborhood and Community Planning. Regional Survey of New York and Its Environs**. Volume VII. New York, Regional Plan of New York and Its Environs, 1929.

- PIERRE, Arnaud. **Primeira viagem pela Belém-Brasília**. Rio de Janeiro, SPVEA, 1960. (Cadernos Belém-Brasília, 4).
- PIMENTA, João A. de Mattos. **Para a Remodelação do Rio de Janeiro**, Discursos Pronunciados no Rotary Club do Rio de Janeiro, pelo rotariano J. A. Mattos Pimenta. Rio de Janeiro, Impresso e distribuídos gratuitamente pelo rotariano Paulo E. de Azevedo, 1926.
- PIMENTEL, Antônio Martins de Azevedo. **A Nova Capital Federal e o Planalto Central do Brasil**. Rio de Janeiro, Typ. da Papelaria e Impressora S. A., 1894.
- PINA, Léa Araújo de. **Meu pai, Bernardo Sayão**, Goiânia: Imprensa Universitária, Universidade Federal de Goiás 1964.
- PINTO, Maria Madalena Vieira. **Brasília, a nova capital do país**. Rio de Janeiro, Serviço Gráfico IBGE, 1960. (Publicação comemorativa da XX Assembléia Geral do Conselho Nacional de Geografia).
- PONTUAL, Virgínia. “A Cidade e o Bem comum: o Engenheiro Antonio Bezerra Baltar no Recife dos anos 50”. In: **Anais do IX Encontro Nacional da ANPUR**, Vol. 02, Rio de Janeiro, 2001.
- PORDEUS, Ismael. **Raízes históricas de Brasília**. Imprensa Oficial, Fortaleza, 1960.
- PORTINHO, C. “A habitação, o homem e o lugar”. In: **Arquitetura e Urbanismo**, Rio de Janeiro, 1939.
- _____. (1936) “Ante-projeto para a futura capital do Brasil no Planalto Central”. In: **Revista Municipal de Engenharia**, nº 2 e nº 3, volume IV, março/maio, Rio de Janeiro, 1939.
- PORTO, Fernando F. **A cidade do ARACAJU 1855/1865 – Ensaio de Evolução urbana**, segunda edição, Governo de Sergipe/FUNDESC, 1991.
- PRATES, César. **Do Catetinho ao Alvorada**. Belo Horizonte, Imprensa Oficial, 1983.
- PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA. **Antecedentes Históricos II – 1897 – 1945**, Coleção Brasília, Rio de Janeiro, 1960.
- _____. **Bernardo Sayão: bandeirante moderno**, Rio de Janeiro, 1959.
- _____. **Brasília e a Opinião Mundial - I**, Rio de Janeiro, Serviço de Documentação, 1958.
- _____. **Brasília e a Opinião Mundial - II**, Rio de Janeiro, Serviço de Documentação, 1958.
- _____. **Brasília: história de uma idéia**, Rio de Janeiro, Coleção Brasília III A.
- _____. **Diário de Brasília**, Coleção Brasília, Rio de Janeiro, 1960. (Coleção Brasília, IV, V, VI, VII). Vol. IV: 1956-1957; Vol. V : 1958. Vol. VI : 1959. Vol. VII :1960.
- PRESIDÊNCIA DO BRASIL. **Brasília e a opinião nacional (I, II, III, IV)**, Serviço de Documentação, Rio de Janeiro, 1960.
- PROGRAMA das solenidades de instalação federal em Brasília, 21 de abril de 1960, Brasília, s/d.
- PURDON, C.B. **The Building of Satellite Towns**. Londres, J.M. Dent&Sons Ltd., 1925.
- PUTZEYS, F. e SCHOOFS, F. **Traité de Technique Sanitaire. Extension des Villes. Hygiène dans la Construction**. Tomo II, Paris e Liège, Librairie Polytechnique Ch. Béranger, 1927.

R

- RAIMUNDO, Angelo. **Brasília, paralelo 15**, Rio de Janeiro, São José, 1960.
- RATTNER, H. “Brasília – colonização do Interior?”. In: **Planejamento urbano e regional**. São Paulo, Nacional, 1974.
- REGO José Lins do. “A capital”. **Diário da Noite**, Rio de Janeiro, 4 jan. 1957.
- REIS FILHO, Nestor Goulart. **Contribuição ao estudo da evolução urbana do Brasil (1500-1720)**. São Paulo, Pioneira/EDUSP, 1968, 2ª. Edição, São Paulo, Pini, 2001.
- _____. **Memória do transporte rodoviário**. São Paulo, CPA, 1997.
- _____. **Algumas Raízes. Origens dos trabalhos regulares de pesquisa sobre História da Arquitetura, da Urbanização e do Urbanismo no Brasil**, in ESTUDO da História na formação do arquiteto. **Revista Pós**, São Paulo, número especial, 1994.
- RIBEIRO, Darcy. “Arqueologia de uma cidade: Brasília e suas cidades satélites”. **Brasília**, ano 20. Brasília, Agil, 1980.
- RIBEIRO, Gustavo S. L. **A capital da esperança. Brasília: sobre uma grande obra da construção civil**. Dissertação de Mestrado – Departamento de Ciências Sociais, Universidade de Brasília, Brasília, 1980.
- RIBEIRO, Luis C. Q. e PECHMAN, Robert. **Cidade, Povo e Nação. Gênese do urbanismo moderno**. Rio de Janeiro, Ed. Civilização Brasileira, 1996.
- RICARDO, Cassiano. **Marcha para o Oeste**, quarta edição, José Olympio, Rio de Janeiro, 1970.
- _____. **Toada pra se ir a Brasília**. s/1, 1960.
- RICOUER, P. “Civilização Universal e Culturas Nacionais”. In: **História e Verdade**, Rio de Janeiro, Forense, 1968.
- ROBERTO, M., ROBERTO, M. “Plano Piloto da Nova Capital”. In: **Arquitetura e Engenharia**, n. 45, ano VII, Belo Horizonte, maio-junho, 1957.
- ROCHA, Marcos Vinicius da. **A Nova Capital Brasília**. Rio de Janeiro, IBGE, 1957.
- RODRIGUES, Georgette Medleg. **Ideologia, propaganda e imaginário social na construção de Brasília**. Dissertação de Mestrado em História, Brasília, UNB, 1990.
- ROGERS, R. **Ciudades para um pequeno planeta**. Barcelona, Gustavo Gili, 2000.
- RONCARI, L. “Ficção e História: o espelho transparente de Machado de Assis”, in **Teresa**, número 01, setembro de 2000.
- RONCAYOLO, Marcel. **Villes & Civilisation Urbaine**. Em especial CONSIDÉRANT, Victor. L'architectonique du phalanstère. Paris, Larousse, 1992.
- ROSA, J. Guimarães. **Primeiras Estórias**, Livraria José Olympio Editora S. A., Rio de Janeiro, 1962.

S

- SABBAG, Haifa Yázi. “Lúcio Costa, ‘o sonho foi menor ...’”, in: **AU – Arquitetura e Construção**, n. 02, abril, 1985.
- SALGADO, Plínio. “Três motivos em favor de Brasília”. **A Marcha**, Rio de Janeiro, 6 mar. 1958.
- _____. **A voz do Oeste**, São Paulo, INL, 1978.
- _____. **Treze Anos em Brasília**. Asteca, 1973.
- SALZTEIN, Sônia (org.). **Tarsila, Anos 20**/textos de Aracy Amaral [et all...], São Paulo, Galeria das Artes do SESI, 1997.
- SAMBRICIO, C. “De la ciudad lineal a la ciudad jardín. Sobre la difusión en España de los supuestos urbanísticos a comienzos del siglo”. In: **Ciudad y Territorio**, n° 94, pp.147-159, 1992.
- SAMPAIO, Maria Ruth Amaral de. **Carmem Portinho e a arquitetura moderna no Brasil**, Rio de Janeiro, 1998.
- SANTOS, Carlos N. F. dos e BEZERRA, J. L. “Brasília, o paradoxo das três vocações concentradoras”. **Revista de Administração Municipal**, n. 155, Rio de Janeiro, IBAM, 1980.
- SANTOS, Milton. “Brasília e o subdesenvolvimento brasileiro”. In: **A cidade nos países subdesenvolvidos**. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 1965.
- _____. **A Urbanização Brasileira**. São Paulo, Hucitec, 1998.
- _____. **Ensaio sobre a urbanização latino-americana**. São Paulo, Hucitec, 1982.
- SANTOS, Paulo F. **Quatro Séculos de Arquitetura**, Rio de Janeiro, Valença, 1977.
- SARAIVA, Pedro Paulo de Melo, NEVES, Júlio José Franco. **Plano Piloto da Nova Capital**, 1957.
- _____. “Plano Piloto da Nova Capital”, in: **Revista Engenharia Mackenzie**, n. 132, v. 42-3, ano XLII, São Paulo, fevereiro-março, 1957.
- SCHERER, Rebecca. **O urbanismo racionalista e o projeto do Plano Piloto de Brasília**, Dissertação de Mestrado – FAU, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1978.
- SCHNEIDER, Wolf. **De Babilônia a Brasília – Las Ciudades y sus Hombres**. (Trad. Juan Godo Costa). Barcelona, Madrid, Mexico, Editorial Noguer, S. A., 1961.
- SCHORSKE, Carl. **Viena Fin-de-Siècle**. São Paulo Companhia das Letras, 1988.
- SCHWARTZ, Roberto. **Duas Meninas**. Cia das Letras, São Paulo, 1997.
- _____. “Nacional por Subtração”. In: **Que horas são?: ensaios**. São Paulo, Cia das Letras, 1987.
- _____. **Um Mestre na periferia do Capitalismo**. Machado de Assis. São Paulo, Duas Cidades, 1990.
- _____. **Sequências Brasileiras**. Cia das Letras, São Paulo, 1999.
- SEGAWA, Hugo. **Arquitetura no Brasil - 1900-1990**, São Paulo, Edusp, 1998.
- SEGRE, Roberto. “Brasília”, in: **Cuadernos de la Arquitectura latinoamericana**, s/d, ano 1, 1976.
- _____. «Dos alternativas urbanas del capitalismo: Brasília y Ciudad Guayana». In: **Las estructuras ambientales de América Latina**. México, Siglo Veintiuno, 1977.
- SERT, José Luis. **Can our Cities Survive? An ABC of Urban Problems, their Analysis, their Solutions**, Cambridge, The Harvard University Press, 1944.
- SEVCENKO, Nicolau, Caderno Especial da Folha de São Paulo - **Bienal - 50 Anos**, maio de 2001.
- SHOUMATOFF, Alex. **A capital da esperança**, Anima, Rio de Janeiro, 1980.
- SICA, P. **Historia del Urbanismo. El siglo XX**. Madri, Instituto de Estudios de Administración Local, 1984.
- SILVA, A. **Brasília Poeira e Asfalto**. Brasília, Ed. Graf. Alvorada, 1971.
- SILVA, Ernesto. **História de Brasília**, Editora Coordenada, s/d, em especial, FIRME, Raul Pena, LACOMBE, Roberto, REIS, José de Oliveira. “Plano para a nova capital do Brasil”.
- SILVA, Joelma. **Mulher “pedra preciosa”: Prostituição e relações de gênero em Brasília (1957-1961)**. Dissertação de Mestrado em História, universidade de Brasília, 1995.
- SILVA, José Marques da. (coord.) **A formação de Taguatinga**, Brasília, ArPDF, Gerência de Pesquisa, 1995.
- _____. “Diário de um candango”, in: **O Cruzeiro**, Rio de Janeiro, 1963.
- SILVA, Luiz Sérgio Duarte da. **A construção de Brasília: modernidade e periferia**. Goiânia, Editora UFG, 1997.
- SILVA, Raul de Andrade. “Os idealizadores de Brasília no século XIX”, in: **Revista de História**, ano XXVI, v. LII, julho-setembro, São Paulo, 1975.
- SILVEIRA, J. Peixoto da. **A nova capital. Por que, para onde e como mudar a capital federal**, sem local, sem data do pronunciamento, Pongetti, primeira edição de 1957.
- _____. **Calendário de uma Idéia**, sem local, sem data, sem editora.
- SILVEIRA, Marcos Silva da. **Cultos de possessão do Distrito Federal**, Dissertação de Mestrado em Antropologia, Universidade de Brasília, Brasília, 1994.
- SIMMEL, George. “A Metrópole e a vida mental”. In: VELHO, Otávio G. **O Fenômeno Urbano**. Rio de Janeiro, Zahar, 1979.
- SIMONDS, J.O. **Garden Cities 21: creating a livable urban environment**. Nova Iorque, McGraw-Hill, 1994.
- SITTE, C. (1889). **A Construção das Cidades Segundo Seus Princípios Artísticos**. São Paulo, Ática, 1992.
- SMETS, M. **L’Avènement de la Cité-Jardin en Belgique. Histoire de l’habitat social en Belgique de 1830 à 1930**. Bruxelas, Pierre Mardaga, 1977.
- SODRÉ, Nelson Werneck. **Oscar Niemeyer por Nelson Werneck Sodré**. Rio de Janeiro, Graal, 1978.
- SORIA Y MATA, A. **La Ciudad Lineal**. Madrid, s/e, 1931.

- SOUSA, S. A. de. “Brasília”. In: **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, n. 1, p. 96, jan/mar, 1964.
- SOUZA, Edgar Rocha, VIEITAS, Raul da Silva. **Plano Piloto para Brasília**. Rio de Janeiro, 1957.
- SOUZA, Gilda M. “Vanguarda e Nacionalismo na Década de Vinte”. In: **Exercícios de Leitura**, São Paulo, Duas Cidades, 1980.
- SOUZA, Heitor Ferreira de. **Futura capital federal, Brasília: Plano Piloto**. São Paulo, s. ed., 1957
- SOUZA, Nair Heloísa Bicalho de. **Construtores de Brasília: estudo de operários e sua participação política**, Petrópolis, Vozes, 1983.
- SOUZA, Octavio. **Fantasia de Brasil: as identificações na busca da identidade nacional**, São Paulo, Escuta, 1994.
- SOUTHWORTH, Michael, BEN-JOSEPH, Eran. **Streets and the Shaping of Towns and Cities**, New York, McGraw-Hill, 1996.
- STARLING, H. **Lembranças do Brasil**. Editora Revan. Rio de Janeiro, 1999.
- STÁUBILI, Willy. **Brasília**, New York, 1965.
- STEIN, C. **Toward New Towns for America**. Chicago e Illinois, The University Press of Liverpool, Public Administration Service, 1951.
- SÜSSEKIND, Flora. “Cenas de fundação”, in: FABRIS, Annateesa (org.). **Modernidade e modernismo no Brasil**, Campinas, Mercado das Letras, 1994.
- SUTCLIFFE, A. **The Rise of Modern Urban Planning, 1800-1914**. Londres, Mansell, 1980.
- SUTTON, S.B. **Civilizing American Cities. A selection of Frederick Law Olmsted's writings on city landscapes**. Cambridge, Massachusetts, The MIT Press, 1971.

T

- TAFURI, M. e DAL CO, F. **Modern Architecture**. 2 vols., Nova Iorque, Electa/Rizzoli, 1980.
- TAGLIAVENTI, Gabriele. **Città Giardino / Garden City. Cento anni di teorie, modelli, esperienze / A century of theories, models experiences**. Roma, Gangemi Editore, 1994.
- TAMANINI, Lurenço Fernando. **Memória da construção: Brasília**, Brasília, Royal Court, 1994.
- TAVARES, Jeferson C. **Concurso para o Plano Piloto de Brasília – Levantamento e Análise dos Projetos Urbanísticos**. Memorial de Iniciação Científica, Departamento de Arquitetura e Urbanismo, EESC/USP, São Carlos, 2000.
- _____. “Brasília: aspectos políticos e urbanísticos da criação da nova capital – resumo” -, in **Anais do XXI Simpósio Nacional da Associação Nacional de História – ANPUH**, Universidade Federal Fluminense, Rio de Janeiro, 2001.
- _____. “Estudo de caso de planejamento urbano para Nova Capital: o projeto de Pedro Paulino Guimarães e equipe”, in **Encontro Nacional da ANPUR**, 10, 2003, Belo Horizonte, Minas Gerais, *Encruzilhadas do planejamento: repensando teorias e práticas, anais*, Belo Horizonte: ANPUR, 2003 (Disponível em CR-ROM).
- _____. “Três Montagens na definição de uma Capital: a Construção de um ideal”, in Ana Lanna ... [et al] José Tavares Correia de Lira (coordenador). **Questão brasileira e movimento moderno: caderno de resumos/debatedores**, São Carlos, EESC/USP, 2002.
- TAVARES, Maria da Conceição. **A cumulação de capital e industrialização no Brasil**, Campinas, Editora da Unicamp, 1986.
- TÁVORA, General Juarez. **Organização para o Brasil**. Rio de Janeiro, s/e, 1961.
- TEIXEIRA, Hermes Aquino. **Brasília: o outro lado da utopia**, Dissertação de Mestrado – Departamento de História, Universidade de Brasília, Brasília, 1982.
- TEREZA, Anna (org.) **Ecletismo na Arquitetura Brasileira**, São Paulo, Nobel/Edusp, 1987.
- TOLEDO, Caio Navarro de. **ISEB, fábrica de ideologias**, São Paulo, Ática, 1982.
- TOPALOV, Christian. “Os saberes da cidade: tempos de crise?”. In: **Espaço e Debates**, n. 34, São Paulo, NERU, 1991.
- TORRES, Alberto. **A organização nacional**, São Paulo, Editora Nacional, Brasília, Ed. da UnB, 1982.
- TRAVASSOS, Mário. **Projeção continental do Brasil**. São Paulo, Nacional, 1974.
- TUNNARD, C. “The romantic suburb in America”. In: **Magazine of Art**, 40:5, may, pp.184-7, 1947.
- TYRWHITT, J., SERT, J. L., ROGERS, E. N. **The Heart of the City: towards the humanisation of urban life**, London, Lund Humphries, 1952.
- TZONIS, A. e LEFAIVRE, L. “Why Critical Regionalism Today”. In: NESBITT, K. **Theorizing a New Agenda for Architecture: an anthology of architectural theory, 1965-1995**, New York, Princeton Architectural Press, 1996.

U

- UNWIN, R. (1909). **La Practica del Urbanismo. Una introducion al arte de proyectar ciudades y barrios**. Barcelona, Gustavo Gilli, 1984.

V

- VAISTMAN, Maurício. **Brasília e Amazônia; reportagens**. Rio de Janeiro, S.P.V.E.A., 1959.
- _____. **Quanto custou Brasília**. Rio de Janeiro, Editora PS, 1968.
- VALVERDE, Orlando & DIAS, Catharina Vergolino. **A Rodovia Belém-Brasília; estudo de geografia regional**. Rio de Janeiro, Fundação IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia, 1967. (Série A. Biblioteca Geográfica Brasileira, 22)
- VARELA, Sebastião. **O candango na fundação de Brasília**. Secretaria de Educação e Cultura, Departamento de Cultural GDF, 1981.

- VARNHAGEN, Francisco Adolfo. **A questão da capital: marítima ou interior**, terceira edição, Thesaurus, Brasília, 1978.
- _____. **História Geral do Brasil**, 3ª edição, t. III, São Paulo, Melhoramentos, s/d.
- VASCONCELOS, J. Adirson. **A Mudança da Capital**, Brasília, Distrito Federal, 1978.
- _____. **O Homem e a Cidade**. Brasília, 1960.
- _____. **Mil dias para uma cidade; Brasília**. Brasília, 1963.
- _____. **Um sonho que se fez realidade Brasília**. Brasília, Ed. do Autor, 1966.
- _____. **Uma Lei Para Mudar**, s/l, s/d.
- VASCONCELOS, J. R. “Brasília, peça de política nacionalista”, in: **Revista Brasiliense**, n. 14, novembro-dezembro, São Paulo, 1957.
- VESENTINI, José William. **A capital da geopolítica**, Ática, São Paulo, 1986.
- _____. “Brasília – a Versalhes do racionalismo messiânico.” In: **Espaço Ocupado**, São Paulo, CEGE/USP, (1), 1983.
- VIANNA MOOG, Clodomir. **Bandeirantes e Pioneiros: paralelo entre duas culturas**, Rio de Janeiro, Globo, 1954.
- VIEIRA, Clovis Botelho. **Brasília; um dos pilares de defesa da Amazônia**. São Paulo, Revista dos Tribunais, 1960.
- VIEIRA, José Geraldo. **Paralelo 16: Brasília**. São Paulo, Livraria Martins Editora, 1966.
- VILLAÇA, Flávio. **Espaço Intra-Urbano no Brasil**. São Paulo, Studio Nobel, FAPESP, Lincoln Institute, 2ª. Edição, 2001.
- _____. “Uma contribuição para a história do planejamento no Brasil”. In: DEAK, Csaba e SCHIFFER, Sueli (orgs.) **O processo de urbanização no Brasil**. São Paulo, FUPAM/EDUSP, 1999.
- VIOLICH, Francis. **Cities of Latin America; housing and planning to the south**, New York Reinhold publishing corporation, 1944.
- _____. (1959) “Crescimento Urbano e Planejamento no Brasil”, In: **Leituras de Planejamento e Urbanismo**, Rio de Janeiro, IBAM, 1965.
- VITOR, E. D’Almeida. **História de Brasília**, Thesaurus, Brasília, 1978.
- _____. **Posição de Varnhagen na Literatura Brasileira**, s/l., s/d.
- _____. “Brasília em dívida com Varnhagen”, in **Unitário**, Fortaleza-CE., 07 de fevereiro de 1971.

W

- WAGNER, Miroslav. **A Nova Capital do Brasil - Brasília**. São Paulo, Edições Zenit, 1960.
- WAIBEL, Leo. “Determinismo geográfico e geopolítica; contribuição ao problema da mudança da Capital”. **O Jornal**, Rio de Janeiro, 19.13.48.
- _____. **Geografia Tropical do Brasil**, s/l., IBGE, 1958.
- WAITSMAN, Maurício. **Quanto Custou Brasília**, Rio de Janeiro, s/e., 1969.
- WAQUIM, Carmina. **Brasília, terra do leite e do mel 1963-1964**. Brasília, Itiquira, s. d.
- WARD, Stephen V. **The Garden City: past, present and future**. Londres, E & FN Spon, 1992.
- WILHEIM, Jorge. **Plano Piloto para a Nova Capital do Brasil**, 1957.
- _____. “Plano Piloto para a Nova Capital do Brasil”, in: **Habitat**, n. 40-1, São Paulo, março-abril, 1957.
- _____. **The Transfer of Capital-Cities – The Case of Brasilia and Other Brazilian Capital-Cities**, London Research Center/Fuji Research Institute Corp., 1998.
- WILSON, W.H. **The City Beautiful Movement**. Baltimore e Londres, The John Hopkins University Press, 1994.
- WITTKOWER, R. **Arte y Arquitectura en Itália - 1600 - 1750**. Madrid, Catedra, 1989.
- _____. «Palladio y Bernini», in **Sobre la arquitectura en la edad del Humanismo - Ensayos y escritos**. Barcelona, Gustavo Gilli, 1979.

X

- XAVIER, Alberto. (org.). **Depoimento de uma geração**, São Paulo, Pini/ABEA, 1987.
- _____. **Brasília e Arquitetura Moderna Brasileira**, São Paulo, Universidade/Faculdade de Arquitetura e Urbanismo; em especial a reelaboração organizada e editada por Lúcia Zanin Shimbo, Maria Antônia Stumpf Carreira e Maurício Terence, introdução de Hugo Segawa, São Carlos, EESC-USP, 2002.

Z

- ZAGO, José Marques. **Brasília - símbolo de fé: guia turístico de Brasília**. Brasília, Departamento de Turismo e Recreação do Distrito Federal, s. d.
- ZARUR, Sandra Beatriz Barboza de C. **A sobrevivência da Vila Planalto: de acampamento pioneiro a bairro histórico de Brasília**. Dissertação de Mestrado em Planejamento Urbano, Universidade de Brasília, Brasília, 1991.
- ZEVI, Bruno. “Crítica a Brasília”. In: **Zodiac**, n.6, p. 128-31, maio, 1960.

2. Periódicos

A

- Acrópole**, n. 159, São Paulo, 1951.
- Acrópole**, n. 184, São Paulo, 1954.
- Acrópole**. “Boletim Mensal do IAB – São Paulo”, edições 209, 210, 211, 214, 215, 217 (1956); 221 (1957), São Paulo.
- Acrópole**, n. 243, São Paulo, 1959.
- Acrópole**. “Brasília”, n. 256/257, São Paulo, 1960.
- Acrópole**. BOCCARA, Maria Claudia Repetto de, BOCCARA, Augusto. “Evolução do Conceito de Planejamento das Cidades Capitais”, n. 259, São Paulo, 1960.
- Acrópole**. São Paulo, 2 ed., 1961.
- Acrópole**, n. 335, dezembro, São Paulo, 1966.
- Acrópole**. “Edição comemorativa do 10º aniversário da Nova Capital”, n. 375-6, julho-agosto, São Paulo, 1970.
- AD Arquitetura e Decoração**, n. 04, março-abril, São Paulo, 1954.
- AD Arquitetura e Decoração**, n. 26, dezembro, São Paulo, 1957.
- Anais do VII Encontro Nacional da ANPUR**, Vol. 01, Recife, MDU-UFPE, 1997.
- Anais do IX Encontro Nacional da ANPUR**, Vol. 02, Rio de Janeiro, 2001.
- Anais do IV Seminário de História da Cidade e do Urbanismo**, Rio de Janeiro, Pro-Urb-FAU/UFRJ, vol. 01, 1996.
- Architectural Forum**, n. 113, novembro, 1960.
- Architectural Review**. nº 112, agosto, 1952.
- Architectural Review**, “Report on Brazil”, 1954.
- Architectural Review**, n. 731, 1957.
- Architectural Review**, n. 163, março, 1978.
- Arquitetura e Engenharia**, n. 26, maio-junho, Belo Horizonte, 1953.
- Arquitetura e Engenharia**, n. 36, julho-agosto, Belo Horizonte, 1955.
- Arquitetura e Engenharia**, n. 41, julho-agosto, Belo Horizonte, 1956.
- Arquitetura e Engenharia**, n. 42, novembro-dezembro, Belo Horizonte, 1956.
- Arquitetura e Engenharia**, n. 44, março-abril, Belo Horizonte, 1957.
- Arquitetura e Engenharia**, n. 45, maio-junho, Belo Horizonte, 1957.
- Arquitetura e Engenharia**, n. 46, agosto-outubro, Belo Horizonte, 1957.
- Arquitetura e Engenharia**, “Brasília”, n. 61-62-63, julho-dezembro, segunda edição, Belo Horizonte, 1961.
- Arte em Revista**, n. 04, 2ª edição, ano 2, CEAC (Centro de Estudos de Arte Contemporânea), São Paulo, março de 1983.
- AU - Arquitetura e Urbanismo**, n. 02, abril, São Paulo, Pini, 1985.
- AU – Arquitetura e Urbanismo**, n. 38, outubro-novembro, São Paulo, Pini, 1991.
- AU – Arquitetura e Urbanismo**, n. 95, abril-maio, São Paulo, Pini, 1995.

B

- Block**, Centro de Estudos de Arquitectura Contemporanea, nº 4, Universidad Torcuato di Tella, diciembre, 1999.
- Boletim Geográfico**, n. 45, dezembro, ano IV, Rio de Janeiro, 1946.
- Boletim Geográfico**, n. 47, fevereiro, ano IV, Rio de Janeiro, 1947.
- Boletim Geográfico**, n. 49, abril, ano V, Rio de Janeiro, 1947.
- Boletim Geográfico**, n. 52, julho, ano V, Rio de Janeiro, 1947.
- Boletim Geográfico**, n. 53, agosto, ano V, Rio de Janeiro, 1947.
- Boletim Geográfico**, n. 55, outubro, ano V, Rio de Janeiro, 1947.
- Boletim Geográfico**, n. 56, novembro, ano V, Rio de Janeiro, 1947.
- Boletim Geográfico**, n. 57, dezembro, ano V, Rio de Janeiro, 1947.
- Boletim Geográfico**, n. 58, janeiro, ano V, Rio de Janeiro, 1948.
- Boletim Geográfico**, n. 157, vol. 18, julho-agosto, ano 28, Rio de Janeiro, 1960.
- Boletim Geográfico**, n. 158, setembro-outubro, ano 28, Rio de Janeiro, 1960.
- Boletim do Instituto de Engenharia**, n. 42, São Paulo, 1928.
- Boletim do Instituto de Engenharia**, n. 89, São Paulo, 1933.
- Boletim Mensal**. IAB (Instituto de Arquitetos do Brasil). Seminário Internacional “Criação de Cidades Novas”- n. 10/11/12. outubro-novembro-dezembro, Rio de Janeiro, 1958.
- Brasil – Arquitetura Contemporânea**, n. 01, Rio de Janeiro, 1953.
- Brasil – Arquitetura Contemporânea**, n. 09, Rio de Janeiro, 1957.
- Brasil – Arquitetura Contemporânea**, n. 10, Rio de Janeiro, 1957.
- Brasília**, n. 1, janeiro, ano I, NOVACAP, 1957.
- Brasília**, n. 6, junho, ano I, NOVACAP, 1957.
- Brasília**, n. 14, fevereiro, ano II, NOVACAP, 1958.
- Brasília**, n. 40, número especial de 21 de abril de 1960, NOVACAP, 1960.
- Brasília**, n. 82, abril-maio-junho, ano I, Nova Fase, 1988.

C

Cadernos de arquitetura, n.3, IAB-DF, Brasília, 1969/70.

Cadernos CEBRAP, n. 2, São Paulo, 1972.

Caramelo, “Joaquim Guedes”, n. 7, São Paulo, FAU - USP, n/d.

Ciudad y Territorio, n. 94, 1992.

O Cruzeiro, v. 2, Rio de Janeiro, 1962.

D

A Defesa Nacional, n. 362, Rio de Janeiro, 10 de julho de 1944.

A Defesa Nacional, n. 574-5, Rio de Janeiro, 1962.

E

Engenharia Municipal, n. 06, junho, São Paulo, 1956.

Engenharia Municipal, n. 16, janeiro-março, São Paulo, 1960.

Engenharia Municipal, n. 63, abril-junho, São Paulo, 1974.

EPUC - Engenharia Arquitetura, Ano I, n. 04, Poli-Puc, Rio de Janeiro, setembro, 1957.

Espaço e Debates, n. 34, NERU, São Paulo, 1991.

Espaço e Debates, n. 37, NERU, São Paulo, 1998.

H

Habitat, n. 12, setembro, São Paulo, 1953.

Habitat, n. 27, fevereiro, São Paulo, 1956.

Habitat, n. 29, abril, São Paulo, 1956.

Habitat, n. 35, outubro, São Paulo, 1956.

Habitat, n. 37, dezembro, São Paulo, 1956.

Habitat, n. 40-1, março-abril, São Paulo, 1957.

Habitat, “Plano piloto da nova capital do Brasil”, n. 42, maio-junho, São Paulo, 1957.

Habitat, “Plano piloto de Brasília”, n.45, novembro-dezembro, São Paulo, 1957.

Habitat, “A criação de novas cidades”, n. 47, março-abril, 1958.

Habitat, “Quando mudam as capitais”, n. 49, julho-agosto, 1958.

História de Brasília, “Edição Especial: Ontem e Hoje”, 10a. edição, Brasília, 1975.

J

Journal of Society of Architectural History, vol XVIII, n. 2, may, 1959.

Journal of Society of Architectural History, vol XVIII, n. 3, october, 1959.

Journal of Society of Architectural Historians, n. 22, 1963.

Journal of the American Institute of Planners, n. 6, novembro, 1969.

L

Lotus, n. 69, 1991.

M

Magazine of Art, 40:5, may, 1947.

Manchete – Brasília ano i; a reportagem do século, Bloch, São Paulo, 1960.

Manchete – Brasília, edição histórica, Bloch, São Paulo, 1960.

Módulo, n. 02, Rio de Janeiro, 1955.

Módulo, n. 05, Rio de Janeiro, 1956.

Módulo, n. 06, Rio de Janeiro, 1956.

Módulo, n. 07, junho, Rio de Janeiro, 1957.

Módulo, n. 08, julho, Rio de Janeiro, 1957.

Módulo, n. 14, abril, Rio de Janeiro, 1959.

Módulo, n. 15, outubro, Rio de Janeiro, 1959.

Módulo, n. 16, s/d, Rio de Janeiro, 1960.

Módulo, n. 17, abril, Rio de Janeiro, 1960.

Módulo, “Plano piloto para Brasília”, n. 18, junho, Rio de Janeiro, 1960.

Módulo, n. 19, julho, Rio de Janeiro, 1960.

O

Óculum, n. 02, Campinas, 1991.

P

Projeto, n. 20, São Paulo, maio 1980.

Projeto, n. 104, São Paulo, outubro, 1987.

Projeto, n. 242, São Paulo, abril, 2000. Especial Brasília, 40 anos.

R

Revista Arquitetura e Decoração, s/n, agosto, 1957.

Revista Brasileira de Ciências Sociais, n. 16, ano 6, juho., 1991.

Revista Brasileira de Geografia, v. 03, n.01, ano, XI, janeiro-março, Rio de Janeiro, 1941.

Revista Brasileira de Geografia, vol. 11, n. 04, outubro-dezembro, Rio de Janeiro, 1949.

Revista Brasileira de Geografia, s/v, s/n, abril-junho, Rio de Janeiro, 1955.

Revista Brasileira de Geografia, n. 1, janeiro-março, Rio de Janeiro, 1964.

Revista Brasileira de História, n. 8 e 9, São Paulo, 1985.

Revista Brasileira dos Municípios, n. 13, Rio de Janeiro, ABM, 1951.

Revista Brasiliense, n. 14, novembro-dezembro, 1957.

Revista Brasiliense, n. 29, maio-junho, São Paulo, 1960.

Revista Engenharia Mackenzie, n. 91, julho, São Paulo, 1946.

Revista Engenharia Mackenzie, n. 119, julho–agosto, São Paulo, 1953.

Revista Engenharia Mackenzie, n. 132, fevereiro-março, ano XLII, São Paulo, 1957.

Revista Geográfica do Instituto Pan-americano de Geografia e História, n. 41, Tomo XV, 1954.

Revista de Administração Municipal, n. 155, Rio de Janeiro, IBAM, 1980.

Revista de História, v. LII, julho-setembro, ano XXVI, São Paulo, 1975.

Revista do Clube Militar, n. 139, Rio de Janeiro, 1955.

Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, Tomo XXI, Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1868.

Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, n. 73 parte I, Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1910.

Revista Geográfica, n. 41, Tomo XV, segundo semestre, Rio de Janeiro, 1954.

Revista Municipal de Engenharia, n. 02/03, março-maio, volume VI, Rio de Janeiro, 1939.

T

The Town Planning Review, n. 01, april, vol. XXIV, Department of Civic Design – The Liverpool School of Architecture – The University of Liverpool, 1953.

Z

Zodiac, n.6, maio, 1960.

3. Jornais

B

Boletim da Federação das Indústrias do Distrito Federal, n.33, ago.1957.

- _____. n.35, out.1957.
- _____. n.65, jul. 1959.
- _____. n.58, set. 1959.
- _____. n.64, fev. 1960.

C

Correio Braziliense, Brasília, 15 de janeiro de 1961. “Vida e Morte do Bandeirante Sayão”.

_____. Brasília, 25 de julho de 1961. “Brasília anti-funcional”.

Correio da Manhã, Rio de Janeiro, 04 out. 1956. “Desentendimentos no concurso para a nova capital”.

- _____. Rio de Janeiro, 24 mar. 1957. “Pirâmide brasiliense”.
 - _____. Rio de Janeiro, 24 mar. 1957. “Marcelo Roberto e o Concurso de Brasília: ‘Composto apenas por Sir William Holford, o júri deveria realizar-se em Londres’.”
 - _____. Rio de Janeiro, 27 mar. 1957. “Carta de Lúcio Costa”.
 - _____. Rio de Janeiro, 24 ago. 1957. “Ferrovias políticas”.
 - _____. Rio de Janeiro, 27 ago.1957. “Ferrovias para Brasília”.
 - _____. Rio de Janeiro, 5 set. 1957. “Impasse sobre ligação ferroviária”.
 - _____. Rio de Janeiro, 17 jan.1959. “Árvore derrubada mata Bernardo Sayão”.
 - _____. Rio de Janeiro, 23 jan.1959. “As dificuldades da hora presente só podem ser vencidas com a organização do trabalho agrícola”. (publicação de trechos de discursos de senadores).
 - _____. Rio de Janeiro, 3 fev.1959. “Brasil alinhavado de Bagé a Belém”.
 - _____. Rio de Janeiro, 13 fev.1959. “Trucidamento em Brasília”.
 - _____. Rio de Janeiro, 6 mar. 1959. “Os jornalistas americanos vão conhecer rodovia de “Viscount””.
 - _____. Rio de Janeiro, 10 abr.1959. “Quase concluída a terraplanagem da Belo Horizonte – Brasília”.
 - _____. Rio de Janeiro, 5 fev.1960. “Entre piadas de “Jânio vem aí” caravana venceu primeira etapa”.
 - _____. Rio de Janeiro, 27 mar. 1960. “Nova rota para CAN: ponte Rio – Brasília”.
- Correia Paulista**, São Paulo, 7 dez. 1956. “A interiorização da capital da república”.
- Correio Paulistano**, São Paulo, 23 maio 1959. “Discutem os udenistas a propósito da Comissão de inquérito para Brasília”.

D

O Diário, Belo Horizonte, reportagens publicadas entre 9 a 14 de junho de 1963.

Diário Carioca, Rio de Janeiro, 15 mar. 1955. “Estudantes contra a construção do edifício do Senado”.

- _____. Rio de Janeiro, 9 out. 1958. “O Seminário de Arquitetos”
- _____. Rio de Janeiro, 17 jan. 1959. “Consternação com a morte do vice-governador de Goiás”.
- _____. Rio de Janeiro, 17 jan. 1959. “Bernardo Sayão, herói-pioneiro”.
- _____. Rio de Janeiro, 19 jan. 1959. “Rodovia Belém - Brasília será chamada Eng. Bernardo Sayão”.
- _____. Rio de Janeiro, 23 abr. 1959. “64 horas para ir e 49 para voltar”.
- _____. Rio de Janeiro, 29 abr. 1959. “Super-H-Constellation em Brasília”.
- _____. Rio de Janeiro, 6 maio 1959. “Brasília tem pista para jato”.
- _____. Rio de Janeiro, 12 maio 1959. “Udenistas contrários a inquérito: Brasília”.
- _____. Rio de Janeiro, 2 jun. 1959. “Prestes conta vinte deputados na Câmara”.
- _____. Rio de Janeiro, 6 jun. 1959. “Prestes em Brasília sem ser convidado”.
- _____. Rio de Janeiro, 11 jun.1959. “Brasília já custou doze, mais renderá 30 bilhões”.
- _____. Rio de Janeiro 23 jul. 1959. “Lacerda quer retirar udenistas na Novacap”.
- _____. Rio de Janeiro. 17 set. 1959. “Críticos de arte em Brasília: vieram 100”.
- _____. Rio de Janeiro, 19 nov. 1959. “Meinberg hoje como réu: UDN”.
- _____. Rio de Janeiro, 19 dez. 1959. “Meinberg condenado pela UDN”.
- _____. Rio de Janeiro, 3 abr. 1960. “Brasília ligada às rotas aéreas internacionais”.
- _____. Rio de Janeiro, 18 maio 1960. “Jorge Amado: Brasília consagrou obra de JK”.

Diário da Noite, Rio de Janeiro, 4 jan. 1957. “A capital”.

- _____. Rio de Janeiro, 7 jan. 1957. “Se já houvesse Brasília”.
- _____. Rio de Janeiro, 24 out. 1958. “Luta heróica em plena floresta da Amazônia”.
- _____. Rio de Janeiro, 4 fev. 1959. “Indícios de petróleo na Rodovia Belém-Brasília”.
- _____. Rio de Janeiro, 13 fev. 1959. “Massacre policial contra os operários de Brasília”.
- _____. Rio de Janeiro, 17 fev. 1959. “Rasgado o coração da selva a braço, machado e terçado”.
- _____. Rio de Janeiro, 18 fev. 1959. “Cinco dias perdidos na floresta sem alimentos”.
- _____. Rio de Janeiro, 19 fev. 1959. “A multidão revoltosa na selva intimou o chefe do posto: a cachaça ou a vida”.

- _____. Rio de Janeiro, 21 fev. 1959. “Até menores participaram da batalha contra a selva”.
- _____. Rio de Janeiro, 5 mar. 1959. “Jânio desmentiu que a estrada Belém-Brasília seja de onças”.
- _____. Rio de Janeiro, 1º. jun. 1959. “Quatro mortos e feridos no desastre da Rodovia Belo Horizonte – Brasília”.
- _____. Rio de Janeiro, 3 fev. 1960. “Vem ao Rio a Coluna Norte após o encontro de ontem em Brasília”.
- Diário de Notícias**, Rio de Janeiro, 28 nov. 1958. “Programas oportunos”.
- _____. Rio de Janeiro, 3 fev. 1959. “O presidente da República chorou ontem em Açailândia”.
- _____. Rio de Janeiro, 22 mar., 1959. “Congresso de críticos: importância na cultura brasileira e mundial”.
- _____. Rio de Janeiro, 12 abr. 1959. “Companhia internacional de aviação divulga Brasília no exterior”.
- _____. Rio de Janeiro, 23 ser. 1959. “Inquérito sobre escândalos de Brasília está praticamente autorizado na Câmara”.
- _____. Rio de Janeiro, 18 nov. 1959. “Adaauto denuncia Meinberg: negócios de Brasília”.
- _____. Rio de Janeiro, 19 dez. 1959. “UDN: impossível apurar denúncias de Adaauto contra Meinberg”.
- Estado de Minas**, Belo Horizonte, 4 fev. 1959. “Entre Belém e Brasília, a selva amazônica já não tem mistérios”.
- _____. Belo Horizonte, 14 fev. 1959. “Verdadeira chacina em Brasília”.
- _____. Belo Horizonte, 1º. maio 1959. “Suplemento dedicado aos que constróem a Rodovia Belo Horizonte – Brasília”.

E

- O Estado de São Paulo**, São Paulo, 16 mar. 1957. “Concorrências Públicas”.
- _____. São Paulo, 17 mar. 1957. “Os Planos Piloto da Nova Capital”.
- _____. São Paulo, 19 mar. 1957. “Classificação dos planos-piloto para a construção de Brasília”.
- _____. São Paulo, 20 mar. 1957. “Sanadas as divergências a propósito do concurso”.
- _____. São Paulo, 31 mar. 1957. “O plano piloto para a urbanização de Brasília.”
- _____. São Paulo, 20 abr. 1980. “A cidade moderna chegando à encruzilhada” e “Brasília ano XX: a hora de repensar”.

F

- Folha da Manhã**, Rio de Janeiro, 14 mar. 1957. “Anteprojetos do plano-piloto de Brasília”.
- _____. Rio de Janeiro, 15 mar. 1957. “Prossegue o julgamento dos projetos do ‘plano-piloto’ para Brasília”.
- _____. Rio de Janeiro, 16 mar. 1957. “Escolhido o plano-piloto que norteará a construção de Brasília”.
- _____. Rio de Janeiro, 17 mar. 1957. “Não foi divulgado o resultado do Concurso do plano piloto para construção de Brasília”.
- _____. Rio de Janeiro, 19 mar. 1957. “Conhecidos os resultados do julgamento do Plano-Piloto da Futura Capital Brasileira”.
- _____. Rio de Janeiro, 27 mar. 1957. “Aspectos contrastantes marcam o concurso para a escolha do plano-piloto de Brasília”.
- _____. Rio de Janeiro, 28, mar. 1957.
- Folha de Minas**, Belo Horizonte, 1º. set. 1957.
- _____. Belo Horizonte, 1º. fev. 1959. “O construtor da “Transbrasiliana” teria sido morto pelos silvícolas”.
- Folha da Tarde**, Rio de Janeiro, 18 mar. 1957. “Justificam o critério adotado os julgadores dos projetos do plano-piloto para Brasília”.
- _____. Rio de Janeiro, 12 ago. 1957.
- _____. Rio de Janeiro, 3 set. 1958.
- _____. Rio de Janeiro, 25 set. 1958. “Até batalhões “suicidas” na tarefa de abertura da rodovia Belém – Brasília”.
- _____. Rio de Janeiro, 19 dez. 1958. “Especulação imobiliária na rodovia Belém – Brasília”.
- _____. Rio de Janeiro, 23 dez. 1958. “Finanças de Brasília”.
- _____. Rio de Janeiro, 29 dez. 1958. “Sou o último integralista”.
- _____. Rio de Janeiro, 17 jan. 1959. “Bernardo Savão era um arrojado bandeirante do Brasil de hoje”.
- _____. Rio de Janeiro, 2 fev. 1959. “O presidente e ministros foram ver as obras da Belém – Brasília”.
- _____. Rio de Janeiro, 13 fev. 1959. “Presos vinte e seis policiais do destacamento de Brasília”.
- _____. Rio de Janeiro, 14 fev. 1959. “Pedem os comerciantes de Brasília a extinção da polícia daquela cidade”.
- _____. Rio de Janeiro, 2 mar. 1959. “Interpelação Jânio sobre as críticas à Belém – Brasília”.
- _____. Rio de Janeiro, 23 set. 1959. “A verdade sobre Brasília”.
- _____. Rio de Janeiro, 23 out. 1959. “Revelaria em sessão secreta os escândalos de Brasília”.
- _____. Rio de Janeiro. 18 nov. 1959. “Afirma Deputado Adaime que causaria uma revolução se revelasse tudo sobre Brasília”.
- _____. Rio de Janeiro, 22 de julho de 1970.

G

- O Globo**, Rio de Janeiro, 24 mar. 1955. “Será erguida no coração do Brasil uma moderna cidade administrativa”.
- _____. Rio de Janeiro, 27 maio 1957.
- Guia Aeronáutico**, ago. e set. 1957.

J

O Jornal. Rio de Janeiro, 14 ago. 1958. “Iniciada a nova etapa da rodovia Belém – Brasília”.

_____. Rio de Janeiro, 21 ago. 1958. “Partirá a 2ª um novo trem para Brasília”.

_____. Rio de Janeiro, 21 out. 1958. “Não será modificada a lei sobre a mudança da Capital”.

_____. Rio de Janeiro, 23 out. 1958. “Partirá em breve o terceiro trem de Brasília”.

_____. Rio de Janeiro, 24 out. 1958.

_____. Fortaleza, 12 dez. 1958. “A opinião de arquitetos e urbanistas estrangeiros sobre o Palácio Alvorada”.

_____. Rio de Janeiro, 16 dez. 1958. “Belém - Brasília: nova atração para o turismo internacional”.

_____. Rio de Janeiro, 30 jan. 1959. “Entusiasmado o povo do Pará pela estrada Belém – Brasília”.

_____. Rio de Janeiro, 19 mar. 1959. “Imprescindível ao desenvolvimento nacional a rodovia Belém - Brasília: réplica do governador de Goiás aos derrotistas”.

_____. Rio de Janeiro, 26 abr. 1959. “Longas e penosas as viagens de trem entre Rio e Brasília”.

_____. Fortaleza, 20 set. 1959. “Reunido no Brasil o II Congresso Internacional de Críticos de Arte”.

_____. Rio de Janeiro, 19 dez. 1959. “Debates na UDN sobre a saída de Íris Meinberg”.

_____. Rio de Janeiro, 2 fev. 1960. “Povo aplaude Kubitschek: criou um país novo ainda mais rico”.

_____. Rio de Janeiro, 27 mar. 1960. “Ponte aérea ligará com Brasília repartições que ficam depois da mudança”.

Jornal de Brasília, Estado de Goiás, Suplemento Singra, vol. IX, n. 155, 8 a 14 abr. 1955.

_____. Estado de Goiás, Suplemento Singra, vol IX, n. 158, 29 abr. a 05 mai. 1955.

_____. Estado de Goiás, Suplemento Singra, vol X, n. 160, 13 a 19 mai. 1955.

_____. Estado de Goiás, 20/21 abr. 1980. “Depoimento de um operário”.

Jornal do Brasil, Rio de Janeiro, 17 mar. 1957. “Não querem a classificação do Sr. Lúcio Costa”.

_____. Rio de Janeiro, 20 mar. 1957. “Gastou 25 cruzeiros para ganhar um milhão”.

_____. Rio de Janeiro, 22 ago. 1958. “Belo Horizonte na rota do segundo trem Brasília: o terceiro vai em setembro”.

_____. Rio de Janeiro, 7 out. 1958. “Seminário Internacional de Arquitetos reúne-se no MAM”.

_____. Rio de Janeiro, 8 out. 1958. “Situação habitacional dos brasileiros é má por culpa da especulação”.

_____. Rio de Janeiro, 9 out. 1958. “Arquiteto diz que é preciso partir dos erros de Brasília: planos melhores”.

_____. Rio de Janeiro, 7 fev. 1959. “Gaviões levaram ao posto do SPI [Serviço de Proteção ao Índio] operário da Belém-Brasília perdido na mata”.

_____. Rio de Janeiro, 24 mar. 1959. “André Maurois vem aí (em setembro) para Congresso de Críticos em Brasília”.

_____. Rio de Janeiro, 11 jun. 1959. “Israel, Brasília & Comissão; Israel explica obras e custos da Novacap”.

_____. Rio de Janeiro, 16 jul. 1959. Lacerda acusa Meinberg de desonestidade na Novacap: UDN fará interrogatório.

_____. Rio de Janeiro, 23 set. 1959. “Oposição conseguiu número para instaurar inquérito em Brasília”.

_____. Rio de Janeiro, 18 nov. 1959. “Reunião secreta da UDN para ouvir denúncia de negociatas em Brasília”.

_____. Rio de Janeiro, 19 dez. 1959. “UDN considerou acertada a decisão de Meinberg de deixar a Novacap”.

_____. Rio de Janeiro, 14 fev. 1960. “Norte e Sul marcaram um encontro no coração do Brasil”.

_____. Rio de Janeiro, 3 de julho de 1960. “Brasília terá o mais revolucionário aeroporto do mundo”.

Jornal do Comércio. Rio de Janeiro, 31 out. 1958. “UDN: inquérito nos negócios da Novacap”.

_____. Rio de Janeiro, 18 jan. 1959. “Vitimado na selva diretor da Novacap”.

_____. Rio de Janeiro, 3 fev. 1959. “Totalmente aberta a Belém-Brasília”.

_____. Rio de Janeiro, 13 fev. 1959. “Tiroteio causa morte e feridos na nova Capital”.

_____. Rio de Janeiro, 17 set. 1959. “Críticos de arte hoje em Brasília”.

_____. Rio de Janeiro, 18 set. 1959. “Brasília é alimento à cultura universal: como falou o Presidente da República na inauguração do Congresso Internacional de Críticos de Arte”.

_____. Rio de Janeiro, 22 set. 1959. “A política rodoviária exposta pelo Presidente”.

_____. Rio de Janeiro, 4 out. 1959, folhetim. “Crítica construtiva sobre a arquitetura brasileira”.

_____. Rio de Janeiro, 3 fev. 1960. “Brasília vibrou com o encontro histórico”.

M

A Marcha, Rio de Janeiro, 6 mar. 1958. “Três motivos em favor de Brasília”.

O

Observador: econômico e financeiro. São Paulo, n. 265, jun. 1955 (notas editoriais).

T

Tribuna da Imprensa. Rio de Janeiro, 31 mar. 1955. “A mudança da Capital Federal precisa tornar-se uma realidade”.

_____. Rio de Janeiro, 04 abr. 1955. “Campanha contra a construção de edifícios públicos no Rio”.

_____. Rio de Janeiro, 29 dez. 1956. “Mudança para Brasília - a mentira carioca de 1956”.

_____. Rio de Janeiro, 2 mar. 1959. “Brasília, o saco sem fundo”.

_____. Rio de Janeiro, 5 mar. 1959. “Estradas de Brasília”.

_____. Rio de Janeiro, 10 jun. 1959. “Israel admite ou não um inquérito parlamentar?”

- _____. Rio de Janeiro, 11 jun. 1959. “A confissão de Israel”.
- _____. Rio de Janeiro, 23 jun. 1959. “Caio Prado Júnior critica Brasília”.
- _____. Rio de Janeiro, 27 jul. 1959. “Íris Meinberg fez favores a seus filhos”.
- _____. Rio de Janeiro, 19 dez. 1959. “UDN concluiu que Meinberg só tinha uma saída: sair”.
- _____. Rio de Janeiro, 17 fev. 1960. “Brasília: prontos só o hotel de luxo e um palácio para Kubitschek sonhar”.

U

- Última Hora.** Rio de Janeiro, 16 fev. 1955. “Vão mudar a capital federal e querem construir um novo senado no Rio”.
- _____. Rio de Janeiro, 26 mar. 1955. “A mudança da capital”.
 - _____. Rio de Janeiro, 01 abr. 1955. “Os estudantes tomaram o comando da luta pela mudança da Capital”.
 - _____. Rio de Janeiro, 18 mar. 1957. “O resultado já estava pronto antes de começar o julgamento do plano piloto de Brasília”.
 - _____. Rio de Janeiro, 8 set. 1958.
 - _____. Rio de Janeiro, 2 fev. 1959. “JK incorpora 4 milhões de quilômetros quadrados ao território econômico do Brasil: rodovia Belém - Brasília; Ligação ferroviária de Brasília”.
 - _____. Rio de Janeiro, 13 fev. 1959. “Engenheiros e cossacos rendem culto a um deus desconhecido; 2.208km de mistérios; Exército investiga incidente em Brasília: morto um operário; Greve em Brasília causa da chacina dos operários”.
 - _____. Rio de Janeiro, 2 jun. 1959. “Prestes à luz de velas”.
 - _____. Rio de Janeiro, 11 jun. 1959. “Custo de Brasília: 12 bilhões (mas é autofinanciável)”.
 - _____. Rio de Janeiro, 23 set. 1959. “Inquérito de Brasília: manobra oposicionista”.
 - _____. Rio de Janeiro, 17 nov. 1959. “Relatório sobre Brasília”.
 - _____. Rio de Janeiro, 19 nov. 1959. “Dossier contra Meinberg em sessão pública”.
 - _____. Rio de Janeiro, 8 jan. 1960. “São Paulo reconhece Brasília”.
 - _____. Rio de Janeiro, 6 fev. 1960. “Caravana de integração nacional liga Brasil de ponta a ponta”.

Observação

Os títulos aqui apresentados são referentes:

Às obras encontradas nos arquivos visitados em São Paulo, Rio de Janeiro, Distrito Federal, Campinas e São Carlos Ao fornecimento de obras através de contatos e arquivos pessoais

À atualização das bibliografias encontradas ao final de alguns livros específicos sobre Brasília (em especial: MIRANDA, Antonio, “Brasília: Capital da Utopia”; LOPES, L. C. “Brasília: O enigma da Esfinge...”; e XAVIER, Alberto, “Brasília e arquitetura moderna brasileira”)

Às bibliografias fornecidas nas disciplinas cursadas no Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo – Departamento de Arquitetura e Urbanismo – EESC – USP, entre os anos de 2000 e 2003.

Entrevistas

1. Entrevista concedida pela Engenheira Carmem Portinho aos Professores Maria Ruth Sampaio e Nabil Bonduki, Rio de Janeiro, 18 de julho de 1997.
2. Entrevista Concedida por Abelardo Coimbra Bueno a Luis Carlos Lopes e Renato Tarciso Barbosa de Souza, Rio de Janeiro, 08 de junho, 1990.
3. Entrevista Concedida por Jeronimo Coimbra Bueno a Luis Carlos Lopes e Renato Tarciso Barbosa de Souza, Rio de Janeiro, 06 de junho de 1990.
4. Entrevista Concedida por Luís Alberto Dias Lima de Vianna Moniz Bandeira a Carlos Henrique F. de Araujo, Luis Carlos Lopes e Renato Tarciso Barbosa de Sousa, Brasília, 08 de novembro de 1990.
5. Entrevista Concedida por Maria Elisa Costa a Jeferson Cristiano Tavares, Juliana Costa Mota e Sálua Kairuz Manoel, Rio de Janeiro, julho de 2000.
6. Entrevista Concedida por José Geraldo da Cunha Camargo a Jeferson Cristiano Tavares, Rio de Janeiro, 23 de julho de 2001.
7. Entrevista Concedida por Edgar Rocha Souza a Jeferson Cristiano Tavares, Rio de Janeiro, 24 de julho de 2001.
8. Entrevista Concedida por José Otacílio Sabóia Ribeiro a Jeferson Cristiano Tavares, Rio de Janeiro, 24 de julho de 2001.
9. Entrevista Concedida por Hernán Ocampo Landa a Jeferson Cristiano Tavares, Rio de Janeiro, 26 de julho de 2001.
10. Entrevista Concedida por Hélio de Luna Dias a Jeferson Cristiano Tavares, Santa Rita do Sapucaí, 03 de janeiro de 2002.
11. Entrevista Concedida por Valmir Lima Amaral, Pedro Augusto V. Franco e Rubens Biotto a Jeferson Cristiano Tavares e Aline Coelho Sanches, Rio de Janeiro, 16 de maio de 2002.
12. Entrevista Concedida por João W. Toscano a Jeferson Cristiano Tavares e Amanda Cristina Franco, São Paulo, 15 de julho de 2002.
13. Entrevista Concedida por José D'Ávila Pompéia a Jeferson Cristiano Tavares, São Paulo, 16 de julho de 2002.
14. Entrevista Concedida por Pedro Paulo de Melo Saraiva a Jeferson Cristiano Tavares, São Paulo, 17 de julho de 2002.
15. Entrevista Concedida por Jorge Wilhelm a Jeferson Cristiano Tavares e Amanda Cristina Franco, São Paulo, 19 de setembro de 2002.
16. Entrevista concedida por Murillo Marx junto ao Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, EESC, USP, 26.11.02. Entrevistadores: Daniele Porto Resende, Jeferson Cristiano Tavares e Tatiana Percin; coordenador da mesa, Prof. Carlos Roberto Monteiro de Andrade; organizador, Prof. Hugo Segawa.

Arquivos Pesquisados

Rio de Janeiro

1. Arquivo Nacional
2. Arquivo da Cidade do Rio de Janeiro
3. Biblioteca Nacional
4. Biblioteca e arquivos do IPPUR
5. Biblioteca Central da UFRJ
6. Biblioteca da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da UFRJ
7. Biblioteca da Faculdade de Engenharia da UFRJ
8. IBAM
9. Departamento de Projeto e História da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da UFRJ
10. Biblioteca Central da Universidade Federal Fluminense, Niterói
11. Biblioteca da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Rio de Janeiro
12. Arquivos do PRO-URB
13. Arquivos do IPPUR
14. Instituto de Arquitetos do Brasil – IAB - RJ
15. Conselho Regional de Engenharia e Arquitetura – CREA – RJ
16. Arquivo particular de Maria Elisa Costa
17. Arquivo particular de José Geraldo da Cunha Camargo
18. Arquivo particular de Edgar Rocha Souza
19. Arquivo particular de José Otacílio Sabóia Ribeiro
20. Arquivo particular de Hernan Ocampo Landa
21. Arquivo particular do escritório de Mindlin Arquitetos Associados

Distrito Federal

22. Secretaria da Cultura do Distrito Federal - Departamento do Patrimônio Histórico;
23. Arquivo Nacional de Brasília;
24. Arquivo da NOVACAP;
25. Departamento de Projetos e História da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da UNB;
26. Centro de Documentação da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da UNB;
27. Biblioteca Nacional de Brasília;
28. Memorial Lúcio Costa
29. Museu da Memória Viva Candanga
30. Fundação Oscar Niemeyer
31. Memorial JK
32. IPHAN
33. Palácio do Buriti – Biblioteca da CEA
34. IPDF
35. Museu da Cidade
36. Panteão da Pátria
37. Centro Cultural 3 Poderes
38. Memorial dos Povos Indígenas
39. Catetinho
40. Biblioteca do Palácio do Planalto
41. Instituto Histórico e Geográfico do Distrito Federal
42. Biblioteca do Senado
43. Centro de Documentação do Senado
44. Biblioteca da Câmara dos Deputados
45. Centro de Documentação da Câmara dos Deputados
46. Museu de Planaltina – DF (, Câmara e Prefeitura Municipais)
47. Câmara de Vereadores de Planaltina – DF
48. Prefeitura Municipal de Planaltina – DF
49. Cartório de Registro de Imóveis de Planaltina – GO
50. Câmara de Vereadores de Planaltina – GO
51. Prefeitura Municipal de Planaltina - GO
52. Arquivo particular de Sylvia Ficher

São Paulo

53. Biblioteca da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo – Cidade Universitária

54. Biblioteca da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo – FAU Maranhão
55. Biblioteca da Faculdade de Saúde Pública - USP
56. Biblioteca do IEB (Instituto de Estudos Brasileiros)
57. Biblioteca da Faculdade de Educação - USP
58. Biblioteca da Ciências Sociais e Filosofia – FFLCH - USP
59. Biblioteca da Faculdade de História e Geografia – FFLCH - USP
60. Biblioteca Central da Escola Politécnica - USP
61. Biblioteca da Faculdade de Direito - USP
62. Biblioteca da Faculdade de Economia e Administração - USP
63. Biblioteca da Escola de Comunicação e Artes - USP
64. Fundação Vilanova Artigas
65. Arquivo do Estado
66. Biblioteca Mário de Andrade
67. Instituto de Arquitetos do Brasil – IAB - SP
68. Conselho Regional de Engenharia, Arquitetura e Agronomia – SP
69. Arquivo particular de Pedro Paulo de Melo Saraiva
70. Arquivo particular de João Walter Toscano
71. Arquivo particular de José D'Ávila Pompéia
72. Arquivo particular de Jorge Wilhelm

São Carlos

73. Biblioteca Central da Escola de Engenharia de São Carlos - USP
74. Grupo de Pesquisa HabUrb – EESC - USP
75. CeDoc do Departamento de Arquitetura e Urbanismo da EESC-USP

Campinas

76. Arquivo Edgar Leuenroth, do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Unicamp
77. Biblioteca Central do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas

Santa Rita do Sapucaí

78. Arquivo particular de Hélio de Luna Dias

Fontes das Imagens

Capítulo I

1. Registro de Uma Vivência
2. Historia de la Arquitectura Del Renacimiento – La Arquitectura Clássica (Del siglo XV al Siglo XVIII)
3. Historia de la Arquitectura Del Renacimiento – La Arquitectura Clássica (Del siglo XV al Siglo XVIII)
4. Historia de la Arquitectura Del Renacimiento – La Arquitectura Clássica (Del siglo XV al Siglo XVIII)
5. A Cidade na História da Europa
6. Historia de la Arquitectura Del Renacimiento – La Arquitectura Clássica (Del siglo XV al Siglo XVIII)
7. Sem referência
8. Sem referencia
9. Brasília, a Cidade Histórica da América, plano da futura metrópole brasileira
10. Revista Municipal de Engenharia, n. 03
11. Por que, para onde e como mudar a Capital da República
12. História de Brasília
13. Módulo 08
14. Two Brazilian Capitals
15. Habitat, n. 40/1
16. Brasília: Trilha Aberta
17. Arquivo particular de José Otacílio Sabóia Ribeiro
18. Habitat, n. 42
19. Arquivo particular de Ricardo Brasília Paes de Barros Schroeder
20. EPUC - Engenharia e Arquitetura
21. Considerações sobre o Planejamento Urbano – a Proposta de plano de Ação Imediata de Porto Velho
22. Revista de Engenharia Mackenzie, n. 132
23. Módulo 08
24. (Im)Possíveis Brasília
25. Arquivo particular de Edgar Rocha Souza
26. Plano Piloto de Brasília, José Geraldo da Cunha Camargo
27. Plano Piloto da Nova Capital do Brasil, Pedro Paulino Guimarães
28. Brasília, cidade que inventei
29. Arquivo Particular de Hernan Ocampo Landa
30. Módulo 08
31. Brasília: Plano Piloto – Relatório Justificativo, Construtécnica

Capítulo II

1. Brasília, cidade que inventei
2. Tarsila, Anos 20
3. Tarsila, Anos 20
4. Tarsila, Anos 20
5. Tarsila, Anos 20
6. Tarsila, Anos 20
7. Manchete, 21.04.60
8. Projeto Brasília: modernidade e história
9. Arquitetura e Engenharia, n. 61-61-63
10. Brasília, cidade que inventei
11. Brasília, cidade que inventei
12. Brasília, cidade que inventei
13. Brasília, cidade que inventei
14. Brasília, cidade que inventei
15. A Capital da Geopolítica

Capítulo III

1. A Nova Capital do Brasil: Brasília
2. Relatório da Comissão Exploradora do Planalto Central do Brasil – Relatório Cruls
3. Relatório da Comissão Exploradora do Planalto Central do Brasil – Relatório Cruls
4. Relatório da Comissão Exploradora do Planalto Central do Brasil – Relatório Cruls
5. Relatório da Comissão Exploradora do Planalto Central do Brasil – Relatório Cruls
6. Relatório da Comissão Exploradora do Planalto Central do Brasil – Relatório Cruls
7. Relatório da Comissão Exploradora do Planalto Central do Brasil – Relatório Cruls
8. Revista Municipal de Engenharia
9. Atas da Comissão de Mudança
10. Revista Brasileira de Geografia, 1949
11. Por que, para onde e como mudar a Capital da República
12. A História de Brasília
13. A Nova Capital do Brasil: Brasília
14. sem referência
15. Nova Metrópole do Brasil (Relatório Geral de sua localização)
16. Nova Metrópole do Brasil (Relatório Geral de sua localização)
17. Nova Metrópole do Brasil (Relatório Geral de sua localização)
18. Urbanismo no Brasil 1895 – 1965
19. Urbanismo no Brasil 1895 – 1965
20. Le Corbusier 1910-65
21. Arquitetura e Engenharia, n. 61-61-63
22. Arquitetura e Engenharia, n. 61-61-63
23. Módulo 18
24. Módulo 18
25. Módulo 18
26. Arquivo particular de José Geraldo da Cunha Camargo
27. Prefeitura de Planaltina
28. Brasil Arquitetura Contemporânea
29. Manchete, 21.04.60
30. Manchete, 21.04.60
31. Manchete, 21.04.60
32. Antecedentes Históricos, vol. II (1894 – 1945)
33. Antecedentes Históricos, vol. II (1894 – 1945)
34. Manchete, 21.04.60
35. Fundação Vilanova Artigas

Capítulo IV

1. Cidades do Amanhã, Uma História Intelectual do Planejamento e do Projeto Urbano do Século XX
2. Cidades do Amanhã, Uma História Intelectual do Planejamento e do Projeto Urbano do Século XX
3. Historia de la Arquitectura Del Renacimiento – La Arquitectura Clássica (Del siglo XV al Siglo XVII)
4. Cidades do Amanhã, Uma História Intelectual do Planejamento e do Projeto Urbano do Século XX
5. Cidades do Amanhã, Uma História Intelectual do Planejamento e do Projeto Urbano do Século XX
6. Cidades do Amanhã, Uma História Intelectual do Planejamento e do Projeto Urbano do Século XX
7. Cidades do Amanhã, Uma História Intelectual do Planejamento e do Projeto Urbano do Século XX
8. História da Cidade
9. O Significado das Cidades
10. Uma História Crítica da Arquitetura Moderna
11. Orígenes y Desarrollo de la Ciudad Moderna
12. Orígenes y Desarrollo de la Ciudad Moderna
13. Orígenes y Desarrollo de la Ciudad Moderna
14. Orígenes y Desarrollo de la Ciudad Moderna
15. Orígenes y Desarrollo de la Ciudad Moderna
16. Urbanismo
17. Two Brazilian Capitals
18. Le Corbusier, 1887-1965. Cité Frugès and Other Buildings and projects, 1923-1927
19. Le Corbusier, 1887-1965. Cité Frugès and Other Buildings and projects, 1923-1927

20. Uma História Crítica da Arquitetura Moderna
21. História da Cidade
22. Space, Time and Architecture, the growth of new *tradition*
23. A Cidade na História da Europa
24. Urbanismo no Brasil 1895 – 1965
25. Urbanismo no Brasil 1895 – 1965
26. Le Corbusier 1910-65

27. Le Corbusier 1910-65
28. Two Brazilian Capitals
29. Urbanismo no Brasil 1895 – 1965
30. Arquivo particular de João W. Toscano
31. Arquivo particular de João W. Toscano
32. Arquivo particular de João W. Toscano
33. Arquivo particular de João W. Toscano
34. Arquivo particular de João W. Toscano

Capítulo V

1. A História de Brasília
2. Arquivo particular de José Geraldo da Cunha Camargo
3. Arquivo particular de José Geraldo da Cunha Camargo
4. Arquivo particular de José Geraldo da Cunha Camargo
5. Brasília, a Cidade Histórica da América
6. Brasília, a Cidade Histórica da América
7. Brasília, a Cidade Histórica da América
8. Revista Municipal de Engenharia, n. 03
9. Revista Municipal de Engenharia, n. 03
10. Revista Municipal de Engenharia, n. 03
11. Revista Municipal de Engenharia, n. 02
12. Revista Municipal de Engenharia, n. 02
13. Revista Municipal de Engenharia, n. 02
14. Revista Municipal de Engenharia, n. 02
15. Revista Municipal de Engenharia, n. 02
16. Revista Municipal de Engenharia, n. 03
17. Revista Municipal de Engenharia, n. 03
18. Revista Municipal de Engenharia, n. 03
19. Revista Municipal de Engenharia, n. 03
20. Revista Municipal de Engenharia, n. 03
21. Revista Municipal de Engenharia, n. 03
22. Revista Municipal de Engenharia, n. 03
23. Revista Municipal de Engenharia, n. 03

24. Revista Municipal de Engenharia, n. 03
25. Revista Municipal de Engenharia, n. 03
26. Revista Municipal de Engenharia, n. 03
27. Revista Municipal de Engenharia, n. 03
28. Revista Municipal de Engenharia, n. 03
29. Revista Municipal de Engenharia, n. 03
30. Revista Municipal de Engenharia, n. 03
31. Revista Municipal de Engenharia, n. 03
32. Revista Municipal de Engenharia, n. 03
33. Revista Municipal de Engenharia, n. 03
34. Revista Municipal de Engenharia, n. 03
35. Revista Municipal de Engenharia, n. 03
36. Revista Municipal de Engenharia, n. 03
37. Revista Municipal de Engenharia, n. 03
38. Revista Municipal de Engenharia, n. 03
39. Revista Municipal de Engenharia, n. 03
40. Revista Municipal de Engenharia, n. 03
41. Por que, para onde e como mudar a Capital da República
42. Por que, para onde e como mudar a Capital da República
43. Por que, para onde e como mudar a Capital da República
44. Por que, para onde e como mudar a Capital da República
45. Por que, para onde e como mudar a Capital da República
46. Por que, para onde e como mudar a Capital da República

Capítulo VI

1. Brasília, prática e teoria urbanística no Brasil 1956 – 1998
2. Nova Metrópole do Brasil (Relatório Geral de sua localização)
3. História de Brasília
4. História de Brasília
5. Revista Municipal de Engenharia, n. 03
6. Nova Metrópole do Brasil (Relatório Geral de sua localização)
7. Nova Metrópole do Brasil (Relatório Geral de sua localização)
8. Nova Metrópole do Brasil (Relatório Geral de sua localização)
9. Nova Metrópole do Brasil (Relatório Geral de sua localização)
10. Módulo 08
11. Futura Capital Federal – Brasília – Plano Piloto
12. Futura Capital Federal – Brasília – Plano Piloto
13. Futura Capital Federal – Brasília – Plano Piloto
14. Módulo 08
15. Módulo 08
16. Módulo 08
17. Módulo 08
18. Módulo 08
19. Módulo 08
20. Módulo 08
21. Módulo 08
22. Módulo 08
23. Módulo 08
24. Módulo 08
25. Módulo 08
26. Módulo 08
27. Futura Capital Federal – Brasília – Plano Piloto
28. Futura Capital Federal – Brasília – Plano Piloto
29. Futura Capital Federal – Brasília – Plano Piloto
30. Futura Capital Federal – Brasília – Plano Piloto
31. Futura Capital Federal – Brasília – Plano Piloto
32. Futura Capital Federal – Brasília – Plano Piloto
33. Futura Capital Federal – Brasília – Plano Piloto
34. Futura Capital Federal – Brasília – Plano Piloto
35. Futura Capital Federal – Brasília – Plano Piloto
36. Futura Capital Federal – Brasília – Plano Piloto
37. Futura Capital Federal – Brasília – Plano Piloto
38. Futura Capital Federal – Brasília – Plano Piloto

39. Futura Capital Federal – Brasília – Plano Piloto
40. Two Brazilian Capitals
41. Two Brazilian Capitals
42. Plano Piloto da Nova Capital
43. Two Brazilian Capitals
44. Arquitetura e Engenharia, n. 44
45. Arquitetura e Engenharia, n. 44
46. Arquitetura e Engenharia, n. 44
47. Arquitetura e Engenharia, n. 44
48. Arquitetura e Engenharia, n. 44
49. Arquitetura e Engenharia, n. 44
50. Two Brazilian Capitals
51. Plano Piloto da Nova Capital
52. Plano Piloto da Nova Capital
53. Módulo 08
54. Módulo 08
55. Módulo 08
56. Módulo 08
57. Módulo 08
58. Módulo 08
59. Módulo 08
60. Módulo 08
61. Módulo 08
62. Módulo 08
63. Módulo 08
64. Módulo 08
65. Módulo 08
66. Habitat, n. 40/1
67. Habitat, n. 40/1
68. Habitat, n. 40/1
69. Habitat, n. 40/1
70. Habitat, n. 40/1
71. Habitat, n. 40/1
72. Habitat, n. 40/1
73. Habitat, n. 40/1
74. Habitat, n. 40/1
75. Habitat, n. 40/1
76. Habitat, n. 40/1

77. Habitat, n. 40/1
78. Habitat, n. 40/1
79. Habitat, n. 40/1
80. Habitat, n. 40/1
81. Habitat, n. 40/1
82. Habitat, n. 40/1
83. Habitat, n. 40/1
84. Brasília: Trilha Aberta
85. Brasília: Trilha Aberta
86. Brasília: Trilha Aberta
87. Acervo particular de José Otacílio de Sabóia Ribeiro
88. Acervo particular de José Otacílio de Sabóia Ribeiro
89. Acervo particular de José Otacílio de Sabóia Ribeiro
90. Acervo particular de José Otacílio de Sabóia Ribeiro
91. Habitat, n. 42
92. Arquitetura e Engenharia, n. 45
93. Habitat, n. 42
94. Arquitetura e Engenharia, n. 45
95. Arquitetura e Engenharia, n. 45
96. Arquitetura e Engenharia, n. 45
97. Arquitetura e Engenharia, n. 45
98. Habitat, n. 42
99. Habitat, n. 42
100. Habitat, n. 42
101. Habitat, n. 42
102. Habitat, n. 42
103. Habitat, n. 42
104. Habitat, n. 42
105. Habitat, n. 42
106. Habitat, n. 42
107. Habitat, n. 42
108. Habitat, n. 42
109. Habitat, n. 42
110. Habitat, n. 42
111. Habitat, n. 42
112. Habitat, n. 42
113. Habitat, n. 42
114. Habitat, n. 42
115. Habitat, n. 42
116. Habitat, n. 42
117. Habitat, n. 42
118. Habitat, n. 42
119. Habitat, n. 42
120. Habitat, n. 42
121. Habitat, n. 42
122. Habitat, n. 42
123. Habitat, n. 42
124. Two Brazilian Capitals
125. Two Brazilian Capitals
126. Acervo particular de Ricardo Brasílico Paes de Barros Schroeder
127. Acervo particular de Ricardo Brasílico Paes de Barros Schroeder
128. Acervo particular de Ricardo Brasílico Paes de Barros Schroeder
129. EPUC - Engenharia e Arquitetura
130. EPUC - Engenharia e Arquitetura
131. EPUC - Engenharia e Arquitetura
132. EPUC - Engenharia e Arquitetura
133. EPUC - Engenharia e Arquitetura
134. Considerações sobre o Planejamento Urbano – a Proposta de plano de Ação Imediata de Porto Velho
135. Considerações sobre o Planejamento Urbano – a Proposta de plano de Ação Imediata de Porto Velho
136. Considerações sobre o Planejamento Urbano – a Proposta de plano de Ação Imediata de Porto Velho
137. Considerações sobre o Planejamento Urbano – a Proposta de plano de Ação Imediata de Porto Velho
138. Considerações sobre o Planejamento Urbano – a Proposta de plano de Ação Imediata de Porto Velho
139. Considerações sobre o Planejamento Urbano – a Proposta de plano de Ação Imediata de Porto Velho
140. Considerações sobre o Planejamento Urbano – a Proposta de plano de Ação Imediata de Porto Velho
141. Considerações sobre o Planejamento Urbano – a Proposta de plano de Ação Imediata de Porto Velho
142. Considerações sobre o Planejamento Urbano – a Proposta de plano de Ação Imediata de Porto Velho
143. Considerações sobre o Planejamento Urbano – a Proposta de plano de Ação Imediata de Porto Velho
144. Considerações sobre o Planejamento Urbano – a Proposta de plano de Ação Imediata de Porto Velho
145. Revista de Engenharia Mackenzie, ano XLII, n. 132
146. Revista de Engenharia Mackenzie, ano XLII, n. 132
147. Revista de Engenharia Mackenzie, ano XLII, n. 132
148. Revista de Engenharia Mackenzie, ano XLII, n. 132
149. Revista de Engenharia Mackenzie, ano XLII, n. 132
150. Revista de Engenharia Mackenzie, ano XLII, n. 132
151. Revista de Engenharia Mackenzie, ano XLII, n. 132
152. Revista de Engenharia Mackenzie, ano XLII, n. 132
153. Revista de Engenharia Mackenzie, ano XLII, n. 132
154. Módulo 08
155. Módulo 08
156. Habitat, n. 40/1
157. Módulo 08
158. Habitat, n. 40/1
159. Habitat, n. 40/1
160. Habitat, n. 40/1
161. Habitat, n. 40/1
162. Habitat, n. 40/1
163. Habitat, n. 40/1
164. Habitat, n. 40/1
165. Habitat, n. 40/1
166. Habitat, n. 40/1
167. Two Brazilian Capitals
168. Two Brazilian Capitals
169. Two Brazilian Capitals
170. Módulo 08
171. Módulo 08
172. Módulo 08
173. Módulo 08
174. Módulo 08
175. Módulo 08
176. Módulo 08
177. Arquitetura e Engenharia, n. 46
178. Arquitetura e Engenharia, n. 46
179. Arquitetura e Engenharia, n. 46
180. (Im)Possíveis Brasília
181. (Im)Possíveis Brasília
182. (Im)Possíveis Brasília
183. (Im)Possíveis Brasília
184. Acervo particular de Edgar Rocha Souza
185. Acervo particular de Edgar Rocha Souza
186. Acervo particular de Edgar Rocha Souza
187. Acervo particular de Edgar Rocha Souza
188. Acervo particular de Edgar Rocha Souza
189. Acervo particular de Edgar Rocha Souza
190. Acervo particular de Edgar Rocha Souza
191. Acervo particular de Edgar Rocha Souza
192. Acervo particular de Edgar Rocha Souza
193. Acervo particular de Edgar Rocha Souza
194. Acervo particular de Edgar Rocha Souza
195. Acervo particular de Edgar Rocha Souza
196. Acervo particular de Edgar Rocha Souza
197. Acervo particular de Edgar Rocha Souza
198. Acervo particular de Edgar Rocha Souza
199. Acervo particular de Edgar Rocha Souza
200. Acervo particular de José Geraldo da Cunha Camargo
201. Acervo particular de José Geraldo da Cunha Camargo
202. Acervo particular de José Geraldo da Cunha Camargo
203. Acervo particular de José Geraldo da Cunha Camargo
204. Acervo particular de José Geraldo da Cunha Camargo
205. Acervo particular de José Geraldo da Cunha Camargo
206. Acervo particular de José Geraldo da Cunha Camargo
207. Acervo particular de José Geraldo da Cunha Camargo
208. Acervo particular de José Geraldo da Cunha Camargo
209. Acervo particular de José Geraldo da Cunha Camargo
210. Acervo particular de Pedro Paulino Guimarães
211. Acervo particular de Pedro Paulino Guimarães
212. Acervo particular de Pedro Paulino Guimarães
213. Acervo particular de Pedro Paulino Guimarães
214. Acervo particular de Pedro Paulino Guimarães
215. Acervo particular de Pedro Paulino Guimarães

216. Acervo particular de Pedro Paulino Guimarães
217. Acervo particular de Pedro Paulino Guimarães
218. Acervo particular de Pedro Paulino Guimarães
219. Acervo particular de Pedro Paulino Guimarães
220. Acervo particular de Pedro Paulino Guimarães
221. Acervo particular de Pedro Paulino Guimarães
222. Acervo particular de Pedro Paulino Guimarães
223. Acervo particular de Pedro Paulino Guimarães
224. Acervo particular de Pedro Paulino Guimarães
225. Acervo particular de Pedro Paulino Guimarães
226. Acervo particular de Pedro Paulino Guimarães
227. Acervo particular de Pedro Paulino Guimarães
228. Acervo particular de Pedro Paulino Guimarães
229. Acervo particular de Pedro Paulino Guimarães
230. Acervo particular de Pedro Paulino Guimarães
231. Acervo particular de Pedro Paulino Guimarães
232. Acervo particular de Pedro Paulino Guimarães
233. Brasília, cidade que inventei
234. Brasília, cidade que inventei
235. Brasília, cidade que inventei
236. Brasília, cidade que inventei
237. Brasília, cidade que inventei
238. Brasília, cidade que inventei
239. Brasília, cidade que inventei
240. Brasília, cidade que inventei
241. Brasília, cidade que inventei
242. Brasília, cidade que inventei
243. Croqui de Hernan Ocampo Landa
244. Módulo 08
245. Módulo 08
246. Two Brazilian Capitals
247. Módulo 08
248. Two Brazilian Capitals

249. Two Brazilian Capitals
250. Two Brazilian Capitals
251. Two Brazilian Capitals
252. Módulo 08
253. Módulo 08
254. Módulo 08
255. Módulo 08
256. Brasília: Plano Piloto – Relatório Justificativo
257. Brasília: Plano Piloto – Relatório Justificativo
258. Brasília: Plano Piloto – Relatório Justificativo
259. Brasília: Plano Piloto – Relatório Justificativo
260. Brasília: Plano Piloto – Relatório Justificativo
261. Brasília: Plano Piloto – Relatório Justificativo
262. Brasília: Plano Piloto – Relatório Justificativo
263. Brasília: Plano Piloto – Relatório Justificativo
264. Brasília: Plano Piloto – Relatório Justificativo
265. Brasília: Plano Piloto – Relatório Justificativo
266. Brasília: Plano Piloto – Relatório Justificativo
267. Brasília: Plano Piloto – Relatório Justificativo
268. Brasília: Plano Piloto – Relatório Justificativo
269. Brasília: Plano Piloto – Relatório Justificativo
270. Brasília: Plano Piloto – Relatório Justificativo
271. Brasília: Plano Piloto – Relatório Justificativo
272. Brasília: Plano Piloto – Relatório Justificativo
273. Brasília: Plano Piloto – Relatório Justificativo
274. Brasília: Plano Piloto – Relatório Justificativo
275. Brasília: Plano Piloto – Relatório Justificativo
276. Brasília: Plano Piloto – Relatório Justificativo
277. Brasília: Plano Piloto – Relatório Justificativo
278. Brasília: Plano Piloto – Relatório Justificativo
279. Brasília: Plano Piloto – Relatório Justificativo
280. Brasília: Plano Piloto – Relatório Justificativo
281. Brasília: Plano Piloto – Relatório Justificativo
282. Brasília: Plano Piloto – Relatório Justificativo

Capítulo VII

1. Por que, para onde e como mudar a Capital da República
2. Módulo 08
3. Considerações sobre o Planejamento Urbano – a Proposta de plano de Ação Imediata de Porto Velho
4. Habitat, n. 42
5. Módulo 08
6. Módulo 08
7. Arquivo particular de José Otacílio de Sabóia Ribeiro
8. Acervo particular de José Geraldo da Cunha Camargo
9. Brasília, a Cidade Histórica da América
10. Módulo 08
11. Arquivo particular de Ricardo Brasília Paes de Barros Schroeder
12. Arquivo particular de José Geraldo da Cunha Camargo
13. Revista Municipal de Engenharia, n. 02
14. Por que, para onde e como mudar a Capital da República
15. História de Brasília
16. Arquivo particular de José Otacílio de Sabóia Ribeiro
17. Módulo 08
18. Brasília: Plano Piloto – Relatório Justificativo, Construtécnica
19. Habitat, n. 40/1, São Paulo
20. Considerações sobre o Planejamento Urbano – a Proposta de plano de Ação Imediata de Porto Velho
21. Habitat, n. 42, São Paulo
22. Plano Piloto de Brasília, José Geraldo da Cunha Camargo
23. Brasília: Trilha Aberta
24. Futura Capital Federal – Brasília – Plano Piloto, Carlos Cascaldi et al
25. Plano Piloto da Nova Capital - Arquitetos Associados - Boruch Milmann
26. Habitat, n. 42
27. Considerações sobre o Planejamento Urbano – a Proposta de plano de Ação Imediata de Porto Velho
28. Habitat, n. 40/1
29. Brasília, cidade que inventei
30. A Cidade Histórica da América
31. Arquivo particular de José Geraldo da Cunha Camargo e Brasília
32. Futura Capital Federal – Brasília – Plano Piloto, Carlos Cascaldi
33. Habitat, n. 40/1
34. Arquivo particular de José Otacílio de Sabóia Ribeiro
35. Plano Piloto de Brasília, José Geraldo da Cunha Camargo
36. Plano Piloto da Nova Capital do Brasil, Pedro Paulino Guimarães
37. Habitat, n. 42
38. Habitat, n. 42
39. Acervo particular de Pedro Paulo de Melo Saraiva
40. Habitat, n. 40/1
41. Arquivo particular de Edgar Rocha Souza
42. Brasília, cidade que inventei
43. Considerações sobre o Planejamento Urbano – a Proposta de plano de Ação Imediata de Porto Velho
44. Revista Municipal de Engenharia, n. 03
45. Arquivo particular de Ricardo Brasília Paes de Barros Schroeder
46. Módulo 08
47. Módulo 08
48. Habitat, n. 40/1
49. Arquivo particular de Edgar Rocha Souza
50. Brasília: Plano Piloto – Relatório Justificativo, Construtécnica S/A
51. Módulo 08
52. Plano Piloto de Brasília, José Geraldo da Cunha Camargo
53. Brasília: Plano Piloto – Relatório Justificativo, Construtécnica S/A
54. Plano Piloto da Nova Capital do Brasil, Pedro Paulino Guimarães
55. Plano Piloto da Nova Capital do Brasil, Pedro Paulino Guimarães
56. Arquivo particular de José Geraldo da Cunha Camargo
57. Brasília, a Cidade Histórica da América
58. História de Brasília
59. Módulo 08
60. Habitat, n. 40/1
61. Arquivo particular de Edgar Rocha Souza
62. Brasília, cidade que inventei
63. Módulo 08
64. Habitat, n. 42
65. EPUC - Engenharia e Arquitetura
66. Brasília: Plano Piloto – Relatório Justificativo, Construtécnica

67. Considerações sobre o Planejamento Urbano – a Proposta de plano de Ação Imediata de Porto Velho
68. Habitat, n. 40/1
69. Módulo 08
70. Plano Piloto de Brasília, José Geraldo da Cunha Camargo
71. Brasília, cidade que inventei
72. Plano Piloto da Nova Capital do Brasil, Pedro Paulino Guimarães
73. Plano Piloto da Nova Capital do Brasil, Pedro Paulino Guimarães
74. Plano Piloto da Nova Capital do Brasil, Pedro Paulino Guimarães
75. Plano Piloto da Nova Capital do Brasil, Pedro Paulino Guimarães
76. Plano Piloto da Nova Capital do Brasil, Pedro Paulino Guimarães
77. Plano Piloto da Nova Capital do Brasil, Pedro Paulino Guimarães
78. Módulo 08
79. Habitat, n. 40/1
80. Habitat, n. 40/1
81. Arquivo particular de Hernan Ocampo Landa
82. Habitat, n. 40/1
83. Arquivo particular de Ricardo Brasília Paes de Barros Schroeder
84. Módulo 08
85. Habitat, n. 40/1
86. Revista Municipal de Engenharia, n. 03
87. Habitat, n. 40/1
88. EPUC - Engenharia e Arquitetura
89. Considerações sobre o Planejamento Urbano – a Proposta de plano de Ação Imediata de Porto Velho
90. Brasília, cidade que inventei
91. Nova Metrópole do Brasil (Relatório Geral de sua localização)
92. Habitat, n. 40/1
93. Considerações sobre o Planejamento Urbano – a Proposta de plano de Ação Imediata de Porto Velho
94. Revista de Engenharia Mackenzie, ano XLII, n. 132
95. Módulo 08
96. Arquivo particular de Hernan Ocampo Landa
97. Módulo 08
98. Arquivo particular de Edgar Rocha Souza
99. Por que, para onde e como mudar a Capital da República
100. Arquivo particular de Ricardo Brasília Paes de Barros Schroeder
101. Brasília: Trilha Aberta
102. Arquivo particular de José Geraldo da Cunha Camargo
103. Brasília, a Cidade Histórica da América
104. Arquivo particular de José Otacílio de Sabóia Ribeiro
105. Revista Municipal de Engenharia, n. 03
106. História de Brasília
107. Brasília: Plano Piloto – Relatório Justificativo, Construtécnica S/A
108. Futura Capital Federal – Brasília – Plano Piloto, Carlos Cascaldi et al
109. Brasília, a Cidade Histórica da América
110. Habitat, n. 40/1
111. Plano Piloto de Brasília, José Geraldo da Cunha Camargo
112. Arquivo particular de Edgar Rocha Souza
113. Revista Municipal de Engenharia, n. 03
114. Revista de Engenharia Mackenzie, n. 132
115. Módulo 08
116. Arquivo particular de Edgar Rocha Souza
117. Revista Municipal de Engenharia, n. 03
118. Urbanismo
119. Habitat, n. 42
120. Plano Piloto de Brasília, José Geraldo da Cunha Camargo
121. Brasília, cidade que inventei
122. Brasília, cidade que inventei

Parte V

Anexos

Anexos

Anexo 01

1. A Formulação do Edital para o Concurso Nacional para o Plano Piloto da Nova Capital do Brasil

Proposição do IAB para o Edital a ser elaborado pela NOVACAP

EXMO. SR. PRESIDENTE DA REPÚBLICA DOS ESTADOS UNIDOS DO BRASIL

O Instituto de Arquitetos do Brasil, como órgão representativo dos arquitetos brasileiros, vem acompanhando, com especial interesse, as medidas tomadas pelo Governo da República para o cumprimento do texto da Constituição Brasileira, que visam o planejamento e construção da futura Capital do país.

2 – Da atitude inicial de simples expectativa, foi nossa entidade procurando a cada passo – em que se tomavam providências preliminares capazes de tornarem realidade o futuro empreendimento – manter contato com os responsáveis pela execução dessas providências e oferecer a sua colaboração, a fim de propiciar, pelos valores da arquitetura e urbanismo brasileiros que congrega, os melhores rumos para a fase do planejamento da futura Capital.

3 – A 3 de janeiro de 1955 dirigimos ofício n. 226-54 ao Presidente da Comissão de Estudos e Planejamento da Nova Capital do Brasil, onde perguntávamos se já existia critério formado sobre a elaboração do projeto e quais as medidas tomadas, até aquele momento para sua elaboração, oferecendo, ainda, a colaboração de nossa entidade nos trabalhos preliminares.

4 – A 3 de agosto de 1955, em ofício dirigido ao Exmo. Sr. Presidente da República, lançávamos apelo, no sentido de se obter a contribuição de profissionais do mais alto valor, através da seleção por concurso.

5 – A 8 de setembro, através do nosso Departamento de São Paulo, reafirmávamos ao Exmo. Sr. Presidente da República, a necessidade da colaboração de nossa entidade, como orientadora da participação dos arquitetos nacionais no planejamento da nova Capital.

6 – Ainda no referido ano de 1955, teve o Instituto de Arquitetos do Brasil oportunidade de enviar uma Comissão que, em contato com o Presidente da Comissão de Localização da Nova Capital Federal, fez sentir o interesse

dos arquitetos nacionais pelo empreendimento e a necessidade de sua colaboração, adotado o critério de seleção por concurso público.

7 – É de se registrar o cuidado com que nossa instituição vem agindo, no sentido de não ser perturbado o andamento das medidas preliminares para a mudança da Capital, sem forçar mesmo o **debate público, sobre o reexame e atualização dos motivos que a determinaram**, bem como a fixação do número de habitantes e escolha do local, deliberações, essas, já constantes de preceito legal.

8 – Considerando o teor das cartas enviadas ao nosso Instituto pelo Presidente da Comissão de Localização da Nova Capital Federal e as declarações do mesmo, feitas à imprensa, assim como o que se pôde ver nos complementos cinematográficos nacionais exibidos que focalizaram o assunto, chega-se à conclusão de:

não existirem ainda todos os elementos básicos indispensáveis ao Planejamento propriamente dito da nova Capital, nem critério firmado para a direção dos trabalhos de planejamento.

9 – Assim sendo, não podia o Instituto de Arquitetos do Brasil se furtar ao dever de se dirigir a V. Excia., esclarecendo fatos e sugerindo medidas que possam, realmente dar a solução requerida para o planejamento da Capital do país, de acordo com os mais adiantados princípios contemporâneos de planejamento.

10 – Considerando que se torna imprescindível a mais rápida solução para a realização do empreendimento, conforme já manifestado por V. Excia.;

10.1 – Considerando ser indispensável a escolha de profissional que com sua equipe, participando já da fase dos trabalhos preliminares do planejamento, possa melhor coordenar e orientar os serviços necessários ao **planejamento definitivo**, com a devida vênia, tomamos a liberdade de sugerir:

1º - a instituição de concurso público entre profissionais brasileiros, com a finalidade específica de seleção para escolha daquele que será incumbido de coordenar os trabalhos preliminares do planejamento e executar o Plano Regional e o Plano de urbanização, de acordo com edital, cujos pontos básicos contarão de:

a) somente poderão concorrer, individualmente ou em equipe, os profissionais diplomados, legalmente habilitados de acordo com o Decreto-Lei n. 8.620, por portadores de carteiras emitidas pelos Conselhos Regionais de Engenharia e Arquitetura, podendo, entretanto, o vencedor completar sua equipe posteriormente, com os técnicos estrangeiros, cuja colaboração julgar necessária;

b) da elaboração de um esquema de Plano Regional para a área da nova Capital e dos estabelecimentos das diretrizes para o Plano de Urbanização da mesma, integradas de modo a que se obtenha o equilíbrio TERRITÓRIO-POPULAÇÃO-ECONOMIA;

c) com base nos estudos preliminares do aspecto físico do terreno, já executados para a escolha do sítio da nova Capital e os dados complementares a serem fornecidos pela Comissão de Concurso, deverão os concorrentes:

c.1 – apresentar a estrutura dos procedimentos necessários à elaboração do programa a ser seguido no planejamento;

c.2 – apresentar, graficamente, sob a forma de um **anteprojeto**, calcado nessa estruturação, as proposições preconizadas para a integração dos fatores físico-econômicos e político-administrativos do futuro conglomerado humano e que servirá de base para orientação dos trabalhos posteriores do planejamento definitivo.

2º - a constituição de comissão de concurso, com a participação de representantes do Instituto de Arquitetos do Brasil, encarregada de complementar o programa do mesmo, executar sua Regulamentação, estudar a organização do Júri, as premiações e remunerações, tomando-se por base as recomendações acima enumeradas;

3º - tendo em vista que os mais categorizados profissionais brasileiros acham-se interessados em participar do concurso, sugerimos sejam convidados para integrar o Júri 3 urbanistas estrangeiros de reconhecido renome, um representante direto da Presidência da República um representante da classe de engenheiros nacionais e 2 representantes do Instituto de Arquitetos do Brasil, sendo presidido pelo Presidente da Comissão de Localização da Nova Capital Federal, todos nomeados pelo Exmo. Sr. Presidente da República;

4º - considerando a conveniência de manter o espírito e os princípios mais adiantados do urbanismo contemporâneo, julgamos da conveniência dos 3 urbanistas estrangeiros, acima referidos, serem escolhidos entre os seguintes: Walter Gropius, R. Neutra, Percy J. Marshall, Max Lock, Alvar Aalto, Clarence Stein, Le Corbusier e Mario Pane.

11 – As recomendações acima foram objeto de acurados estudos das comissões designadas para tal fim, pelo Instituto de Arquitetos do Brasil, ratificadas pelos Departamentos Estaduais e pelo Conselho Diretor, expressando os reais interesses da classe dos arquitetos nacionais.

Assim sendo apelamos para o espírito esclarecido de V. Excia., a fim de que, orientando o problema dentro dos princípios contemporâneos de planejamento, possa ver aumentado o prestígio de nossos profissionais no conceito internacional conquistado após anos de dedicação.

Ary Garcia Roza, Presidente.¹

Edital elaborado pela NOVACAP**I - Inscrição**

1. Poderão participar do concurso as pessoas físicas ou jurídicas domiciliadas no país, regularmente habilitadas para o exercício da engenharia, da arquitetura e do urbanismo.
2. As inscrições dos concorrentes estarão abertas dentro de 10 (dez) dias a partir da data da publicação do presente Edital no Diário Oficial da união e serão feitas mediante requerimento dirigido ao Presidente da Comissão, pelo prazo de 15 dias, contado da abertura das inscrições.
3. O Plano Piloto deverá abranger:
 - a) 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);
 - b) relatório justificativo.
4. Os concorrentes poderão apresentar, dentro de suas possibilidades, os elementos que serviram de base ou que comprovem as razões fundamentais de seus planos, como sejam:
 - a) esquema cartográfico da utilização prevista para a área do Distrito Federal, com a localização aproximada das zonas de produção agrícola, urbana, industrial, de preservação dos recursos naturais - inclusive florestas, caça e pesca, controle de erosão e proteção de mananciais - e das redes de comunicação (escala 1: 50.000);
 - b) cálculo do abastecimento de energia elétrica, de água e de transporte, necessários à vida da população urbana;
 - c) esquema do programa de desenvolvimento da cidade, indicando a progressão por etapas e a duração provável de cada uma;
 - d) elementos técnicos para serem utilizados na elaboração de uma lei reguladora da utilização da terra e dos recursos naturais da região;
 - e) previsão do abastecimento de energia elétrica, de água, de transporte e dos demais elementos essenciais à vida da população urbana;
 - f) equilíbrio e estabilidade econômica da região, sendo previstas oportunidades de trabalho para toda a população e remuneração para os investimentos planejados;
 - g) previsão de um desenvolvimento progressivo equilibrado, assegurando a aplicação dos investimentos no mais breve espaço de tempo e a existência dos abastecimentos e serviços necessários à população em cada etapa do programa;
 - h) distribuição conveniente da população nas aglomerações urbanas e nas zonas de produção agrícola, de modo a criar condições adequadas de convivência social.
1. Só poderão participar deste concurso equipes dirigidas por arquitetos, engenheiros ou urbanistas, domiciliados no país e devidamente registrados no Conselho Federal de Engenharia e Arquitetura.
2. O Plano Piloto deverá ser executado a tinta, cópia heliográfica ou fotostática, sobre fundo branco e trazer a assinatura dos seus autores, sendo vedada a apresentação de variantes, podendo, entretanto, o candidato apresentar mais de um projeto.
3. Os relatórios devem ser apresentados em sete vias.
4. O Júri, presidido pelo Presidente da Cia. Urbanizadora da Nova Capital do Brasil, compor-se-á de: dois representantes da Cia. Urbanizadora da Nova Capital do Brasil, um do Instituto de Arquitetos do Brasil, um do Clube de Engenharia e dois urbanistas estrangeiros.
5. Os trabalhos deverão ser entregues dentro de 120 dias, a partir da data da abertura das inscrições.
6. O Júri iniciará seu trabalho dentro de cinco dias a contar da data do encerramento do concurso e o resultado será publicado logo após a conclusão do julgamento.
7. Os concorrentes, quando convocados, farão defesa oral de seus respectivos projetos perante o Júri.
8. A decisão do Júri será fundamentada, não cabendo dela qualquer recurso.
9. Após a publicação do resultado do julgamento, a Cia. Urbanizadora da Nova Capital do Brasil poderá expor os trabalhos em lugar acessível ao público.
10. Os autores do plano Piloto, classificados em primeiro, segundo, terceiro, quarto e quinto lugares, receberão os prêmios de Cr\$ 1.000.000,00 (um milhão de cruzeiros), Cr\$ 500.000,00 (quinhentos mil cruzeiros), Cr\$ 400.000,00 (quatrocentos mil cruzeiros), Cr\$ 300.000,00 (trezentos mil cruzeiros) e Cr\$ 200.000,00 (duzentos mil cruzeiros), respectivamente.
11. Desde que haja perfeito acordo entre os autores classificados em primeiro lugar e a Cia. Urbanizadora da Nova Capital do Brasil, terão aqueles a preferência para o desenvolvimento do projeto.
12. O Júri não será obrigado a classificar os cinco melhores trabalhos e conseqüentemente a designar concorrentes que devam ser premiados, se, a seu juízo, não houver trabalhos merecedores de todos ou de alguns dos prêmios estipulados.
13. Todo trabalho premiado passará a ser propriedade da Cia. Urbanizadora da Nova Capital do Brasil após o pagamento do prêmio estipulado, podendo dele fazer o uso que achar conveniente.
14. A Comissão de Planejamento da Construção e da Mudança da Capital Federal coloca à disposição dos concorrentes,

para consulta, os seguintes elementos:

- a) mosaico aerofotográfico, na escala de 1:50.000, com curvas de forma de 20 em 20 metros (apoiados em pontos de altura determinados no terreno por altímetro de precisão Wallace & Tiernan) de todo o Distrito Federal;
 - b) mapas de drenagem de todo o Distrito Federal;
 - c) mapas de Geologia de todo o Distrito Federal;
 - d) mapas de solos para obras de engenharia de todo o Distrito Federal;
 - e) mapas de solos para agricultura de todo o Distrito Federal;
 - f) mapas de utilização atual da terra de todo o Distrito Federal;
 - g) mapa de conjunto, indicando locais para perfuração de poços, exploração de pedreiras, instalações de usinas hidrelétricas, áreas para cultura, áreas para criação de gado, áreas para recreação, locais para aeroportos, etc., etc.;
 - h) mapa topográfico regular, na escala de 1:25.000, com curvas de nível de 5 em 5 metros, executado por aerofotogrametria, cobrindo todo o sítio da Capital (cerca de 1.000 Km²) e mais uma área de 1.000 Km² a leste do sítio da Capital. Abrangendo a cidade de Planaltina e grande parte do vale do Rio São Bartolomeu;
 - i) ampliação fotográfica dos mapas do sítio da Capital (200 Km²) para a escala de 1:5.000, com curvas de nível de 5 em 5 metros;
 - j) mapas detalhados de drenagem, geologia, solos para engenharia, solos para agricultura e utilização da terra, do sítio da cidade (1.000 Km²) e mais 1.000 Km² a leste desse sítio;
 - k) mapas topográficos regulares, na escala de 1:2.000, com curvas de nível de metro em metro e de dois em dois metros, da área de 150 Km², indicada como ideal para a localização da zona urbana da Capital Federal;
 - l) relatório minucioso relativo aos estudos do solo e do subsolo, do macro clima e do micro clima, das águas superficiais e subterrâneas, das possibilidades agrícolas e pecuárias, etc.
1. Caberá aos concorrentes providenciar as cópias heliográficas, fotográficas, etc., que julgarem indispensáveis à elaboração dos projetos, sendo que, para esse fim, serão fornecidos os seguintes elementos:
 - a) mapas topográficos regulares em 1:25.000, com curvas de 5 em 5 metros, do sítio da Capital;
 - b) mapas ampliados para a escala de 1:5.000, de 200 Km² do sítio da Capital;
 - c) mapas topográficos regulares, na escala de 1:2.000, com curvas de nível de metro em metro e de dois em dois metros, da área de 150 Km², indicada como ideal para a localização da zona urbana da Capital Federal.
 2. A Comissão de Planejamento da Construção e da Mudança da Capital Federal facilitará aos concorrentes visita ao local da futura Capital, para melhor conhecimento da região.
 3. Qualquer consulta ou pedido de esclarecimento sobre o presente concurso deverá ser feito por escrito, sendo que as respostas respectivas serão remetidas a todos os demais concorrentes.
 4. As publicações relativas ao concurso serão insertas no Diário Oficial da União e em outros jornais de grande circulação no Distrito Federal e nas principais Capitais Estaduais.
 5. A Comissão de planejamento da Construção e da Mudança da Capital Federal, considerando que o planejamento de edifícios escapa ao âmbito deste concurso, decidiu que os projetos dos futuros edifícios públicos serão objeto de deliberações posteriores, a critério desta Comissão.
 6. A participação neste concurso importa, da parte dos concorrentes, em integral concordância com os termos deste Edital.

Rio de Janeiro, 19 de setembro de 1956.

Ernesto Silva, Presidente. ²

Cartas entre o representante do IAB e os representantes da NOVACAP sobre as mudanças necessárias no Edital

Carta de Ary Garcia Roza ao Presidente da NOVACAP:

Rio de Janeiro, 12 de outubro de 1956.

Senhor Presidente

De acordo com os entendimentos verbais e as declarações prestadas por V. Excia., por ocasião da entrevista coletiva concedida ao Conselho Diretor deste Instituto sobre o Edital do concurso nacional do Plano Piloto da Nova Capital do Brasil, vimos solicitar, conforme ficou estabelecido naquela oportunidade, sejam confirmados os esclarecimentos sobre os seguintes itens do referido Edital:

Item 8 que os 2 (dois representantes da Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil no Júri serão arquitetos e que na indicação dos urbanistas estrangeiros, será tomada em consideração a lista de nomes já fornecida por este Instituto;

Item 9 que o prazo de 120 (cento e vinte) dias, para a entrega dos trabalhos, será contado a partir do encerramento das inscrições;

Item 15 qual a garantia a ser dada pela Companhia ao vencedor do concurso, para que lhe seja assegurado o direito de desenvolvimento do projeto;

Item 18 que, ao invés de ser colocada à disposição, para consulta, seja fornecida aos concorrentes cópia do Relatório;

Tendo as consultas formuladas neste ofício sido objeto de deliberação do nosso Conselho Diretor, aguardamos o pronunciamento de V. Excia. Para que possamos esclarecer, de público, os nossos associados sobre a participação do concurso. Valemo-nos da oportunidade para reiterar os protestos de nossa mais distinta consideração.
Ary Garcia Roza, Presidente.³

Carta do Presidente da NOVACAP ao representante do IAB:

Rio de Janeiro, 16 de outubro de 1956.

Sr. Presidente:

Em complemento à exposição que tive oportunidade de fazer aos Diretores e Representantes do Instituto de Arquitetos do Brasil, esclareço, pelo presente, alguns pontos do Edital do Concurso Nacional do Plano Piloto da Nova Capital do Brasil, os quais suscitaram dúvidas na sua interpretação.

Assim, o artigo 15 deverá ser assim entendido:

Os autores classificados em primeiro lugar ficarão encarregados do desenvolvimento do projeto, desde que haja perfeito acordo com a Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil sobre as condições para a execução desse trabalho. Comunico-lhe, ainda, que determinei seja o prazo de 120 dias para a entrega do Plano Piloto, contado a partir da data do encerramento das inscrições e que sejam fornecidas aos concorrentes, cópias do relatório Belcher, nas partes que lhes possam interessar.

Reitero os meus protestos de elevado apreço.

Israel Pinheiro, Presidente.⁴

Carta de Oscar Niemeyer, representante da NOVACAP, ao representante do IAB:

Ao Sr. Dr. Ary Garcia Roza

DD. Presidente do Instituto de Arquitetos do Brasil

O Departamento de Arquitetura e Urbanismo da Companhia Urbanizadora responde às consultas formuladas, até esta data, pelos concorrentes ao Plano Piloto da Nova Capital:

- 1 - Ventos dominantes
Predominam os ventos leste
- 2 - Estrada de ferro
Uma estrada de ferro deverá ligar Anápolis ou Vianópolis à Nova Capital.
- 3 - Estrada de rodagem
Deverá ser projetada de Anápolis a Brasília.
- 4 - Represa, Hotel, Palácio Residencial e Aeroporto
A represa (cujo nível corresponderá à cota 997), o hotel e o palácio residencial ficarão situados de acordo com a planta já fixada e à disposição dos concorrentes. O palácio do Governo projetado aguardará fixação do Plano Piloto. Nessa planta se acha também localizado o aeroporto definitivo, já em construção.
- 5 - Ministérios
Para os estudos do Plano Piloto permanece a atual organização ministerial, acrescida de três ministérios. Somente cerca de 30% dos funcionários serão transferidos.
- 6 - Indústria e Agricultura
Deverá prever-se um desenvolvimento limitado, em vista do caráter político-administrativo da Nova Capital.
- 7 - Loteamento e tipo de propriedade
O assunto aguardará sugestões do Plano-Piloto.
- 8 - Densidade
Provisão para 500.000 habitantes, no máximo.
- 9 - Construções em andamento
Estão sendo iniciadas as obras de um hotel e de um palácio residencial para o Presidente da República. Além dessas obras, estão em construção, em caráter provisório, as instalações necessárias ao funcionamento da Companhia Urbanizadora e dos serviços que ali se iniciam.
- 10 - Relatório
Foi enviada cópia do relatório ao Instituto de Arquitetos do Brasil e à Faculdade de Arquitetura de São Paulo.
- 11 - Apresentação dos trabalhos
Os concorrentes terão plena liberdade na apresentação de seus projetos, inclusive no uso de cores, etc.
- 12 - Escala
A escala para o Plano Piloto permanecerá de 1:25.000, entretanto será permitido aos concorrentes apresentar detalhes do referido plano na escala que desejarem.
- 13 - Colaboradores
O arquiteto inscrito no concurso para o Plano Piloto de Brasília terá plena liberdade na escolha de seus colaboradores, que poderão assinar as plantas apresentadas.
- 14 - Defesa oral
Na defesa oral, os arquitetos poderão ter a assistência de seus colaboradores.

Oscar Niemeyer, Diretor Dep. U.A.⁵

2. Posicionamento do Júri no Concurso Nacional para o Plano Piloto da Nova Capital do Brasil

Carta de Paulo Antunes Ribeiro Demitindo-se do Corpo de Jurados do Concurso

Rio de Janeiro, 15 de março de 1957

Ao Sr. Dr. Israel Pinheiro

Presidente da Cia. Urbanizadora da Nova Capital do Brasil

Ministério da Educação

Nesta

Prezado Senhor

Antes de mais nada apresento à V. S. as minhas desculpas por ter deixado o recinto de trabalho onde funciona o Júri do concurso de Brasília esta manhã sem esperá-lo para comunicar a solução que tomei.

Tomei conhecimento, já decidida, da resolução a que chegaram três membros estrangeiros e Oscar Niemeyer à respeito da classificação final dos ante-projetos apresentados, restando-me tão somente aceitar ou votar em separado. Como não concorde em absoluto com o critério adotado no julgamento, uma vez que segundo o ponto de vista do Instituto de Arquitetos do Brasil o que se deveria achar era uma equipe que demonstrasse por um trabalho de alta qualidade ser capaz de fazer o verdadeiro plano da cidade e não o plano já nesta fase, achei que a melhor atitude para o IAB era de abster-se de estar presente à conclusão do julgamento, o que constituirá, de certa forma, um protesto pela solução encontrada.

Nestas condições enviando a V. S. os meus saúdes, comunico o meu pedido de demissão da referida Comissão, do que darei conhecimento ao IAB, para, se assim entender, nomear outro representante.

Paulo Antunes Ribeiro⁶

Voto Separado de Paulo Antunes Ribeiro

Apesar de ter enviado uma carta ao Dr. Israel Pinheiro declarando que como representante do IAB me retirava do Júri para julgamento do concurso para o Plano Piloto de Brasília em virtude de não concordar com o critério adotado na escolha dos trabalhos, fui convidado a apresentar o meu relatório incorporando à ata que será feita o que achasse deveria fazê-lo com meu voto. Como não me acho em condições de opinar tecnicamente, apresento como meu voto apenas o relato do que se passou nos dois dias e meio em que foram estudados e julgados os 26 trabalhos apresentados pelos concorrentes.

1 – No dia imediato ao encerramento do prazo para apresentação dos projetos, isto é, dia 12, terça-feira, foi aberta, às 4 horas da tarde, a exposição dos trabalhos apresentados, a ela comparecendo os Membros do Júri e os Representantes da Companhia Urbanizadora;

2 – Logo após a visita oficial que durou aproximadamente 40 minutos, o Sr. Dr. Israel Pinheiro convocou os membros do Júri, solicitando-lhes comesçassem os trabalhos que ele esperava fossem concluídos em uma semana. Nessa ocasião, sugeri que fossem distribuídos aos membros do Júri os relatórios dos 26 projetos apresentados, cuja leitura deveria ser o primeiro passo para o seu conhecimento. Logo após começariam, então, os trabalhos de exame e comparação;

3 – Objetou o Sr. Dr. Israel Pinheiro que esse processo tomaria um tempo precioso o que levou o representante Francês a informar que tendo recebido e arrumado os trabalhos sabia que uma parte deles não resistiria a um simples exame, sugerindo que fizéssemos uma volta pelo salão, para verificar a exatidão da sua afirmativa, finda a qual decidiríamos sobre como prosseguir;

4 – A sugestão foi aceita e o Júri, com todos os seus membros, percorreu toda a exposição durante mais ou menos 1 hora, procedendo a um exame sumário dos projetos, daí resultando a “eliminação” de 16 trabalhos. Como estes trabalhos pudessem, a rigor, ser retomados mais tarde para exame, sugeri o Dr. Israel Pinheiro que fosse substituída a palavra “eliminação”, por: “exame posterior”;

5 – Com esse resultado, procurou o Júri deliberar sobre como prosseguir. Solicitou, então, novamente que fossem distribuídos os 10 relatórios a cada um dos membros do Júri, dando-lhes um prazo para seu estudo e posterior reunião para deliberação. Mais uma vez o fator tempo interviu. A reunião deveria ser no dia seguinte; declarando eu, então, que levaria os relatórios e os leria à noite, mesmo que para isto precisasse de toda ela. Foi o que fiz. É claro que li apenas, sem fazer o estudo que deveria ser feito e que demandaria muito mais tempo;

6 – Continuamos, ainda, na terça-feira, e ao término dessa reunião foi marcado novo encontro para 2 ½ horas do dia seguinte, quarta-feira;

7 – Na quarta-feira, às 2 ½, compareci com os 10 relatórios lidos – somente, é claro -. Começada a reunião procurei saber do representante Inglês qual o critério a adotar para exame dos 10 trabalhos que estavam sendo estudados. Depois de debatido o assunto venceu a idéia do representante da França, de que os trabalhos deveriam ser apreciados em função de:

- a. topografia
- b. densidade
- c. integração
- d. plástica

8 – Percorremos, então, novamente a exposição examinando cada trabalho, oferecendo cada membro do Júri sua opinião sumária sobre cada um deles, o que era anotado em folha de bloco pelo representante Americano (folha esta que guardei em meu poder);

9 – Ao finalizar essa ronda, voltamos a deliberar, declarando o representante Inglês que tendo sido feita uma apreciação rápida demais, seria interessante que nos detivéssemos para aprofundar um pouco mais. Sugeri, então, que o dia seguinte – quinta-feira – fosse deixado livre para pensar e reexaminar o assunto e que sexta-feira nos reuníssemos às 10 horas para trocar idéias, antes da chegada do Sr. Dr. Israel Pinheiro, marcada para 11 ½.

10 – Quinta-feira passei o dia todo na sala de exposição copiando trabalho por trabalho para compará-los melhor à noite em minha casa, procurando chegar a alguma conclusão; ao mesmo tempo, repassei os trabalhos deixados para mais tarde, verificando que deveríamos rever mais 1 projeto, cujo exame seria aconselhável;

11 – Como combinado, sexta-feira às 10 horas cheguei ao local dos trabalhos para trocar idéias, pretendendo sugerir o exame do projeto que encontrei no repasse, ai ficando até 15 para 11 horas, quando chegou Oscar Niemeyer acompanhado dos 3 representantes estrangeiros. Niemeyer, dirigindo-se à mim, entregou-me um pequeno relatório, dizendo-me que era o resultado do trabalho dos 4 na quinta-feira. Ao ler o documento, verifiquei, com surpresa, que não só os meus colegas tinham escolhido os cinco projetos finais, mas também os tinham classificados, estando, portanto, concluído o julgamento dos projetos no tempo ‘record’ de 2 ½ dias. Contra 4 votos mais 2 do Dr. Horta e do Dr. Israel, não me poderia restar nenhuma veleidade de opinar, mesmo que estivesse em condições de fazê-lo, o que não estava, motivo pelo qual, para salvar a responsabilidade do IAB, só me restava fazer o que fiz: abandonar o recinto e escrever ao Sr. Dr. Israel Pinheiro declarando-me demissionário, por não concordar com o critério adotado para julgamento dos trabalhos;

12 – De acordo com as bases conhecidas de todos os associados do IAB, em virtude dos dados arbitrários fornecidos, caberia julgar objetivando a escolha de equipe de real valor e alto padrão técnico, que demonstrasse sua capacidade para desenvolver o projeto da Nova Capital do Brasil.

Para finalizar, no intuito de colaborar construtivamente para solução da questão, sugiro, entretanto, que os 10 trabalhos separados no 1º. dia, acrescidos de mais um, o de n. 11 na numeração à giz fossem constituídos como a equipe vencedora do concurso, sem classificação, organizando-se, desta forma, uma grande comissão encarregada de desenvolver o plano de Brasília. Neste caso o assunto estaria resolvido com justiça e a substituição de todos se faria sentir.

São estas as declarações que posso oferecer como meu ‘voto’ e que serão levadas ao conhecimento do Conselho Diretor do IAB.

Rio, 16 de março, 1957.

Paulo Antunes Ribeiro⁷

Decisão do Júri

Relatório do Júri para a escolha do Plano Piloto da Nova Capital

O júri realizou diversas reuniões a fim de escolher entre os vinte e seis projetos apresentados o que melhor serve para a base da Nova Capital Federal. Inicialmente, procurou o júri definir as suas atribuições. De um lado, considerou-se que uma CAPITAL FEDERAL, destinada a expressar a grandeza de uma vontade nacional, deverá ser diferente de qualquer cidade de quinhentos mil habitantes. A CAPITAL, cidade funcional, deverá além disso ter expressão arquitetural própria. Sua principal característica é a função governamental. Em torno dela se agrupam todas as outras funções e para ela tudo converge. As unidades de habitação, as unidades de trabalho, os centros de comércio e de descanso se integram, em todas as cidades, de uma maneira racional entre eles mesmos. Numa capital, tais elementos devem orientar-se “além disso, no sentido do próprio destino da cidade: a função governamental”. O júri procurou examinar os projetos: inicialmente, sob o plano funcional e, em seguida, do ponto de vista da síntese arquitetônica.

A. Os elementos funcionais são:

- 1 – a consideração dos dados topográficos;
- 2 – a extensão da cidade projetada em relação com a densidade da população (escala humana);
- 3 – o grau de integração, ou seja, as relações os elementos em si;
- 4 – a ligação orgânica entre a cidade e os arredores (plano regional).

B. A síntese arquitetônica compreende:

- 1 – composição geral;
- 2 – expressão específica da sede do governo.

Levando em consideração o que vem de ser enunciado, o júri selecionou quatro projetos, que até certo ponto preenchem os critérios enumerados:

- O de número 2 (dois), de Boruch Milmann, João Henrique Rocha e Ney Fontes Gonçalves;
- O de número 8 (oito), de M.M.M. Roberto;
- O de Número 17 (dezessete), de Rino Levi, Roberto Cerqueira César e L. R. Carvalho Franco;
- O de número 22 (vinte e dois), de Lúcio Costa.

O Júri se deparou com uma tarefa difícil, ao tentar estabelecer uma classificação dos projetos segundo os aspectos funcional e plástico. Realmente, desde logo foi constatada uma contradição. É que, enquanto certos projetos podiam ser escolhidos, tendo em vista determinadas qualidades de ordem funcional, ou mesmo pelo conjunto de dados funcionais, se encarados em seu aspecto plástico não se mostravam igualmente satisfatórios. Outros projetos, preferíveis sob o ângulo arquitetural, deixavam a desejar quanto ao lado funcional. O Júri procurou encontrar uma concepção que apresentasse unidade e conferisse grandeza à cidade, pela clareza e hierarquia dos elementos. Na opinião dos seus membros, o projeto que melhor integra os elementos monumentais na vida quotidiana da cidade, como Capital Federal, apresentando numa composição coerente, racional, de essência urbana – uma obra de arte – é o projeto número 22 (vinte e dois) do senhor LÚCIO COSTA. O Júri propõe seja o primeiro prêmio conferido ao projeto LÚCIO COSTA. Para o segundo prêmio propõe o projeto de número 2 (dois), que apresenta uma densidade conveniente, agrupando de maneira feliz as habitações na beira do lago. Propõe, em seguida, sejam reunidos o terceiro e quarto prêmio, os projetos número 17 (dezessete), por apresentar uma alta qualidade plástica em harmonia com uma grande competência técnica, e número 8 (oito), por sua ampla pesquisa de desenvolvimento regional e seus estudos aprofundados dos problemas econômicos e administrativos. O Júri propõe, finalmente, seja concedido o quinto prêmio aos seguintes projetos: o de número 24 (vinte e quatro), o número 26 (vinte e seis) e o de número 1 (um). Em anexo, um resumo das apreciações que serviram de base à seleção dos projetos premiados. Rio de Janeiro, 15 de março de 1957. (assinados) William Holford, Stamo Papadaki, André Sive, Oscar Niemeyer, Luiz Hildebrando Horta Barbosa.⁸

Justificativas Individuais do Júri

Stamo Papadaki

Mark Twain certa vez observou - ao comentar as desvantagens da linguagem como um meio de comunicação - que freqüentes mal-entendidos surgem do fato de que várias pessoas usam a mesma palavra com sentido diferente ou palavras diferentes para exprimir a mesma coisa. Tenho plena consciência deste fato, já que se aplica particularmente no terreno do urbanismo. Por exemplo: as mais desanimadoras contribuições de temas e realidades têm sido oferecidas sob a capa de “tecnológicas” e sob diferentes e atraentes chavões. Sob a promessa de “uma vida boa” para os moradores, encontramos “bairros dormitórios” e seções inteiras de uma cidade completamente mortas, e onde reina o enfado. Nessa mesma presunção cada pessoa recebeu uma porção mínima de terreno de paisagem, de conforto físico na esperança de que, desta forma, fosse atendido um mínimo de aspirações humanas. Facilmente poderia eu estender tais críticas, de forma a abranger outros aspectos funcionais de uma nova cidade além das habitações; mas temo ficar cansativo.

O projeto de Lúcio Costa

O projeto para a nova capital de um país, cujos habitantes se integrarão num sistema coerente de centros urbanos e rurais que abarcam uma área total de oito e meio milhões de quilômetros quadrados, apresenta alguns problemas gigantescos. Tais problemas não são fundamentalmente de natureza tecnológica ou sociológica. Dificilmente se poderia conceber a capital como um aglomerado ao redor de uma função particular - digamos, ao redor de um bem concebido conjunto industrial, o qual, neste caso, seria substituído por um complexo administrativo. O plano da nova capital deve apresentar, acima de tudo, a essência de uma entidade - podemos dizer, mesmo, de uma personalidade própria. E essa entidade característica deve ser facilmente reconhecível do alto de um aeroplano, do nível do solo, das estradas, de dentro e de fora, como um todo e como o fragmento de um todo.

Na minha opinião, o único projeto apresentado ao Concurso do Plano Piloto de Brasília contendo as sementes de uma entidade real - é o de Lúcio Costa. Nele há um sentido de relações entre as partes e o todo; mas, acima de tudo o delineamento geral é tal que conservará sua identidade mesmo que a cidade cresça de maneira descontrolada num futuro distante - exatamente como podemos encontrar a intenção inicial de L'Enfant na Washington de nossos dias. E é alentador descobrir-se, após exame mais detido do projeto, que cada uma das funções básicas urbanas, longe de serem antagônicas umas às outras ou de apenas coexistirem, oferece elementos plásticos originais de alta distinção - como é o caso das quadras residenciais, com uma nova escala que conserva certo recolhimento de épocas passadas, sendo mais adequadas às exigências e técnicas do presente; também merece destaque a esplanada sobrelevada do complexo governamental. Além do mais, o homem é respeitado em seu “habitat”, sem se perder num labirinto administrativo ou se prender numa rede de comunicações.

Post-Scriptum

Conquanto os arquitetos brasileiros tenham desenvolvido um impressionante aparelhamento para proteger seus edifícios dos raios solares, pouca atenção parece ter sido destinada a aplicar as mesmas idéias à escala urbana. Há muito pouca proteção para o pedestre, os motoristas ou mesmo para os automóveis. Uma tentativa de solucionar este problema climático certamente contribuiria para dar um caráter especial às cidades brasileiras, como já acontece com os seus edifícios.

André Sive

Uma cidade não deve ser desmesurada - veja-se o caso de Chicago, onde há tal desenvolvimento das ruas que, apesar de toda a sua riqueza, a cidade jamais consegue estar convenientemente pavimentada. Quem ousará tomar sobre a sua consciência a sobrecarga do contribuinte brasileiro, fazendo-o pagar pelas ruas sem fim de Brasília (mais a tubulação que está sob as ruas) quando ele já não terá de trabalhar pouco para construir uma nova capital?

Sou deliberadamente a favor dos projetos pouco extensos.

Foi-me perguntado se eu tinha uma idéia preconcebida a favor do projeto do Sr. Costa. Sim, sem dúvida, desde que vi tal projeto. Senti que era razoável e claro - um verdadeiro plano diretor (piloto), na medida em que prevê e localiza os elementos essenciais, sem se sobrecarregar de detalhes que, em dado momento, se poderia acreditar insuficiente a superfície prevista. Aprofundando o exame do problema, podemos verificar que o Sr. Costa está certo.

O projeto premiado em segundo lugar é também um projeto pouco extenso. Contém alguns elementos bastante interessantes, como seja a utilização da península.

Em Brasília, examinei o ponto geográfico culminante, que é igualmente o ponto culminante da composição do Sr. Costa. A grandiosidade da paisagem é extraordinária. Que sorte ter o Sr. Costa logrado acrescentar-lhe ainda uma ênfase complementar!

Ao lado do meu trabalho quotidiano, como arquiteto que constrói, sou também arquiteto consultor do Ministério da Reconstrução e Moradia (França). Há sete anos, corrijo uma dezena de projetos (grandes e pequenos) por semana. Não hesito em dizer que minha experiência demonstra serem sempre bons projetos aqueles que a gente compreende de um relance. Espero ter ocasião de conhecer o Sr. Costa, e de felicitá-lo.

Estudei com bastante interesse, durante noites a fio os relatórios detalhados de alguns concorrentes, aos quais desejo render minhas homenagens por seus esforços. Era para mim um caso de consciência salientar o valor de tais trabalhos. No final das contas, consideramos que o fato mesmo de julgar um plano diretor impunha que se desse preferência, preliminarmente, a idéia geral.

Sir William Holford

Explicando a decisão do júri sobre o plano piloto para Brasília, disse Sir William Holford, membro do órgão julgador, que se tratava de uma competição de idéias e não de detalhes.

Outro aspecto interessante focalizado pelo arquiteto inglês foi aquele em que afirmou estar o valor do projeto na relação entre o projeto arquitetural e de engenharia, de um lado, e o urbanismo de outro.

Rapidez no Julgamento

À primeira indagação sobre como foi possível julgar, em poucos dias, um concurso da envergadura da do Plano Piloto da Nova Capital, assim se expressou o Sr. William Holford:

- De acordo com as condições do concurso, no meu entender, tratava-se de uma competição de idéias e não de detalhe. Nenhum arquiteto, firma ou companhia poderia traçar, *nesta fase*, um plano seguro de operações, incluindo dados sociais e econômicos, e seu custo exato. Em vista disso, as condições estabelecidas demandavam apenas um plano geral e um relatório para esclarecer as idéias do concorrente. Isto era obrigatório. As condições do concurso também permitiam a apresentação de quaisquer outras sugestões ou informações que podiam ser de utilidade para a Companhia - como a utilização do solo, reservas, dados técnicos sobre o abastecimento de água, etc., etc. Isto não era obrigatório.

- Portanto - continua Sir William - no julgamento do concurso, o júri tinha de por em primeiro lugar a idéia que lhe parecesse oferecer a melhor e a mais engenhosa base para uma cidade que está ainda por ser construída, e que será uma cidade-capital. Este é provavelmente o mais importante problema do urbanismo no século XX. É importante para o Brasil, e tem imenso interesse para o resto do mundo.”

Unidade da idéia

E prossegue:

- Uma idéia engenhosa para uma cidade - prossegue o urbanista inglês - precisa ter unidade. Não pode ser uma simples soma de pequenos desenhos juntados num mapa local. Todos os grandes planos são fundamentalmente simples. Podem ser apreciados de uma vez, não apenas por arquitetos, mas por todas as pessoas. Uma vez concebidos, parecem inevitáveis. E as pessoas dizem: “Está claro! Como é que eu não havia pensado nisso?” Basta examinar, por exemplo, a praça de São Pedro, em Roma, o desenho de Miguel Angelo para o Capitólio, ou o plano da cidade (Roma) na época do Papa Xisto V. Ou, ainda, olhar as linhas centrais de Washington, do alto do monumento; ou o plano de Saint Dié, por Le Corbusier.

- Todos estes planos - diz ainda o entrevistado - assim como a própria execução do projeto, podem ser prontamente compreendidos. Quanto mais estudamos, tanto mais os apreciamos; mas não varia nunca a nossa opinião a seu respeito.

- Uma idéia que não pode ser comunicada - continua Sir William Holford - não tem valor; uma idéia que pode desencadear outras subsequentes é o que existe de mais valioso na civilização. E era isso que cabia ao júri buscar no concurso da Nova Capital. Para fazê-lo, levou cinco dias de trabalho intenso: poderia haver terminado mais cedo, não fora a necessidade de ler os relatórios; e alguns destes, escritos em português, precisavam ser traduzidos. Vários foram apresentados igualmente em inglês: melhor para mim. Os desenhos das cidades propriamente ditos eram de fácil compreensão e o nível dos trabalhos elevado. Quando vemos uma mulher bonita ou um bom quadro não é preciso muito tempo para saber se gostamos.

Experiência

Mais adiante, explica o arquiteto inglês:

- Com referência à experiência de que tenho deste tipo de trabalho, devo dizer que há mais de vinte anos venho julgando projetos e relatórios: desde que fui nomeado professor de Planejamento Municipal, em 1935 tenho sido Assistente e Consultor do Ministério de Alojamento e Planificação, e do Departamento Colonial, da Grã-Bretanha. Também tenho desempenhado as mesmas tarefas para a cidade de Londres, o município de Cambridge, a Corporação da nova cidade de Corby. Tenho trabalhado como conselheiro da Municipalidade de Petrória, na União Sul-Africana, assim como junto ao governo daquele país, com relação à arquitetura e ao planejamento da capital administrativa. Preparei um relatório para o governo federal da Austrália e na Tasmânia. Projetei e supervisionei a construção das primeiras propriedades industriais e alojamentos de trabalhadores, de acordo com decretos industriais na Grã-Bretanha, a partir de 1935. Planejei, desenhei e executei o projeto de desenvolvimento das Universidades de Liverpool e Exeter, na Inglaterra, e há doze anos sou membro da Real Comissão de Belas Artes, que aprova todos os projetos, na Inglaterra e no país de Gales, os quais tenham importância nacional. Portanto, posso dizer que estou acostumado a examinar planos e relatórios: e que o meu principal interesse está na relação entre o projeto arquitetural e de engenharia, de um lado, e o urbanismo, do outro.

O Melhor Projeto

Sobre o melhor projeto - o do Sr. Lúcio Costa - disse:

- É a melhor “idéia” para uma cidade - capital unificada, e uma das contribuições mais interessantes e mais importantes feitas em nosso século à teoria do urbanismo moderno. É verdade que foi apresentada sob a forma de esboço, e não tem a completá-la um plano rodoviário ou de alojamento fora da cidade propriamente ou para a Região Federal; mas mostra o que é necessário saber, e o relatório não contém uma só palavra destituída de propósito. É uma obra-prima de concepção imaginativa, podendo ser desenvolvida, sistematicamente, enquanto são elaborados os programas social e estrutural. É o núcleo que pode desencadear toda a obra a ser executada em Brasília.

- Eis - continua o arquiteto inglês - alguns pontos interessantes do projeto do Sr. Lúcio Costa: a) não importa

o ponto em que se esteja na cidade ou por onde se chegue, seu plano pode ser apreciado como um todo. É simples, prático, e de fácil compreensão. b) O ponto mais elevado da cidade simboliza pelo mastro de sua torre de televisão, um centro de comunicações mundiais; é também um símbolo dos Estados Unidos do Brasil, e inclui espaço para exposições públicas, restaurantes e uma plataforma panorâmica. c) Dois terços dos habitantes viverão em “praças” auto-suficientes ou unidades urbanas, cercadas por vias residenciais e um cinturão de árvores que pode ser plantado na fase inicial. Existe, por conseguinte, uma disciplina urbana e uma ordem gerais no projeto, ao mesmo tempo que dentro das “praças” poderá haver uma variedade infinita e algum recolhimento. As “praças” podem ser desenvolvidas como operações isoladas de construção e, se algumas forem deixadas vazias nos primeiros anos da cidade, não parecerão um deserto. d) Cada setor da cidade tem seu lugar adequado e um setor conduz natural e engenhosamente a outro. Assim é que o Palácio Residencial está protegido por um lago e uma reserva natural; em seguida vem o centro executivo e o legislativo voltado para a cidade numa direção e para o campo na outra. Seguem-se lhes os Ministérios, edifícios públicos e a catedral, com o “Mall” (artéria principal) ao centro.

Em continuação, a agitada zona de escritórios e comércio, onde se separa a circulação de pedestres da de veículos, com dois níveis de ruas e bastante espaço para estacionamento. Vem mais o centro de televisão, o centro cívico e o centro da cidade, em duas grandes alas; as habitações individuais situam-se em terreno mais baixo, dando para o lago.

- Eu diria - observa Sir William - numa palavra, que este plano dá provas de grande experiência e de uma imaginação arquitetural que se pode projetar no futuro.”

Comentários aos Demais

Prosseguindo, aludiu aos aspectos mais interessantes dos demais planos premiados, como, por exemplo, o colocado em segundo lugar:

- Na minha opinião, este projeto demonstra muito menos experiência do que o primeiro. Além disso, na prática, teria necessidade de modificações, particularmente quanto à posição e à natureza do centro comercial fechado com suas ruas de uma só mão, conforme é ali sugerido. Mas o projeto também tem unidade e muitas idéias, particularmente com relação ao desenvolvimento das moradias em todas as situações favoráveis ao redor do lago. Algumas destas idéias são complementares às do projeto vencedor, mas não se combinam de maneira tão eficaz. Quer dizer, não formam uma cidade-capital completa. O conjunto da central de tráfego e hotéis, o sistema de unidades de vizinhança e agrupamento dos edifícios de apartamentos na península setentrional - todos estes aspectos podem ser de utilidade para a Companhia, mesmo quando da execução do projeto vencedor.

E aduziu:

- Não haveria sentido em realizar um concurso, se todos os projetos, de qualidade variável, fossem igualmente recomendados à Companhia. Segundo se presume, os juizes foram designados para selecionar 10 encantadores projetos - como num concurso de beleza - os juizes podiam facilmente dizer: “Eis aqui 10 obras belas: achamos difícil escolher entre elas: escolham vocês mesmos.

Mas o que se pediu ao júri foi que fizesse “a sua” escolha. Se descuidasse de seu dever teria acabado numa confusão; pois não é de esperar que os concorrentes tivessem idênticos pontos de vista, exceto naquilo em que já pensam da mesma forma. O “projeto” geralmente é melhor realizado pelo indivíduo ou por um grupo muito pequeno; a “execução” é melhor obtida pela colaboração de uma direção receptiva e unida. Se a companhia aceita o conselho do júri, deve ter a liberdade para posteriormente pedir a colaboração de todos os arquitetos e técnicos que demonstraram ter algo a contribuir para a Nova Capital. Não se pode esperar que a Companhia trabalhe através de uma comissão até haver decidido quais os projetos de valor ou não.

Impressões do Concurso

Sobre o concurso, assim se pronunciou:

O concurso teve um nível muito elevado. Constitui uma das tarefas mais difíceis da civilização a construção de uma cidade verdadeiramente boa; e fiquei impressionado pelo grande número de concorrentes que revelaram possuir mais do que pura capacidade arquitetural. Um deles, por exemplo, a firma M. M. M. Roberto, e seus colaboradores, apresentou as propostas mais completas e mais detalhadas para uma cidade em seu meio regional de que, segundo sei, jamais se teve notícia numa competição pública.

- Os projetos - continua o entrevistado - apresentaram dois tipos de resultado: 1) “idéias” para a forma e a função de uma grande cidade-capital; e 2) “propostas” e informações sobre questões correlatas de agricultura, planejamento rural, organização social, engenharia, custos do desenvolvimento e controle do planejamento. A maior parte do segundo tipo não pode ser julgada na fase atual, mas as mais interessantes foram assinaladas para futuro estudo da Companhia; e, de acordo com as condições, foram premiadas. Em resumo, o concurso resultou exatamente naquilo que se esperava, na presente fase: a apresentação de uma ou duas grandes idéias quanto à forma e ao caráter da nova capital, e várias idéias menores quanto aos serviços e amenidades e quanto ao desenvolvimento da região circunvizinha.

Em ambos os sentidos, foi altamente bem sucedido.

Já a propósito do sítio de Brasília, comentou:

É preciso que se examine a região de terra e do ar, para se ter uma idéia completa, como pude ter. Nenhuma fotografia ou mapa revela suficientemente a grandiosidade e vastidão do local, que é cercado de três lados por correntes d’água e futuros lagos, nem dá um apanhado da circunferência perfeita formada pelas colinas distantes. Do ponto de vista técnico, o aspecto mais favorável do local é que o mesmo possui suficiente movimentação e diferença de nível para evitar

monotonia, sem contudo criar dificuldades de engenharia ou altos custos de circulação, como no caso do Rio de Janeiro. Tanto a atmosfera como água parecem claras e frescas. Com a aplicação da água e de materiais orgânicos, devem ser simples o plantio de árvores e a criação de parques de tipo diferente dos que se erguem nas cidades, a fim de criar reservas naturais e florestas. O aeroporto internacional já oferece uma boa idéia da escala e da significação da Nova Capital, assim como dos amplos horizontes de que desfrutará.

Por fim, o arquiteto inglês abordou a questão do controle de seu crescimento:

Não creio que se possa projetar uma cidade-capital para ser aumentada indefinidamente. Se o centro, o sistema de tráfego, os parques e os edifícios são adequados para uma população eventual de meio milhão a 600.000 pessoas, serão inadequados para uma população de um milhão ou um milhão e meio. Portanto, é preciso haver alguma limitação do crescimento da cidade-mãe, uma vez alcançado o tamanho mais aconselhável; e os desenvolvimentos posteriores, especialmente dos centros agrícolas e industriais, devem ser planejados, a fim de que eles atuem como cidades satélites e de apoio dentro da região. Os aspectos essenciais de um satélite são: 1) que seja autônoma e auto-suficiente para fins ordinários de vida, trabalho e recreação; 2) que seja ligado por rápidas rodovias e ferrovias com a cidade-mãe, para as funções especiais que somente uma grande cidade pode oferecer, como: universidade, teatro de ópera, comemorações e cerimônias públicas, departamentos governamentais, etc. Da mesma forma que em toda parte, num grande país como o Brasil, o problema principal é a circulação de pessoas e de gêneros. A eficiência econômica exigirá uma região motorizada, com boas estradas, cuidadosamente preparadas, ao invés de uma rede aberta de pequenos caminhos. Por este motivo igualmente a região deve ser claramente articulada, não se permitindo que se espalhe disformemente em todas as direções.

Oscar Niemeyer

A construção de uma cidade tem um alto sentido humano, que o urbanista deve procurar compreender e respeitar, a fim de que seu trabalho se processe de forma justa, oportuna e realista.

Quando se cuidou de edificar algumas cidades na Inglaterra, em 1946, seus planos foram fixados em função dos elementos de pesquisa então existentes - "muito inferiores aos fornecidos para o Concurso do Plano Piloto de Brasília" (W. Holford) - e nenhum arquiteto britânico se lembrou de adiar o planejamento - necessário e urgente - sob alegação de que fossem os mesmos incompletos.

Tratando-se de Brasília, aqueles que conhecem o problema e seu alcance nacional (econômico, político, social, etc.) podem sentir a premência do empreendimento que, protelado de governo a governo, encontra agora as condições de otimismo, entusiasmo e determinação capazes de levá-lo a bom termo.

O edital do Concurso para o Plano Piloto de Brasília, elaborado de forma ampla e honesta, exigia o mínimo sem impedir o máximo, dando a todos, sem discriminação de ordem econômica ou de eventual organização profissional, uma possibilidade de participação. Desejava-se, principalmente, encontrar uma idéia urbanística justa, que correspondesse às características especiais do problema em causa.

Realmente, um plano de urbanismo reclama em primeiro lugar uma idéia clara, humana e inteligente, pois sem este ponto de partida básico, a nada poderá conduzir seu desenvolvimento, por mais seguro e metódico que seja. Esta idéia não pode ser vaga e indefinida, prestando-se a vários casos diferentes, mas deve, ao contrário, ser espontânea e específica, decorrendo diretamente de fatores objetivos e subjetivos peculiares a cada caso.

Apresento dois exemplos: quando Le Corbusier aqui esteve, em 1937, sobrevoou a cidade, fazendo alguns croquis. Eram sugestões para a urbanização do Rio, e se caracterizavam por um enorme bloco de habitação, estendido paralelamente ao mar, junto às montanhas. Aí se disciplinava toda a circulação, deixando as áreas restantes - posteriormente comprometidas - para construções de baixo porte, parques, jardins, campos de esporte, etc.

Da natureza, nada se modificava. Respeitá-la foi a maior preocupação do arquiteto, aproveitando suas características naturais, que pelo contraste o projeto buscava realçar e enriquecer. Era a idéia de um homem sensível e inteligente. Confesso que, naquela época, a solução nos pareceu pura fantasia; entretanto, se agora a urbanização do Rio fosse retomada em termos mais amplos, ela marcaria certamente o caminho a seguir.

Quando se organizou o plano de Washington, foram aproveitados alguns croquis do arquiteto L'Enfant. Até hoje, o que existe de interessante na Capital dos Estados Unidos, procede sem dúvida daqueles croquis, aos quais os acurados estudos se seguiram nada de significativo puderam acrescentar.

Esses exemplos são suficientes para demonstrar a importância da idéia num plano de urbanismo.

No caso de Brasília, a idéia deveria decorrer do próprio objetivo do concurso: *o projeto da Capital do País*. Não se tratava, portanto, de projetar uma cidade qualquer, mas, aproveitando as conquistas do urbanismo contemporâneo, de encontrar uma solução que se harmonizasse com o local e o programa do concurso, e expressasse a atmosfera de cultura, civilização e monumentalidade que uma cidade dessa natureza requer.

O Plano Piloto apresentado pelo arquiteto Lúcio Costa, orientou-se nesse sentido, e sua maior preocupação foi descobrir - acima das fórmulas disseminadas pelas revistas técnicas - a solução adequada, aquela que melhor pudesse atender as necessidades sociais, econômicas e espirituais da vida brasileira.

Seu plano é tão simples, lógico e preciso, que os trabalhos de desenvolvimento se processam praticamente sem modificações. Verifique-se a justeza da solução: a harmoniosa adaptação ao local, o zoneamento lúcido e racional de todos os setores, a simplicidade extraordinária do traçado, rigorosamente classificadas as circulações de veículos e pedestres. Verifique-se o sistema adotado para as quadras de habitação, para o comércio local e demais complementos das

áreas de vizinhança, evitando discriminações sociais e estabelecendo um sistema de vida condigno. Verifique-se tudo, para honestamente concluir, com Sir William Holford, que se trata “de uma das maiores contribuições ao urbanismo do século XX”.

O Concurso para o Plano Piloto de Brasília representa incontestável vitória dos nossos arquitetos, pela primeira vez convocados a decidir tão magna questão. Seu resultado, premiando um grande projeto e classificando em segundo lugar o plano de uma equipe de jovens arquitetos, constitui, outrossim, considerável incentivo aos que se iniciam na profissão.

Não importam as discussões surgidas sobre o assunto. Tudo era de esperar, considerando-se o interesse profissional em jogo. E se houve fatos a lamentar, se no meio das paixões, alguns se desmandaram, o tempo se incumbirá de reconduzi-los à serenidade e à razão. O Concurso de Brasília, com a vitória do projeto de Lúcio Costa, abre nova etapa para o urbanismo no Brasil.⁹

Notas

¹ ARQUITETURA E ENGENHARIA, n. 41, Belo Horizonte, julho-agosto, 1956.

² MÓDULO, n. 8; edição especial: *Brasília*. Rio de Janeiro julho, 1957.

³ ARQUITETURA E ENGENHARIA, n. 42, Belo Horizonte, nov-dez, 1956.

⁴ MÓDULO, n. 8, edição especial; *Brasília*. Rio de Janeiro, julho, 1957.

⁵ MÓDULO, n. 8, edição especial; *Brasília*. Rio de Janeiro, julho, 1957.

⁶ Documento encontrado nos arquivos da NOVACAP.

⁷ Documento encontrado nos arquivos da NOVACAP. Algumas das partes estão assinaladas à caneta, substituindo algumas palavras e até longas passagens, como nos casos dos itens 4 e 11, parecendo-nos amenizar o tom das críticas. Para a transcrição consideramos, entretanto, a íntegra da versão original datilografada.

⁸ MÓDULO, n. 8, ano 3, julho, Rio de Janeiro, 1957, p. 18-9.

⁹ MÓDULO, n. 8, ano 3, julho, Rio de Janeiro, 1957, p. 22-8.

Anexo 02

Projetos para a Nova Capital: Década de 20 à Década de 40

Brasília: A Cidade Histórica da América, 1929

Theodoro Figueira de Almeida

Analizamos aqui um fragmento da proposta de projeto para a Nova Capital Federal.

Intitulado de **Ideal em Marcha**, a monografia de Theodoro Figueira de Almeida atesta sua contribuição para o processo de transferência da capital federal. Processo iniciado séculos antes e que rendeu a notoriedade para alguns de seus precursores.

Na análise do capítulo publicado em 1957, é possível identificar a recomposição do processo da transferência da capital federal, resgatando algumas das principais figuras que se destacaram ao longo de cerca de 100 anos.

Admirando as iniciativas precursoras, o autor exalta a idéia da transferência da Capital Federal ao extremo de ideal maior da nação:

Invoquemos, pois, a Musa do passado e façamos desfilar, perante os contemporâneos, as sombras augustas dos varões de outrora, que se preocuparam com os grandes pensamentos do Brasil futuro, notadamente o sublime ideal da construção da Capital geocêntrica da brasilidade, definida, há mais de um século – como o foco irradiador, por excelência, do progresso e da grandeza econômica da nascente nacionalidade.¹

A exposição de Hipólito da Costa, criador do jornal *Correio Braziliense*, buscou propagandear a criação de uma nova cidade como capital federal do Brasil e foi descrita por Almeida com muito entusiasmo. Foi assim relacionada ao ideal político de autonomia da colônia, como ocorrera anos mais tarde da criação de seu jornal com a proclamação da independência.

Hipólito da Costa assumiu, em verdade, o supremo comando das aspirações nacionais, associando ao Apostolado do seu supremo ideal – a Independência política da Pátria – a propaganda, em termos práticos, de todos os problemas básicos do “Brasil bem-fadado”, prestes a surgir no concerto dos povos livres.²

Vinculado aos ideais republicanos, às formas democráticas de governo, o jornal contribuía na condução do processo da transferência da capital, insinuando um possível lugar apreciado pelo próprio Theodoro F. de Almeida como viável para a interiorização da administração federal, aproximando-a das demais regiões do país e gozando de situação favorável com respeito às condições naturais do sítio.

Esta paragem, bastante central, onde se deve construir a Capital do Império, está indicada pela Natureza na própria região elevada do seu território, de onde baixariam as ordens como baixam as águas, que vão, pelo Tocantins, ao Norte; pelo Paraná, ao Sul, e, pelo São Francisco, às vertentes do litoral.³

Outros nomes destacam-se pelas suas posições políticas na defesa pela centralização da capital federal, entre eles, o inglês William Pitt, que defendia a criação da *Nova Lisboa*, ou Antonio Carlos e Melo Moraes. Como as instruções dadas aos deputados paulistas, em 1821, em que prevalecem argumentos que seriam repetidos até momentos antes da oficialização da transferência. A centralidade do poder federal, a segurança com sua interiorização, o desfrute de uma paisagem natural plena e a necessidade de se articular as comunicações entre as diferentes regiões sobrepujaram-se como consequências favoráveis à mudança.

Parece-nos, também, muito útil que se levante uma cidade central, no interior do Brasil, para assento da Corte ou da Regência, que poderá se na latitude, pouco mais ou menos, de 15 graus, em sítio sadio, ameno, fértil e regado por algum rio navegável. Deste modo ficaria a Corte, ou assento da Regência, livre de qualquer assalto e surpresa, e se chamaria para as Províncias centrais o excesso da povoação vadia das cidades marítimas e mercantis.

Desta Corte central dever-se-ão, logo, ‘abrir estradas’ para as diversas Províncias e portos de mar, para que se comuniquem, com toda a prontidão, as ordens do Governo, e se favoreça, por elas, o comércio interno do vasto Império do Brasil.⁴

Dois anos mais tarde, José Bonifácio não apenas se esmerava em batizar a nova cidade com o nome de Brasília como exaltava a necessidade de sua construção com certa urgência para se promover o desenvolvimento econômico e social do país. Através da aplicação de empregos para os ociosos moradores das cidades já consolidadas e da alteração demográfica. Para colonizar o interior o patriarca reivindicava sua imediata construção.

*À luz dos princípios econômicos, previa e anunciava o egrégio fundador da nossa nacionalidade que a realização da ‘grandiosa empresa’ estaria de antemão assegurada, ‘por ser um princípio básico de economia a afluência dos cabedais necessários aos grandes cometimentos, caracterizados pela oferta de vantagens certas aos especuladores de todas as plagas, sempre ansiosos pela aplicação dos seus capitais, ou de suas atividades, em trabalhos remunerados’.*⁵

Dentre os citados, aquele que recebe mais elogios e se mostra como verdadeiro desbravador, foi Adolfo de Varnhagen, Visconde de Porto Seguro, que se deslocou ao Planalto Central para verificar, sozinho, a possível área destinada à construção da Nova Capital. No interior do país, em lugar central e gozando das três principais bacias hidrográficas do território nacional.

Entretanto, Theodoro F. de Almeida encontra, na história, um vácuo de 30 anos sem que qualquer outro acontecimento retomasse o processo de transferência da capital, até que em 1922, por ordem oficial, é instalada a pedra fundamental na área do Distrito Federal sem, entretanto, alterar o quadro da mudança.

Sete anos depois, em 30 de maio de 1929, o mundo político era abalado por uma publicação: - “A Candidatura Júlio Prestes à Luz da São Política”, que, ocupando toda uma página do “Jornal do Comércio” e assinada com um pseudônimo, punha em foco, como em função do problema da sucessão Washington Luis, e, conseqüentemente, da reforma monetária, ‘a construção da nova metrópole brasileira’, como o meio mais prático e também o mais simples e o menos oneroso de promover o desenvolvimento econômico do país, do qual dependia o objetivo culminante da reforma financeira: a conversão da moeda nacional.

Estávamos em vésperas de acontecimentos sensacionais, que traziam em suspensão a sociedade, em geral, e especialmente o mundo político.

Nesse momento, a monografia de Th. Emerson – que, meses depois, um propagandista da candidatura Julio Prestes, em Minas, político paulista e ex-Ministro de Estado, confessava ter lançado, publicamente, aquela candidatura – produziu uma impressão profunda, sendo atribuída, na Câmara e no Senado da República, segundo afirmou o grande órgão da imprensa paulista, o ‘Estado de São Paulo’, em sua edição do dia seguinte (31 de maio de 1929) aos nossos homens mais ‘representativos’...

*“Pois bem, é esse mesmo Th. Emerson que hoje comemora o primeiro aniversário da publicação do seu trabalho – em 30 de maio de 1929 – acrescentando, ao histórico de um dos mais belos ideais de nossa Pátria, a indicação dos ‘meios práticos’ de convertê-lo em realidade.”*⁶

Assim o autor extravasa sua vontade política ao expor os verdadeiros motivos que fomentaram a organização de uma cidade inteiramente voltada aos princípios históricos como forma de reconhecimento de uma identidade nacional, apropriando-se do projeto urbano como meio de consagração da idéia da construção de uma Nova Capital.

Na versão de 1957 foram anexadas cartas três de Alfred Agache, Conde de Afonso Celso e General Henrique Teixeira Lott congratulando o autor pelo pioneirismo da idéia.

Notas

¹ GOVERNO FEDERAL, **Brasília, Cidade Histórica da América**, Rio de Janeiro, 1957. ALMEIDA, Theodoro Figueira de. **Ideal em Marcha**, in “A Ordem”, 30 maio de 1930, Rio de Janeiro, p. 03.

² Idem, p. 04.

³ Idem, p. 04.

⁴ Idem, p. 05.

⁵ Idem, p. 05.

⁶ Idem, p. 07.

Ante-Projeto para a Futura Capital do Brasil no Planalto Central, 1936*Carmem Portinho*

A divisão da tese em duas partes destaca a importância atribuída, no processo de projeto, da escolha do local para a Nova Capital. Para tanto, a utilização dos dados disponíveis bem como suas análises demonstram a mentalidade de projetista desde o início, buscando um sítio em que não só prevalecessem riquezas naturais como também que as condições topográficas fossem viáveis para a instalação de uma cidade modelo, sem obstáculos naturais.

O plano inicia-se citando a constituição de 34 que reincidia na transferência da Capital Federal como ofício estatal, e que deveria se dar no planalto central do país gozando de uma localização eqüidistante dos demais estados brasileiros.

Demonstrando a compatibilidade entre a escolha do local e as condições legais para sua transferência:

Escolhendo o Planalto Central para a localização futura da Capital do País fui de encontro a esse dispositivo da Constituição.

Antes de iniciar a elaboração do ante-projeto da cidade, procedi a estudos preparatórios afim de escolher, dentro da zona demarcada pela Comissão Exploradora do Planalto Central, o local em que a mesma poderá ser escolhida.¹

Acatando as análises da Comissão Cruls, a autora apropria-se das avaliações reiterando suas qualidades. A incorporação de um método de análise sobre os pareceres resulta na definição de duas principais áreas, apontadas previamente pelo Relatório Cruls, que ofereciam as melhores condições para a Nova Capital:

Como resultado desses estudos e tendo em vista a natureza e topografia do terreno, salubridade e condições climatológicas, qualidade e abundância d'água, a Comissão concluiu dando preferência quer à região compreendida entre os rios Gama e Torto, quer o do vale do Rio Descoberto (...)²

Destacando a importância dos efeitos de abastecimento da cidade e região, entre outras vantagens, a autora define-se pelo vale do Rio Torto, ressaltando a compatibilidade de escolha com a do botânico Glaziou, membro da Comissão que também se decidira por tal área. Segue, no plano, a descrição retirada do Relatório em que destaca as propriedades naturais do sítio, a possibilidade de represamento de água para a constituição de um lago, enfim, as vantagens do *conjunto da paisagem* e sua topografia praticamente plana:

(...) Nesse sítio, ainda, a extrema suavidade dos acidentes naturais do terreno não requer trabalho algum preparatório, nem para o arruamento ou a delineação dos boulevards nem para a edificação quer numa ou noutra direção.³

Torna-se sintomático encontrarmos recomendações, na citação, da topografia favorável, do potencial aquífero entre outras qualidades. A qualificação de um lago para a Nova Capital toma referências de exemplos de outras cidades:

(...) Como exemplo e ponto de comparação, lembrarei a formosa baía de Botafogo no Rio de Janeiro, o lago de Genebra na Suíça, que dá vida e frescura a essa grande cidade: o mesmo se daria com o vale do rio Torto e do Gama, quando transformado em lago.⁴

Uma pesquisa aprofundada especificamente sobre a região do vale do Rio Torto pôde fornecer maiores esclarecimentos para o uso do potencial natural da região.

Os dados topográficos demonstraram, sobretudo os pontos mais elevados e suas características, apontando para o aproveitamento das alturas suficientes nas cabeceiras dos rios, condições que permitiriam a exploração da água potável para o abastecimento da cidade. O regime dos cursos d'água aponta o rio Paranoá como o segundo maior em volume, fato que atesta a localização da cidade em suas proximidades. Gráficos de descargas aproximadas, largura, profundidade e outras informações específicas ilustram e avaliam as condições e o potencial, sobretudo, do Rio Paranoá.

A classificação da flora local ressalta as qualidades exóticas de alguns tipos e funções paisagísticas para o tratamento da Nova Capital:

Ernesto Ule diz ainda que é grande o número de plantas úteis à construção, à indústria, à medicina e à arborização da cidade.⁵

Diante da exuberância levantada pelo botânico Glaziou, Carmem Portinho opta pela aceitação das diretrizes por ele desenvolvidas quanto à caracterização paisagística da cidade:

Glaziou, na sua notícia sobre botânica aplicada, dedica interesse especial ao paisagismo, estudando o

melhor partido a se tirar na arborização das ruas e avenidas. Procura estimular a conserva dos bosques e das matas. (...) Essa prática de Glaziou veio facilitar a nossa tarefa, pois desejamos que a Capital do Brasil, cujo projeto nos propusemos a elaborar, fosse a mais pitoresca e aprazível cidade do mundo, e majestosa do vale do Rio Torto, entre exuberante e rica vegetação, banhada por rios de águas puras e tendo como vista panorâmica colinas que a circundam num raio de 30 Kms.⁶

A leitura da paisagem nativa bem como a intenção preliminar de sua incorporação no ambiente urbano demonstra a exuberância e a grandiosidade a ela atribuída, destacando-a como forte componente da cidade.

A comparação entre o clima local e o clima carioca também é feita por tabelas demonstrativas das principais razões de umidade, nebulosidade, temperatura, etc. O estudo da estrutura geológica demonstra as possibilidades de cultivo na região, além da providência de matéria-prima para a edificação da cidade:

Não faltam na região boa argila para o fabrico de tijolos, nem granito para a construção. O calcário é também muito abundante sendo, porém limitado à região da serra do Norte, dos Pirineus e da Serra das Divisões.

(...) Dessa forma, a fabricação do cal e do cimento, poderão, futuramente, constituir uma das indústrias da região.⁷

E vincula a forma de renda da região com a exploração dos recursos naturais.

Por fim, a questão das vias de comunicação demonstra a importância da ligação da Nova Capital com as demais regiões do país. A ligação interna por meio das vias de transporte possibilitaria a coesão do país, invertendo a lógica colonial da circulação litorânea, responsável, em grande parte, pela concentração de riqueza nessas áreas durante séculos.

Ao abordar esse tema e dando-lhe a ênfase da identidade de um novo momento de desenvolvimento nacional, reconhece no levantamento da Comissão Cruls a importância em se redescobrir o interior do país, atribuindo-lhe a promoção e viabilidade de sua ocupação a partir da apropriação do interior continental.

O desenvolvimento do Brasil, com exceção de alguns Estados do Sul, vem-se processando quase que exclusivamente ao longo do seu litoral, entretanto, ao tomar conhecimento dos estudos feitos pela Comissão Exploradora do Planalto Central, verificamos que o interior do Brasil possui uma vasta zona, gozando de excelente clima, onde o emigrante e o turista podem facilmente adaptar-se e, em que as riquezas naturais e a fertilidade do solo tanto se prestam à exploração. Essa imensa região não poderá ficar eternamente abandonada.⁸

A apologia da transferência da capital para o interior do país, até então restrita apenas à análise dos dados do sítio, faz-se do ponto de vista da análise geopolítica, compreendendo a mudança como um sintoma de equilíbrio das forças do país. Fato que resultaria, anos mais tarde, na Marcha para o Oeste, a distribuição demográfica e de riqueza, explorando os recursos naturais do interior do país, ressaltam a idéia mudancista, até então abafada pelas vontades políticas federais. Nesse aspecto Carmem Portinho estava sintonizada com os principais argumentos mudancistas e foi pioneira nessa defesa.

Localizada aí a Capital Federal, para ela convergiriam certamente as nossas mais importantes rodovias, caminhos aéreos e estradas de ferro, ligando-a ao litoral e às capitais dos Estados e assegurando, dessa forma, o desenvolvimento e o progresso da Nação.⁹

A transferência alavancaria a construção das vias de transporte facilitando, assim, os contatos entre as mais diversas regiões do país. Utilizando-se de exemplos já concretizados, como o caso de ante-projetos de ferrovias e estradas, ou de linha aéreas entre Rio-Goiânia, demonstra pelos cálculos do gasto de tempo de viagem (em geral cerca de 20 h numa viagem de trem entre o Planalto Central e o Rio de Janeiro) a viabilidade da transferência e a motivação para o aprimoramento dos transportes nacionais.

Encerrando, a bibliografia apresentada na primeira etapa aponta, não apenas os relatos da Comissão Cruls e artigos de seus participantes, como vai além, explorando a visão, por exemplo, de Saint-Hilaire sobre sua viagem às nascentes do Rio S. Francisco em Goiás e estudos específicos de 1922 sobre o clima no Brasil, de Henrique Morize, um dos integrantes da Comissão.

Certamente um memorial bem estruturado que traça os principais perfis procurados para a viabilização da capital no Planalto Central. Reflete a pesquisa e a análise sistemática dos dados disponíveis ao mesmo tempo em que já os define segundo as intenções do projeto urbanístico.

A planta da situação demarca a região ocupada pelo plano, e é curioso notar a proximidade da cidade com os rios. Encaixada nos braços dos rios Bananal, Torto, Gama e Riacho Fundo (todos originados do Rio Paranoá), a cidade não prevê a existência do lago, que futuramente instalou-se na área ocupada pelo projeto.

A relação estabelecida na primeira parte do relatório apresentado demonstra a necessidade de apropria-

ção do território, talvez uma das premissas condicionantes dessa localização. Dentre todos os projetos conhecidos para a Nova Capital, podemos identificar no plano de Carmem Portinho o maior relacionamento entre o potencial hidrográfico e o desenho da cidade, já que eles estão intrinsecamente ligados e a partir do que se definem as principais fórmulas para a implantação.

Instalada no vale e por ele limitada, a cidade ocupa uma pequena porção definida para o Distrito Federal, ocupação justificada pela alta densidade estabelecida pelo projeto.

A segunda parte do relatório apresenta o zoneamento da cidade e a relação com os espaços livres. Imediatamente apreendemos a malha viária diferenciada pelos setores funcionais. Aplicação direta das fontes *corbusianas*, a própria apresentação aproxima-se da linguagem de projetos urbanísticos do arquiteto franco-suíço.

A implicação dos avanços tecnológicos está refletida não apenas nas soluções formais de edifícios de 50 a 150 metros de altura, em meados dos anos 30, mas também e, sobretudo, na sua defesa por uma capital que espelhasse o momento das transformações nacionais. O discurso ufanista alia-se à defesa de um partido técnico em que os avanços da modernidade ilustram o contexto.

A busca por um novo padrão de vida estende-se não apenas ao ideal de modernidade, mas de transformação social com as inovações. Representar o tempo presente através do espaço urbano. Adequar as soluções à capacidade da técnica. Explorar os experimentos em favor de uma cidade nova e criada para um novo cidadão, representando da era das máquinas.

No discurso de Carmem Portinho seria inevitável dissociar o homem urbano das inovações tecnológicas. Como contraponto, a negação de qualquer modelo passadista de cidade, impregnada pelo caos da falta de planejamento, pelo descontrole sobre as mudanças urbanas, enfim pela passividade em que o cidadão se via diante da desorganização do espaço, da sua incompatibilidade com as novas necessidades do ser humano:

*Ora, as cidades existentes no mundo foram construídas antes dessa época; não seria razoável, portanto, tomá-las como exemplo ou adotar a orientação seguida pelos seus idealizadores. Os traçados dessas cidades foram subordinados à velocidade do andar do homem e foram projetados em desacordo com os meios de transportes atualmente usados; cada rua representa para o habitante um perigo iminente de morte; a desordem reina em todas as suas vias de comunicação onde a pequena velocidade do homem se confunde com a do automóvel.*¹⁰

O resgate do solo para o pedestre e a necessidade em se definir as funções isoladas de cada espaço conduziram grande parte das soluções, como meio de melhorar as condições de vida do cidadão. As formas, portanto, separam os dois tempos existentes na cidade.

O pedestre perdeu a sua liberdade e o automobilista não aproveita as possibilidades do seu carro, fabricado para desenvolver grandes velocidades, ambos sofrem com isso e os seus nervos gastam-se inutilmente. Para corrigir esse mal, consequência das velocidades novas, os urbanistas foram chamados; encarregados da remodelação dessas cidades, vêem eles procurando dentro do solo a solução para o problema.

A negação do modelo urbano vigente bem como sua avaliação identifica no metrô uma possível solução, entretanto a desordem ao nível do solo continuaria sem alteração.

Nos seus diagnósticos, Carmem Portinho prossegue destacando a importância de desenvolver um projeto urbano articulado com a questão da habitação, assunto que seria recorrente em sua obra futura, militante das condições de qualidade de vida à coletividade.

*Por outro lado, o problema da habitação dessas mesmas cidades reclama e exige novas e urgentes soluções; (...) produzida industrialmente, poderia tornar-se acessível à população, e considerada como um prolongamento dos serviços públicos, poderia atender satisfatoriamente às necessidades da mesma.*¹¹

Esse fragmento revela a mentalidade avançada em que estava impregnado o plano. A autora não só propõe a construção em série de habitação, em plena década de 30, para sanar o déficit habitacional – numa analogia com o barateamento do preço do carro a partir de sua industrialização e, portanto, tornando-se acessível ao grande público – como considera esse problema de ordem pública, atribuindo-lhe a responsabilidade de resolvê-los. Atingindo uma dimensão democrática e social do plano, o segmento que introduz a questão da habitação adianta seus percursos na luta pela dignidade do cidadão em ter sua própria residência. Militância veemente ao lado do seu marido Affonso E. Reidy.

Os espaços de lazer, elementos necessários ao equilíbrio das atividades, são requeridos como essenciais para a vida urbana, entretanto compatíveis de serem atingidos na estrutura das cidades tradicionais. Ideais de salubridade, tão recorrentes nesse período nas intervenções de embelezamento das cidades, aparecem como fundamentais para garantir espaços livres para o lazer.

*Essas aspirações do homem não podem facilmente realizar nas cidades que habitamos, onde os espaços livres faltam quase que totalmente, onde existem favelas infectas, sem ar, sem luz e sem conforto, onde as habitações acham-se dispersadas por todos os cantos da cidade, longe dos centros desportivos e culturais e a eles ligados por deficientes e custosos meios de transporte.*¹²

Assim a autora avalia as condições da sociedade contemporânea. Podemos observar que a própria análise e negação das cidades tradicionais parte de uma estrutura muito clara em que prevalecem elementos funcionais caracterizados a partir da definição proposta pelo IV CIAM, em que as quatro funções da cidade: habitar, trabalhar, circular e recreio, constituem a trama urbana. E assim é dividida a análise das condições das cidades. Ou seja, próprio diagnóstico vem impregnado do ideal moderno de cidade, condição explicitada ao lado daqueles que poderão ser identificados como os principais norteadores do projeto.

*Continuando, assim, nessa análise dos centros urbanos, verificaremos que nenhum deles satisfaz às quatro funções do Urbanismo: Habitação, Transporte, Trabalho e Recreio. Diante do resultado dessa análise nada mais nos restava a fazer senão abandonar todos os padrões antigos de traçados de cidades, que só servem para ilustrar os clássicos livros de urbanismo, todas as tentativas fracassadas de remodelação desses traçados e procurar a solução do nosso problema, na aplicação de estudos feitos recentemente para a **cidade dos tempos modernos**. Esses estudos iniciados por Le Corbusier, em 1922, no projeto de ‘uma cidade contemporânea de 3 milhões de habitantes’, continuados, em 1925, no ‘Plan Voisin’ de Paris, foram finalmente por ele terminados na ‘Ville Radieuse’, com a afirmação dos seguintes postulados:*

- 1º. – A habitação deve ser considerada como o centro das preocupações urbanísticas.*
- 2º. – Os materiais do urbanismo contemporâneo são o céu, as árvores, o aço e o cimento, nessa ordem e nessa hierarquia.*
- 3º. – O pedestre não deve nunca encontrar o automóvel. 100% do solo deve ser restituído ao pedestre.*
- 4º. – ‘Morte da rua’. A acepção milenar da rua se apaga. A circulação automóvel (velocidade vintuplicada) conduz a um novo emprego do solo.*
- 5º. – Nenhum apartamento deve ficar mal orientado.*
- 6º. – A cidade contemporânea deve ser uma ‘cidade verde’; o esporte deve ficar situado ao pé das casas (‘foot-ball’, ‘tennis’, ‘basket-ball’, piscina, etc.).*
- 7º. A cidade contemporânea deve ter uma super-densidade de 1.000 hab/ha, aproximadamente em vez de 300, que é a geralmente admitida; assim, as distâncias serão três vezes mais curtas e a cidade três vezes menor – solução à crise de transportes.*¹³

Acima, estão presentes todas as principais diretrizes do movimento moderno em urbanismo. Sobressaem, entretanto, a crença na definição do plano espacial como elemento social transformador. Articulado aos novos sistemas tecnológicos e respondendo às necessidades de seu tempo, o plano urbano não apenas pode interferir na qualidade da vida do cidadão como também pode transformá-la. O planejamento como síntese da reconstrução do ser humano.

Sobre esses princípios se constituiria a Nova Capital a ser observada, como nas perspectivas fantásticas de vôo de pássaro, numa visão sobre-humana, possibilitada apenas pelo avanço tecnológico:

*Na execução do projeto da futura Capital do Brasil procuramos obedecer aos princípios fundamentais do Urbanismo moderno. Se erramos, o avião estará aí para assinalar os nossos erros. Ele nos mostrará a cidade com seus defeitos; antes dele podíamos sentir apenas, esses defeitos, mas não vê-los.*¹⁴

Elemento de forte caracterização da cidade, a **Circulação**, juntamente dos **Transportes**, é o primeiro e mais destacado fator entre as soluções dadas.

Resultado das pesquisas sobre os meios atuais e mais eficientes para a circulação urbana, exemplos e experiências são apontadas pela autora comprovando a viabilidade da proposta.

Segundo seus levantamentos, as faltas de agilidade e segurança no trânsito são responsáveis por um gasto exagerado do poder público, fato que atesta altos investimentos para agilizar e trazer comodidade aos cidadãos. Uma comunicação urbana eficiente sem paralisações e obstáculos para o automóvel poderia aumentar as riquezas da cidade.

Os principais responsáveis pela *congestão do tráfego* foram enumerados:

- 1. manutenção da ‘rua’ (caminho ladeado de casas), herança do passado;*
- 2. cruzamento em nível;*
- 3. tráfego não diferenciado – veículos de diversas velocidades trafegando numa mesma rua, impedindo um ritmo uniforme no fluxo circulatório;*
- 4. estacionamento realizado de forma a diminuir a capacidade das ruas;*
- 5. a rua servindo, simultaneamente aos pedestres e aos veículos.*¹⁵

Uma das soluções adotada em Nova Iorque foi a construção de uma via elevada, então novidade, que

desafogara boa parte do trânsito de Manhattan. Ilustrada com fotos da obra concluída e com fotos de sua construção com pré-moldados, a descrição antecipa a principal solução para a circulação da Nova Capital.

Um sistema de circulação por auto-estradas elevadas 5 metros do chão. Construídas em cimento armado, com cruzamentos em diferentes níveis, para a separação por completo das circulações segundo suas finalidades e velocidades. A separação entre automóvel e pedestre foi priorizada como principal solução:

O tráfego rápido de automóveis é feito no nível superior das auto-estradas, enquanto que, sob estas, ao nível do solo, circulam os caminhões e 'omnibus' de trolley entre grades de fechamento que impedem o pedestre de atravessar o tráfego; amplas passagens subterrâneas facilitam a este o acesso às estações de 'omnibus'.¹⁶

Interligadas aos estacionamentos dos edifícios, preserva-se a comodidade para o acesso às residências. As principais vias de circulação definem uma malha ortogonal cortada por algumas diagonais e dois eixos marcadamente fortes: o eixo N-S e o E-W. Divididas em três categorias, foram assim caracterizadas:

- 1) De grande circulação – 25 m. de largura (eixos da cidade)
- 2) De circulação média – 19 m. de largura (ligando diversos pontos da cidade)
- 3) De circulação normal – 12 m. de largura (residenciais)¹⁷

Ilustrada por pranchas com detalhes das auto-estradas e de cerca de 12 formas de cruzamentos, além de fotos de auto-estradas norte-americanas o plano articula, ainda, um sistema de passeio que caracteriza a monumentalidade da capital federal e serve aos pedestres.

Os únicos lugares em que se preserva o convívio entre pedestre e automóvel são nas vias de passeios como nas *Avenidas de Passeio*, *Avenida da Feira de Amostras*, atuando como *boulevards* ao nível do solo e com velocidade moderada. Nessas avenidas concentram-se equipamentos de lazer, como comércio de luxo, cafés, restaurantes, clubes, pavilhões para feiras e amostras, etc.

A qualificação para as áreas de pedestre é conseguida pela proteção através de marquises de concreto armado. Com uma sinuosidade, todos esses caminhos oferecem um ar *pitoresco ao traçado*. Destinados ao passeio informal, recreativo e de descanso, esses caminhos compõem a paisagem da cidade, sobretudo ao explorar a arborização, a sinuosidade e as marquises como elemento de proteção e convívio para os pedestres. A autora antecipa-se ao predomínio da indústria de concreto e, ainda, à idéia de Oscar Niemeyer para o Parque do Ibirapuera, em que o pedestre tem em todo o percurso a proteção sobre marquises sinuosas. Aliás, em diversos momentos, o elemento concreto destaca-se como tecnologia adotada para algumas situações urbanas.

Elemento de destaque, a grande Avenida de Passeio, com 120 m. de largura, atravessa a cidade no sentido leste-oeste e compreende três partes distintas: uma para o tráfego lento de veículos; outra onde se acham os edifícios destinados ao público, já citados acima, em centro de jardim e com caminhos para pedestres e, finalmente, uma outra protegida do sol por espessa arborização e destinada a passeio a pé ou em bicicleta.¹⁸

Os transportes também foram definidos pela hierarquização de usos a partir de três categorias: transporte de viajantes, de habitantes e de mercadorias.

Para a autora, a mudança da capital federal para o centro do país mobilizaria recursos para o avanço das estradas de rodagem e linhas férreas e aéreas cruzando todo o país. Assim o transporte de viajantes estaria assegurado pela comodidade e eficiência de um plano nacional para a criação de vias de Leste a Oeste, de Norte a Sul do país.

No centro da cidade, tal como nas cidades projetadas por Corbusier, cercada por altos edifícios, localiza-se uma grande estação que serve à chegada de visitantes vindos de trem. Uma plataforma circular transformar-se-ia na gare central, acomodando os visitantes próximos às vias de circulação. Sobre esta plataforma, num diâmetro de 400 m., pousariam aviões-táxis, também servindo ao transporte de passageiros. Obviamente em outra escala e a partir de outros sintomas, Lúcio Costa repete essa solução ao centrar a estação de ônibus no cruzamento dos principais eixos de circulação. Essa solução, despertada por Le Corbusier, evidencia a importância atribuída aos transportes e à circulação da cidade, rendendo-lhes uma posição privilegiada no plano.

O transporte rodoviário teria sua eficiência garantida, pois os dois eixos N-S, E-W que cortam a cidade estão diretamente vinculados às estradas de rodagem e facilitam, então, a entrada do visitante sem transtornos ou demoras.

O tráfego aéreo obteve uma solução radical para se evitar a perda de tempo de acesso à cidade:

Este (o aeroporto) ficou situado em plena cidade, distante alguns quilômetros, apenas, dos centros residenciais e de negócios e a eles ligados por meio de auto-estradas.¹⁹

O transporte dos habitantes seria feito por veículos, na parte superior da pista de rolamento, e por coletivos na pista inferior, ao nível do solo, separado do tráfego dos caminhões. Os pedestres gozariam de passagens subterrâneas para não cruzarem diretamente as vias (solução igualmente adotada pelo plano de Lúcio Costa juntos às super-quadras) e que serviriam à espera dos coletivos.

*Na nossa cidade o pedestre deixa de ser **res nullius** e um empecilho ao tráfego. Terá à sua disposição quase que a totalidade do solo e nunca atravessará o fluxo circulatório, arriscando a vida, levando sustos e gastando os nervos.*²⁰

Os coletivos passariam a serem ônibus elétricos (trolebus), adotados em Londres, Paris e Copenhague. Dentre as vantagens estavam a economia, a rapidez, a ausência de ruído, conservação do calçamento sem necessidade de trilhos e a não emissão de fumaça.

O transporte de mercadorias, independente do transporte de viajantes, divide-se em transporte de matéria-prima e produto manufaturado e em abastecimento da cidade, em geral ligando as fontes das mercadorias ao seu destino final.

A **Habitação**, tida como o elemento primordial da cidade, têm ligação direta e eficiente com os demais setores (trabalho e lazer). Os quarteirões da área residencial são localizados ao redor do eixo E-W, e servido por vias elevadas com traçados definidos a cada 400 metros. Os edifícios, elevados sobre pilotis liberando o solo para o passeio, ocupam cerca de 12% da área e se organizam a partir de dentículos *que se desenvolvem segundo arabescos. (...) Cada arabesco pode ser inscrito num retângulo de 700 m x 200 m.*²¹

Alcançando 50 metros de altura, os edifícios acomodam 10 andares variando a largura conforme as especificidades de insolação de cada área. A densidade média gira em torno de 900 hab/ha, obtendo grande valorização do solo. O programa estabelecido para os *setores residenciais* possibilita um convívio comunitário:

*Cada 'setor residencial' compõe-se de: imóvel de habitação, auto-estradas, auto-portos, caminhos para pedestres, recreio, jardim, creches, escolas, policlínica e comércio local. Essa concepção de 'setor residencial' permite a construção por etapas.*²²

A estrutura, independente da vedação, constitui outra inovação tecnológica apropriada pela habitação, podendo contribuir com a salubridade na definição dos pisos e das fachadas de luz.

*Os pisos serão constituídos por um sistema de lajes ou de vigas apoiadas em colunas. As fachadas fornecedoras de luz terão aberturas em largura ou altura. (...) O edifício será constituído com ossatura independente, fornecendo o plano livre e fachadas livres.*²³

As pertinências e vantagens desse sistema construtivo permitem a circulação diferenciada ao nível do solo e a salubridade dos apartamentos, contrariando os sistemas convencionais de construção. Entretanto, nota-se que o pé-direito adotado para cada andar é de 5 metros.

Uma das grandes inovações na utilização desses sistemas construtivos está no aproveitamento dos terraços-jardins, que seriam destinados às praias artificiais, não contrariando um dos principais programas de lazer de uma cidade capital localizada no litoral brasileiro.

*Os tetos inclinados foram abolidos por desnecessários e inaproveitáveis. Projetamos tetos horizontais e sobre eles jardins, a 50 metros de altura, onde serão dispostas praias de areia para banhos de sol e cultura física. Esses terraços-jardins transformarão a cobertura dos prédios no seu mais atraente pavimento.*²⁴

Outra inovação, a concentração dos serviços comuns no primeiro pavimento do edifício. A fim de facilitar os trabalhos domésticos e evitar perda de tempo da dona-de-casa, criou-se um pavimento para cooperativas que se encarregariam da preparação da comida, da lavagem das roupas entre outros serviços domésticos. A empregada serviria, apenas para pequenos serviços e para o cuidado das crianças.

*Cozinhas bem instaladas e equipadas fornecerão refeições a qualquer hora. A limpeza dos apartamentos será também feita por profissionais; a lavagem da roupa, idem, e assim todos os demais serviços necessários ao lar.*²⁵

Os edifícios se desenvolvem em continuidade e estão ligados às ruas elevadas, aos estacionamentos ao nível do solo, às marquises para pedestres e aos equipamentos de lazer espalhados pelos vazios entre os edifícios. Elevadores situados a cada 200 metros são os responsáveis pelo transporte vertical.

Assim, a concepção tradicional de rua foi incorporada para dentro dos edifícios, enquanto que no exterior restaram apenas as vias de grande tráfego.

*As casas perderam sua acepção habitual: ruas interiores ficarão situadas dentro dos edifícios e as auto-estradas fora deles ou, quando necessário, atravessando-as (...). Segurança, economia e bem-estar; eis as características do setor residencial, nova concepção do urbanismo moderno.*²⁶

O **Centro de Negócios** está localizado antes da área residencial e é marcado por grandes edifícios de 150 metros de altura (40 andares). Esses edifícios, isolados no quarteirão – portanto diferentemente das residências –, compõem uma densidade média de 1.500 hab/ha, diminuindo gastos e encurtando distâncias. Compondo ao todo 16 blocos, são construídos sobre pilotis elevados a 10 metros do chão situados no centro da malha de auto-estradas. O acesso poderá se dar por automóveis, coletivos ou a pé, seguindo o mesmo sistema de circulação da cidade.

Buscando condições agradáveis para o trabalho longe do barulho e desorganização, o centro de negócios busca a construção de uma paisagem confortável.

*A construção dos arranha-céus do centro de negócios obedecerá a todos os progressos da técnica moderna: insonoridade, ar condicionado, livre de poeira e artificialmente renovado, serviço eficaz de elevadores, fachadas de vidro do lado da sombra e 'brise-soleil' do lado do sol.*²⁷

Serviços e comércios serão instalados nos terraços dos edifícios e nas construções baixas da quadra. Os quarteirões, formando quadrados de 400 m por 400m servem cada um a apenas um edifício, contrariando qualquer modelo tradicional de cidade, sobretudo o centro comercial e de negócios que se encontrava no Rio de Janeiro de então.

*Podemos, assim, afirmar, que o Centro de Negócios da futura Capital do Brasil, em vez de ser constituído por ruas tortuosas e estreitas, onde a população se acotovela e se faz atropelar, e por edifícios, em cujos escritórios sombrios se é importunado pelo ruído enervante e atordoador dos veículos que trafegam por essas ruas, será constituído por dezesseis Campos de Sant'Ana, silenciosos, com suas alamedas pitorescas, seus gramados e largos atraentes, comportando os dezesseis arranha-céus, símbolos do progresso, da técnica e da civilização do século XX.*²⁸

O **Centro Cívico**, monumental atribui à Capital a feição de uma cidade administrativa, organizado como o modelo do Centro de Negócios.

Apesar de uma zona especial para sua conformação não apresenta características peculiares, apenas localizando-se no extremo da cidade junto às margens dos rios, sem, entretanto alguma menção mais específica.

O **Centro Cultural** destinado a incentivar e difundir a cultura entre a população da cidade, foi projetado às margens dos rios Bananal e Torto em sítio isolado e tranqüilo. Seu programa compreende Museu do Conhecimento do Brasil, Biblioteca Nacional, Auditório, Aquário, Pavilhões para exposições, Jardins Botânico e Zoológico, Cidade Universitária – articulada como anexo do Centro Cultural –, Penitenciária e o Instituto para menores abandonados.

A reunião desses edifícios concentra valores de âmbito simbólico e didático. Ao mesmo tempo em que privilegia a história do país, cada estado especificamente, as características naturais também se prestam ao ensino através do contato com os diferentes ambientes de exposições além das bibliotecas. A cidade universitária, prevista na concepção tradicional de *campus* é localizada fora da cidade com uma estrutura totalmente independente.

Curiosa a relação que se estabelece entre equipamentos como Penitenciária e a cidade. Como forma de estudos, por exemplo, lugares especiais serão destinados a estudantes de direito, sociologia e medicina, para futuras pesquisas junto aos presos.

Um grande centro olímpico e esportivo é previsto para que atendesse a diversas práticas esportivas. É prevista, ainda, uma grande obra de Le corbusier e de P. Jeanneret:

*Dominando o Centro Esportivo foi localizado o Grande Estádio de Le Corbusier e P. Jeanneret, com anfiteatro coberto e capacidade para 100.000 pessoas, destinado a esportes de campo e pistas, desfiles, cinema e danças clássicas ao ar livre, representações teatrais e realização de congressos esportivos.*²⁹

Estando localizada muito próxima dos rios, a cidade não destina um lugar claro para a composição do lago, mas cita a possibilidade de sua construção através das coordenadas do botânico Glaziou, entretanto o lugar apontado parece ser exatamente o lugar onde está assentada a cidade, talvez de menores proporções:

*Nas imediações da confluência dos rios Bananal, Torto e Gama, poder-se-á, segundo a opinião de Glaziou (Relatório parcial apresentado a Luiz Cruls – 1896) formar um lago navegável em todos os sentidos num comprimento de 20 a 25 km sobre uma largura de 16 a 18. Esse lago será aproveitado para regatas a remo, a vela e barcos motor.*³⁰

Em todo o projeto a única menção à composição de um lago nas imediações da cidade resume-se à uma citação do Relatório Cruls.

Como cidade administrativa, a Nova Capital estrutura-se a partir de um esquema generalizado de cidade, deflagrando sua função justamente na zona destinada às representações administrativas. O plano em si não discute profundamente o caráter de uma cidade capital como pudemos acompanhar nos projetos elaborados cerca de 20 anos depois. Outro fator peculiar que merece destaque é a inclusão de uma grande área industrial, provavelmente entusiasmada pelas novidades trazidas com o governo getulista.

No projeto de Carmem Portinho, a **Zona Industrial**, localizada na cidade em posição que facilitasse a predominância dos ventos para empurrar a fumaça, foi dividida em três partes: as indústrias leve, pesada, e entrepostos. Diretamente relacionadas ao aproveitamento do potencial natural da região, servirá para a sua extração e manufatura.

(...) ainda que se tratando de projeto de um importante centro urbano e não de uma cidade industrial, justifica-se pelas grandes possibilidades industriais oferecidas pelo Estado de Goiás cuja abundante riqueza natural não foi ainda explorada. (...)

Esperamos não errar quando afirmamos que a futura Capital do Brasil, além de centro urbano de grande importância administrativa e política, poderá ser também um dos grandes centros industriais do País.³¹

Edifícios como hospitais e quartéis tiveram apenas sua localização indicada sem contribuir com novidades para o plano. Cabe ressaltar a existência de chácaras para casa individuais permitidas ao redor da cidade, e a definição das embaixadas e hotéis localizados entre a gare e a zona residencial, ao lado da Avenida de Passeio.

Um breve estudo sobre o tratamento de **Esgotos Sanitários e Pluviais** definiu a separação completa na coleta dos resíduos e o tratamento dos resíduos sólidos em estações especiais.

Por fim, a bibliografia ilustra muito bem suas principais referências e princípios, não restando dúvidas a respeito da pesquisa e da atualização do projeto. Foram consultados, por exemplo, os relatórios do V CIAM, de autoria de Le Corbusier e de J. L. Sert, sem parcialidades. Autores como o próprio Le Corbusier, P. Jeanneret, Augustin Rey, Cesare Chiadi, Ernest Neufert são alguns dos nomes internacionais. Dos brasileiros, as principais referências em urbanismo, Prestes Maia, Alfred Agache e F. Saturnino R. de Brito. Boletins de engenharia e revistas internacionais, L'Architecture d'Aujourd'hui, La Technique des Travaux, entre outras. Questões de conforto, Paulo Sá, e específicas de hidrologia, Lucio dos Santos, e de aeroportos, J. L. Escario, completam a lista dos autores nacionais.

Certamente uma relação de nomes caracteristicamente empenhada na divulgação do modelo moderno de cidade.

Notas

¹ PORTINHO, Carmem. **Ante-projeto para a futura capital do Brasil no Planalto Central**. In, Revista Municipal de Engenharia, n. 02 março, e n. 03, maio, 1939, p. 153.

² Idem, p. 154.

³ Idem, p. 154.

⁴ Idem, p. 154.

⁵ Idem, p. 157.

⁶ Idem, p. 157.

⁷ Idem, p. 162.

⁸ Idem, p. 162.

⁹ Idem, p. 162.

¹⁰ Idem, p. 285.

¹¹ Idem, p. 285.

¹² Idem, p. 285.

¹³ Idem, p. 285.

¹⁴ Idem, p. 287.

¹⁵ Idem, pp. 287/6.

¹⁶ Idem, p. 288.

¹⁷ Idem, p. 289.

¹⁸ Idem, p. 289.

¹⁹ Idem, p. 289.

²⁰ Idem, p. 290.

²¹ Idem, p. 291.

²² Idem, p. 290.

²³ Idem, p. 291.

²⁴ Idem, p. 291.

²⁵ Idem, p. 292.

²⁶ Idem, p. 292.

²⁷ Idem, p. 294.

²⁸ Idem, p. 294.

²⁹ Idem, p. 295.

³⁰ Idem, p. 296.

³¹ Idem, p. 296.

Porque, Para Onde e Como Mudar a Capital da República, 1948

Jales Machado – deputado federal

O pronunciamento vincula-se diretamente com as discussões do Congresso sobre os trabalhos da Comissão Técnica destinada à implantação do Distrito Federal, perdurando entre suas discussões, as condições favoráveis do local de implantação.

Referente a essas discussões, o autor defende, inicialmente, a viabilidade da construção da Nova Capital no prazo máximo de cinco anos se o local fosse realmente apropriado. Defende, rigorosamente, o Planalto Central como o local mais adequado.

Pretendo mostrar que só uma delas, atendendo, no mais alto grau, os legítimos interesses nacionais, atende simultaneamente os dispositivos da Constituição e que, em 5 anos, após o início da execução, a capital poderá ser transferida, sem sacrifícios financeiros para o país.¹

Seguido de um breve histórico, o autor aponta a incompatibilidade que se conformou entre as atividades industriais e agrícolas e, conseqüentemente, entre as áreas produtivas envolvidas. Contradições no processo de desenvolvimento e o atraso de determinadas regiões exigiam, na sua argumentação, a necessidade de atitudes federais mais enérgicas para manter o equilíbrio na produção agrícola e industrial.

Portanto, ante as perspectivas atuais, nenhum fator poderá ser mais preponderante no restabelecimento desse equilíbrio, tão necessário ao harmônico desenvolvimento da produção nacional, que a interiorização urgente da Capital do País. Só então um governo poderá se intitular ‘governo de todos os brasileiros’.²

A transferência torna-se condição essencial para o progresso nacional, podendo alterar as perspectivas mais pessimistas e alcançar bons resultados no equilíbrio produtivo do país.

Recém saída da Segunda Guerra Mundial, a defesa militar do território era uma das preocupações dos políticos de então, fato que colaborou na argumentação pela transferência.

E quem poderia evitar golpes semelhantes de um ataque aéreo provindo até de porta-aviões? Objetar-se-á que a capital no planalto não estaria livre de ataques aéreos. É verdade. Mas, ali, comunicações seriam restabelecidas ou novas seriam abertas, em horas, e as possibilidades de defesa muito maiores. Além disso, o seu planejamento poderá levar em consideração as novas condições para tirar o máximo proveito, no campo estratégico.³

Mas, do que sobreviveria o Rio de Janeiro com a transferência da Capital Federal? O autor evidencia a sua produção industrial, as atividades portuárias e as belezas naturais como fundamentais na continuidade de sua economia. A cidade poderia solucionar os problemas de congestionamentos causados pelas altas densidades.

A influência da posição da Capital na propagação harmônica do progresso de uma nação torna-se, portanto, o principal argumento para sua transferência, parecendo não haver maiores obstáculos.

Essa caracterização ganhará força ao lado do planejamento viário e diante da comparação com a outra provável opção de localização, o Triângulo Mineiro.

Bem governar um país é fazê-lo vibrar ao influxo da ação orientadora, disciplinadora e estimuladora dos seus órgãos administrativos cuja sede – a sua Capital – é o centro irradiador da energia propulsora.⁴

A conotação simbólica ganha status de atribuições de uma capital sendo de vital importância sua localização em posição equidistante ao restante do território. A imagem do equilíbrio ilustrado pelo diálogo igualitário entre as partes e representada pela hegemonia da capital soberana no seu território direciona o modo de pensar o planejamento nacional.

Daí a vital importância da situação do centro propulsor, da capital de um país, em relação ao conjunto das suas células componentes.⁵

Correspondendo à linguagem metafórica:

A queda de um corpo pesado sobre uma superfície líquida, tranqüila, um lago, por exemplo, provoca uma vibração que se propaga por meio de um movimento ondulatório sinusoidal, ondas concêntricas, que, enfraquecendo a medida que se afasta do centro, atinge grandes distâncias.

(...)

Para se colher o máximo de eficiência de um movimento vibratório sobre toda a superfície, este, eviden-

*temente, deveria ser deflagrado no centro geográfico, identicamente como se se tratasse de um grande lago contínuo e horogênico.*⁶

Diante da condição ideal de geração e transferência de energia, na metáfora que encobre as necessidades de desenvolvimento do país, são creditados ao Planalto Central condições e atributos verdadeiramente factíveis para a transferência, em contraposição à localização litorânea, entravada pelas condições naturais do local. A capital, portanto, como centro da irradiação das *ondas de progresso* encontra as condições propícias para sua localização no Retângulo Cruls. O sistema de circulação assim se faria completo:

*Indubitavelmente pelas vias de transporte, na sua expressão mais lata, terrestres, marítimas, fluviais, aéreas, é que se propagam essas ondas milagrosas.*⁷

O sistema de circulação torna-se hegemônico diante da probabilidade da transferência da capital. O principal argumento: a necessidade de ligar o país à sua capital, uma vez que ela nasceria em uma área que não estava vinculada diretamente a nenhum outro estímulo urbano.

Como planejamento regional a circulação torna-se no principal instrumento da transferência. Cabe aqui a citação na íntegra de um das principais diretrizes do planejamento urbano proposto:

A Capital aí, como centro, forçará imediatamente o estabelecimento do mais econômico e talvez maior sistema ferro-rodó-fluvial do mundo, atingindo uniformemente todo o território nacional com o aproveitamento integral de todas as possibilidades de navegação fluvial. E surgirá, articulado e coordenado com tudo quanto, em matéria de transporte, já se tem realizado neste país. Do plano nacional de viação, completa com o sistema rodó-fluvial, instituído pelo projeto Jales Machado (n. 776-48), tendo por centro natural o planalto Cruls resultarão:

- a) um sistema “radial” de vias de comunicação e transporte atingindo todos os recantos do Brasil,*
- b) um sistema “circular” envolvente, representado numa série de circuitos fechados que se ampliam e se expandem centrifugamente, cobrindo todo o território nacional.*

*O despertar das energias brasileiras, a oportunidade de todas as unidades federativas colaborar na produção nacional, serão uma consequência inevitável. A conquista real da Amazônia com o desencadeamento do seu fantástico potencial econômico, desde o petróleo, às riquezas extrativas e florestais, até suas possibilidades agro-pecuárias; o escoamento racional, com seus efeitos estimulantes, da produção exportável de todo o Brasil central; a disciplinação e racionalização de nossa marcha para o Oeste, evitando a criação de economias fechadas; a solução natural do problema do índio; a colonização por nacionais e estrangeiros a espriar do centro, descendo pelos grandes vales amazônicos; o descongestionamento das duas principais saídas da exportação brasileira – Rio e Santos; o descongestionamento dos centros urbanos; a ampliação do âmbito de nossas relações políticas e econômicas com o Paraguai, Bolívia, Peru, Equador, e Venezuela, a quem podemos dar passagem direta para os grandes mercados do mundo, além de lhes franquear o nosso próprio mercado; a possibilidade de nossa participação no petróleo produzido nesses países com a instalação, em região adequada, de uma refinaria, em convênio internacional, libertando-nos dos fornecedores extracontinentais que nos poderia faltar em casos de guerra; o fortalecimento econômico, financeiro e social e o decorrente levantamento do nível de vida das populações interiores; em resumo, o vislumbrar de uma verdadeira ressurreição nacional, serão as perspectivas imediatas que nos oferece a implantação da nossa Capital no planalto Cruls.*⁸

Bem sabemos, gozando da perspectiva histórica, que as consequências não se vinculam assim diretamente, porém a proposta ilustra a mentalidade do planejamento completo como forma de organização e sobrevivência no meio urbano, então afetado pelo êxodo rural.

A hipótese suscitada pelo deputado Israel Pinheiro de transferir a capital federal para o Triângulo Mineiro é logo abordada por Jales Machado, apoiado pelos argumentos acima descritos.

Israel Pinheiro aponta o Triângulo Mineiro como o único lugar viável para a transferência imediata da Capital por aquela região compreender uma rede viária adequada. Próxima dos grandes centros de desenvolvimento do país, assim se solidificou com maior rapidez a partir da concentração demográfica. Para promover a defesa desse local, Israel Pinheiro apresentou um mapa, do Conselho de Geografia, em que 30% do território brasileiro é denominado Planalto Central, uma vez que a constituição não previa a transferência da capital se não para essa região. Garantia, assim, a constitucionalidade da proposta. Entretanto:

Mas S. Exa. mesmo, como engenheiro, em sã consciência, não aceitaria semelhante absurdo de considerar planalto central uma superfície contendo toda sorte de anfruosidade e todas as altitudes desde 150 até 1.500 metros.

(...)

*Decididamente a solução pela região do triângulo mineiro choca-se com o preceito constitucional.*⁹

A tentativa em se alterar a concepção de Planalto Central para incluir o Triângulo Mineiro como proposta viável para a transferência da capital esbarra em discussões políticas e argumentos simbólicos. E o estudo do viário costurando o país a partir de sua capital prevalece, sobretudo no estudo comparativo realizado em que se constata, quando não a igualdade, a superioridade do planalto Cruls, como Machado o denomina.

*Como centro do sistema circulatório nacional com o mínimo de resistência para o aproveitamento de todas as possibilidades naturais, isto é, como centro irradiador de energia vibratória, para todo o país, o planalto Cruls é insuperável.*¹⁰

Comprovada a superioridade do Planalto Central diante de qualquer outra hipótese de se levar para Minas Gerais ou se manter a capital no Rio de Janeiro, o autor demonstra as possibilidades financeiras da transferência.

Nesse aspecto, a Nova Capital é tomada como um empreendimento factível de lucro no decorrer de seu desenvolvimento, fato que possibilitaria a manutenção dos cofres públicos.

Esse não é caso isolado da tomada da construção da Nova Capital como um empreendimento. Alguns planos participantes do Concurso também tratam do pragmatismo da construção da cidade como empreendimento como forma de provar sua viabilidade sem defasar os cofres públicos. E, no Brasil, várias cidades surgiram do desmantelamento de grandes glebas e, por capricho de seus proprietários, belos planos foram capazes de se construírem a partir das teorias e experiências urbanísticas de qualidade. A terra como mercadoria e a cidade como forma de lucro sempre estiveram atrelados ao pensamento colonizador nacional.

*Na verdade a mudança da capital não exigirá sacrifícios de ordem financeira. Não obstante, no caso brasileiro, empreendimento algum terá caráter mais reprodutivo que esse, tais as repercussões de toda ordem que farão estremecer, numa arrancada para frente, todo o território nacional.*¹¹

Assim a proposta demonstra sua vertente pragmática e apressada para a construção da Nova Capital, cumprindo um prazo máximo de cinco anos comprometendo para tanto as iniciativas privadas e públicas.

Notas

¹ MACHADO, Jales. **Porque, para onde e como mudar a capital da República**, discurso proferido nas sessões de 18 e 20 de outubro de 1948, Debates na Comissão Parlamentar da Mudança da Capital Federal, Jornal do Commercio – Rodrigues & C., Rio de Janeiro, 1948, p. 03.

² Idem, p. 06.

³ Idem, p. 07.

⁴ Idem, p. 09.

⁵ Idem, p. 09.

⁶ Idem, p. 10.

⁷ Idem, p. 11.

⁸ Idem, pp. 13/14.

⁹ Idem, p. 15.

¹⁰ Idem, p. 17.

¹¹ Idem, p. 21.

Projeto para a Futura Capital Federal, sem data

João Augusto de Mattos Pimenta – médico, jornalista e corretor de imóveis

No Rotary Club do Rio de Janeiro, João de Mattos Pimenta ocupou-se da tribuna para demonstrar algumas possibilidades de soluções para a falta de planejamento que minava a cidade. Um artigo muito simples composto de três pronunciamentos do médico, publicado em 1926, demonstra-nos a sua inserção no meio urbano e de planejamento como agente social, já naquele período.

Esse cenário evidencia a aproximação entre sociedade e os órgãos públicos responsáveis pelo planejamento e pelo ideário de cidade. A instituição de caráter filantrópico ganha, portanto, atributos de órgão politizador e formador de consciência quanto aos problemas cotidianos da cidade.

A coletânea de textos demonstra a sua preocupação em atender a cidade através de um plano ordenador em que fossem estabelecidas normas e condições melhores de vida na cidade, sobretudo em contraposição às favelas que enchiam os morros cariocas.

Chega a ser nomeado para uma comissão especial juntamente de José Mariano, Archimedes Memoria e Francisco Oliveira Passos. E como tentativa de melhora do contexto social doa uma pequena porção de terra para a construção de asilos para que se assentassem os deficientes e velhos moradores dos morros.

Porém, o que mais chama a atenção é sua afinidade com as idéias e instrumentos de planejamento atuais, utilizando-os para a cidade do Rio de Janeiro.

No livreto *Para a Remodelação do Rio de Janeiro*, o primeiro pronunciamento, 29 de outubro de 1926, é intitulado *Sobre o remodelamento do Rio de Janeiro – O Plano Geral*.

Ao exaltar as qualidades naturais da cidade, o autor registra a necessidade em se ter um plano regulador para a cidade:

Torna-se, portanto, obra nacional de incalculável interesse, de grande patriotismo, pugnar-se para que o Rio de Janeiro seja imediatamente dotado de um plano geral regulador; grandioso e sábio, que coordene seu desenvolvimento no sentido de realçar suas belezas, criar-lhe perspectivas, economizar seus gastos, facilitar seu trânsito; plano elaborado por urbanistas de reputação universal com colaboração de estetas nacionais, como José Mariano, por exemplo.¹

Reconhecia em algumas obras urbanas a tentativa de melhora do cenário predominante, mas nenhuma tentativa poderia ser comparada com as grandes e belas obras francesas do século XIX.

Critica a especulação retalhadora da cidade, culpada pela perda de parques e jardins, tirando a visão de muitos pontos já estabelecidos, como o das arquibancadas do Jockey Club, *que assim vão perder a perspectiva daquele horizonte, logo que o ex-parque com os bairros de Ipanema e Leblon estiverem construídos.*²

No seu segundo pronunciamento em 12 de novembro de 1926, o tema aborda a questão das favelas. Reconhece a necessidade de atenção às questões de infra-estrutura urbana que poderiam ser sanadas com a execução de um planejamento urbano:

*Evidentemente, tal plano não deverá afetar somente o lado estético e arquitetônico da cidade, senão visar principalmente toda a sorte de serviços públicos e urbanos: galerias de águas pluviais, rede de esgotos, canalização de gás, abastecimento de água, etc., serviços estes que são inteiramente anarquizados, desprovidos de plantas, formando verdadeiros emaranhados no sub-solo da cidade (...)*³

Critica veementemente as condições das favelas cariocas, um lugar muito vulnerável aos problemas sociais:

*Desprovidas de qualquer espécie de policiamento, construídas livremente de latas e frangalhos em terrenos gratuitos do Patrimônio Nacional, libertadas de todos os impostos, alheias a toda ação fiscal; são excelentes estímulos à indolência, valhaçóito de larápios que levam a insegurança e a intranquilidade aos quatro cantos da cidade pela multiplicação dos assaltos e dos furtos.*⁴

E a partir de um levantamento de dados sobre algumas favelas, a partir de fotografias, que mostram os problemas do aglomerado nos morros, critica, ainda, intelectuais que reconhecem alguma expressão poética nessas condições desapropriadas de vida:

*Senhores, deplorável e incompreensível, nefasto e perigoso é o vizo que adquiriram alguns de nossos intelectuais, de glorificarem as favelas, descobrindo poesia e beleza, por uma inominável perversão do gosto, nestes aglomerados triplamente abjetos como anti-estéticos, anti-sociais e anti-higiênicos.*⁵

Descreve soluções como a transferência dessa população para outros lugares além de criação de asilos e colônias para servirem aos *inválidos, velhos e crianças desamparadas*. E diante de tantos problemas que a favela ocasionava, o autor propõe uma solução:

*(...) inspiro-me a retirar de minha pobreza, transferindo para o Rotary Club, um pequeno sítio de 5 alqueires e uma casinha, que possuo em Pedra do Rio, junto a Itaipava e da estrada de automóvel União e Indústria, para nele ser instalado, como excelente clima que é, qualquer asilo ou colônia pra velhos, inválidos ou crianças desamparadas das favelas do Rio de Janeiro.*⁶

No seu último discurso, na presença do prefeito eleito Antonio Prado Junior, em *Como Estabelecer o Plano*, Mattos Pimenta demonstra suas principais referências para o planejamento do Rio de Janeiro a partir de um caráter eclético de atuação, articulando estilos os mais variados de intervenções urbanísticas que conhecia.

Inicialmente demonstra sua aproximação com o conceito de urbanismo e o que essa atuação implicava:

Para não vos fatigar direi simplesmente que, urbanismo, - segundo o conceito moderno, - é extremamente complexo, exigindo soma formidável de conhecimentos não só de estética e de arquitetura, como principalmente de higiene, de engenharia sanitária, de direito, de horticultura e botânica, de viação, etc., pela imposição freqüente e inevitável de problemas abrangendo todas estas diferentes especialidades.

Tal obra exige, assim, a colaboração de muitos profissionais.⁷

Defende a organização do plano por uma equipe de especialistas internacionais acompanhada por profissionais brasileiros como, por exemplo, José Mariano, Eduardo Pederneiras, Oliveira Passos, Archimedes Memoria, entre outros.

*O plano, portanto deve ser elaborado por uma comissão de urbanistas estrangeiros de comprovado valor, assistida por estetas e arquitetos brasileiros*⁸

Então descreve algumas experiências da história sobre o urbanismo internacional, entre eles exemplos da quadra reticulada do período greco-romano, a experiência da exaltação do monumental de Haussmann, e os *preceitos do moderno urbanismo: a escola paisagista inglesa inspirada no amor da natureza e o sistema irregular e pitoresco alemão. A primeira representada pelas cidades jardins com avenidas-passeios de que o jardim América, em S. Paulo, é o exemplo mais próximo a nós. O segundo que se apóia na notável obra de M. Horsfall e de que são exemplos várias cidades alemãs (...).*⁹

Como diretriz para a intervenção, a junção de várias experiências que pudessem contribuir para a qualidade da cidade do Rio de Janeiro. Assim define o estilo que deveria ser apropriado pelo planejamento:

Para o Rio, como, aliás, foi adotado em Buenos Aires, e está sendo praticado em todas as cidades progressistas das duas Américas, o ideal é um sistema eclético, empregando-se o tipo monumental de Haussmann nas partes planas e de ligeiros desníveis, sobretudo do centro urbano, e de preferência o sistema paisagista inglês e do irregular pitoresco alemão, no restante da cidade. Opino por estes últimos porque os parques frondosos, as avenidas arborizadas com jardins centrais, as ruas irregulares segundo as curvas naturais de nível, são os elementos que mais condizem com a topografia e o clima de nossa capital tão montanhosa e tão próxima do Equador.

A esta cidade devemos dar o mais possível o aspecto de um vasto jardim.

*Deve-se, portanto adotar um sistema eclético resultante do Haussmanismo, da escola paisagista inglesa e do irregular pitoresco alemão, com predominância destas duas últimas.*¹⁰

Levantando problemas, indicando diretrizes para soluções, propõe um sistema de intervenção apoiado nos instrumentos conhecidos internacionalmente, alguns com poucos anos de existência, como o urbanismo de cidades-jardins, que fora logo apropriado pela condição imobiliária de São Paulo.

Flertando com as novidades e experiências urbanísticas, torna-se ainda mais evidente sua contribuição junto às idéias e propostas para projetos para a Nova Capital, sobretudo por gozar de uma situação profissional muito próxima às questões então debatidas sobre cidade, por desfrutar de referências concretas para a idealização de um plano e por estar inserido num contexto de efervescência de idéias não apenas sobre a transferência da capital federal, mas da idéia de planejamento urbano, do qual ele foi um grande defensor e precursor desde o início do século XX.

Notas

¹ PIMENTA, João Augusto de Mattos. **Para a Remodelação do Rio de Janeiro**, discursos pronunciados no Rotary Club do Rio de Janeiro, pelo rotariano J. A. de Mattos Pimenta, Impresso e distribuído gratuitamente pelo rotariano Paulo E. de Azevedo, 1926, Rio de Janeiro, p. 03.

² Idem, p. 05.

³ Idem, p. 07.

⁴ Idem, p. 08.

⁵ Idem, p. 11.

⁶ Idem, p. 13.

⁷ Idem, p. 15.

⁸ Idem, p. 16.

⁹ Idem, p. 17.

¹⁰ Idem, p. 17.

Projeto para Brasília anterior ao Concurso
Origem desconhecida - Fonte: (Im)Possíveis Brasília

Anexo 03

Projetos para a Nova Capital: Década de 50

Memorial Preliminar para a Futura Capital do Brasil, 1955

Raul Pena Firme, Roberto Lacombe e José de Oliveira Reis

Pragmáticos e confiantes na possibilidade da mudança da capital federal, os autores evocam Pereira Passos como sinônimo da possibilidade das grandes obras urbanas.

*Impelidos pelo entusiasmo que o estímulo patriótico e idealístico de V. Excia. desperta tomamos a imediata deliberação de apresentar o esboço de nossa autoria como concreta contribuição para o projeto definitivo da cidade. Lembramos a V. Excia. uma histórica frase do saudoso prefeito Pereira Passos: - 'Quem tiver medo da imperfeição nada realizará no Brasil.'*¹

O plano inicia-se com a descrição do elemento de forte caracterização da paisagem da cidade, uma larga avenida que demarca o sítio ligando seus principais setores. A designação da avenida como elemento principal e inicial do plano deixa transparecer a mentalidade que se formava, então, do predomínio da indústria automobilística e, portanto, o valor simbólico ao automóvel como principal meio de transporte. Reflete, também, a necessidade de organizar a cidade segundo sua circulação, garantindo a eficiência e rapidez no trânsito, negando os exemplos de desorganização das grandes cidades.

Seguem algumas considerações resumidas sobre a idéia e o partido urbanístico do nosso trabalho.
*- Uma avenida monumental, medindo 5 quilômetros de extensão por 120 metros de largura, emoldurada de faixas verdes e edifícios de grande porte arquitetônico, estende-se desde o parque grandioso do conjunto dos edifícios do Governo, centralizado pelo Palácio do Congresso, situado no ponto mais elevado do sítio (1172 metros) até uma praça central de circulação, tendo ao centro o edifício do Panteão Nacional.*²

Aproveitando-se das condições topográficas, o plano destaca o ponto mais alto do terreno com as funções administrativas federais articulando-as ao monumento à memória nacional, localizado numa praça de circulação, devido a ponto de bifurcação da grande avenida monumental.

Os edifícios, bem como a avenida, são demarcados pela presença da vegetação, sobretudo a praça do Governo que se situa no meio de um parque, portanto monumentalizada, pois afasta os principais edifícios dos demais, elevando-os à categoria de objetos de destaque.

A bifurcação da avenida continua a definir parte importante do zoneamento da cidade. Ligando a Praça de Circulação – elemento com finalidades funcionais de circulação e simbólicas quanto às homenagens no Panteão Nacional – distribui a circulação ao marco natural da hidrografia local – à confluência do Rio Paranoá – e ao setor militar. A relevância dos elementos naturais permanece no plano a partir do traçado adotado, ao reforçar o ponto mais alto da área e ao evidenciar, com uma grande avenida, o principal rio da região. Porém a outra avenida enaltece a função estratégica de ocupação e de defesa do território a partir da definição da zona militar. Deve-se considerar que em todas as presidências da Comissão para a Localização da Nova Capital, prevaleceram gerais e marechais, condizendo com a visão geopolítica de controle do território descolonizado. Uma visão específica que, entretanto, foi bem ilustrada pelas revistas especializadas em geopolítica e geografia.

*Desta praça, bifurcam-se duas grandes avenidas, uma em direção à confluência do Rio Paranoá e outra em direção ao sítio onde se localizarão as unidades militares e um terceiro campo de pouso suplementar da cidade.*³

A partir do desenho apresentado, pressupõe a localização da base militar dentro de um grande parque às margens do lago.

*Projetou-se uma barragem a jusante do rio que o transforma num lago ornamental, destinado aos esportes náuticos, limitado pelas margens dos rios Bananal e Gama, transformadas em praias artificiais, cobertas de buritizal, numa extensão aproximada de dez quilômetros, obtendo-se este motivo paisagístico de encantadora apreciação, que forma com os parques naturais, a serem protegidos, uma agradável aração para a cidade.*⁴

Os parques, em grandes dimensões, são distribuídos, sobretudo junto ao lago, conjugando diante desse perfil paisagístico traçado, equipamentos como Universidade e os Jardins Botânico e Zoológico.

No promontório ribeirinho, nas margens internas dos três rios, é localizado o conjunto de parques mais importantes da cidade. Situam-se também a Universidade, as praças de esporte, os jardins Zoológico e Botânico.⁵

A circulação e a caracterização do viário foi marco fundamental do projeto, ao atribuir à principal avenida a monumentalidade de uma Capital Federal. O primeiro elemento urbanístico a ser citado pelo estudo e, talvez, o ordenador dos demais elementos, o eixo monumental organiza todo o plano restante e se presta aos desfiles cívico-come-morativos, a partir dos quais o governo pode expressar-se à população e receber dela suas manifestações. Está, nesse projeto, a primeira idéia do eixo monumental que caracterizará a cidade administrativa nos projetos seguintes.

A circulação dos automóveis, problema constante das principais cidades brasileiras, foi resolvida de modo simples para que com o desenvolvimento da cidade não se afetasse a serenidade de uma Capital Federal. Problemas cotidianos de trânsito deveriam ser excluídos das novas concepções urbanas. Assim ficou definido, às margens da grande avenida, duas faixas de rolamento que teriam a função de descongestionar a avenida principal e organizar o restante do trânsito. Certamente uma preocupação constante no Rio de Janeiro, o trânsito tornava-se elemento de especial atenção ao se evitar os transtornos do crescimento de uma cidade sem seu planejamento.

Quanto à essência do seu valor urbanístico, a avenida monumental constitui a espinha dorsal do partido dominante da metrópole. De ambos os lados dessa avenida circulam duas artérias de tráfego de 60 metros de largura, ligadas à rede geral das avenidas para o descongestionamento, contribuindo, assim, para a eventual serenidade e imponência daquela avenida nas festas cívicas promovidas pelo Governo.⁶

Fica evidente a relevância da avenida e da questão viária no projeto, ligando-se diretamente com o valor simbólico da monumentalidade de uma Capital Federal. O próprio formato admitido para a via, com suas bifurcações, remetem-se ao academicismo de Versalhes, referência constante do urbanismo monumental e político da sede do governo. Apesar de não haver citações diretas desse exemplo, seu formato aproxima-se muito das linhas-base do projeto francês de Le Notre.

É curioso notar a organização de um plano urbano que se constrói pelas mais distintas referências como, por exemplo, o princípio do urbanismo barroco francês, a admissão de idéias e soluções racionais de Le Corbusier e a adequação do traçado urbanístico ao terreno e a predominância de parques sinuosos, como previa E. Howard.

Completando o conjunto central e organizando o restante da cidade a partir da definição das vias, uma rua transversal limita a entrada da cidade, ligando o centro à praça de chegada, onde se situam equipamentos de grande porte, garagens e a rodo-ferroviária.

No centro encontram-se as atividades comerciais e cívicas, ao lado do conjunto do Governo é designado coração da cidade. Essa denominação foi atribuída à revisão modernista de cidade propagada pelo VIII CIAM, em que faziam prevalecer a retomada dos costumes cotidianos e da escala humana para suas atividades, negando qualquer relação com a idéia de cidade máquina. Premente naquele período, sua efervescência dialogava com a crítica mais contundente à rigidez do urbanismo racional corbusiano.

No sentido transversal a essa avenida, próximo ao conjunto do Governo, cruza uma outra avenida similar, que liga a praça do conjunto das gares das estações rodo-ferroviárias situadas ao norte à grande praça central, no coração da cidade. Notam-se aí a catedral, os teatros, os cinemas, os cafés e restaurantes e o edifício da Prefeitura.⁷

Os dois cruzamentos, responsáveis pelo formato ortogonal da cidade, dão origem aos dois centros principais, o centro do governo, situado num parque no ponto mais alto do sítio, e ao centro comercial e cívico da cidade, interligados à praça de chegada da cidade.

As habitações foram definidas segundo dois padrões, cada um destinado a um tipo de população. As quadras destinadas à maioria da população, limitadas por uma quadrícula ortogonal, seriam divididas em cerca de 800 lotes além de agrupar áreas destinadas a um programa mínimo de atividades diversas, escolas, recreação, comércio, pequenos jardins, etc. Denominadas unités de voisinage, têm um programa parecido aos das unidades de vizinhança, entretanto sem desenho pré-definido. Para os funcionários públicos e representantes estrangeiros as habitações seguem um padrão menos convencional das casas isoladas nos lotes. Grandes blocos sobre pilotis demarcam as áreas especiais de habitação e compõem um novo sistema de moradia, sem estar preso ao modelo convencional em que o terreno, fragmentado, destina-se única e exclusivamente à habitação individual. Aproveitando-se dessa nova configuração o projeto destina as áreas livres resultantes a jardins e equipamentos de serviços e comércio.

Agrupando formas diferenciadas de modelos habitacionais e organizações urbanísticas, a proposta incorpora o programa da unidade de vizinhança – entretanto sem detalhamento mais preciso e sem o caráter social que o modelo de C. Perry trazia – e as formas habitacionais em blocos coletivos, valorizando a unidade do conjunto e a livre passagem de pedestres pelo térreo, certamente uma referência dos exemplos modernistas que o próprio Rio de Janeiro produziu em larga escala.

Os espaços residenciais são constituídos de grandes quadras de um quilômetro quadrado de superfície, aproximadamente, subdivididos em loteamentos especiais, servidos por uma rede de circulação ao abrigo do tráfego intensivo, reservando-se espaços livres para escolas, jardins, recreação e pequeno comércio (unités de voisinage). Cada quadra corresponde a oitocentos lotes (5.000 habitantes).

Haverá quadras desta dimensão destinadas aos funcionários do Governo, às Embaixadas estrangeiras e outras organizações coletivas, cujas edificações não obedecerão ao regime dos lotes individuais; as edificações serão projetadas em blocos, formando unidades harmônicas em condomínio, o que permitirá maior reserva de espaços livres para parques e jardins, que servirão junto aos edifícios de utilidade comum, como sejam: escolas, igrejas, edifícios comerciais, etc. Procurou-se, tanto quanto possível, a localização dos edifícios com as maiores fachadas para o nascente e para o poente, a fim de aproveitar melhor os benefícios da insolação.⁸

E. Howard torna-se uma referência clara quanto à incorporação da natureza como importante elemento da cidade. A leitura inicial sobre o sítio demonstra essas afinidades, é dada importância às principais nuances topográficas e à nascente junto ao lago. Através de edifícios e avenidas monumentais o plano destaca a natureza nas suas mais diferenciadas formas e através dos principais elementos urbanísticos. Assim fica delineado o lugar onde nasceria a Capital Federal, segundo a experiência e influência de E. Howard.

Segundo os conceitos do urbanista inglês Howard, pioneiro da cidade-jardim, a Nova Capital deverá destacar-se no centro de onde se irradiam as nascentes das três grandes bacias: a do Amazonas, a do Prata e a do São Francisco.⁹

Ao contrário do que acontece em algumas teorias urbanísticas, em que prevalecem as soluções de determinadas correntes ou urbanistas, nesse estudo para a Nova Capital prevalece o princípio agregador de diferentes frentes de pensamento.

Assim, a incorporação dos ideais de Le Corbusier, por exemplo, não causa contradições no projeto, ao contrário, enriquece-o ao proporcionar, por exemplo, a adequação viária segundo as restrições entre pedestre e automóvel. Apesar do sistema de diferenciação e hierarquização de vias ser conhecido e adotado desde o século XIX, para os autores, a referência mais próxima está nas proposições do mestre franco-suíço.

Como forma de organizar o trânsito da Nova Capital e evitar os problemas de circulação existentes na, então atual Capital, a equipe propõe a hierarquização de vias, destinando para cada uma um sistema peculiar de funcionamento, e à cada tipologia uma determinada função.

Quanto às redes das vias de tráfego, foram adotadas as auto-estradas do tipo moderno para grande circulação (high-way); avenidas largas para o tráfego de menor intensidade e ruas para os grupos residenciais (drive-ways). As pistas de bicicleta e veículos de pequeno porte são problemas cogitados, bem assim a construção de plataformas para helicópteros.

Quanto ao funcionamento, tudo se processa no nosso plano, segundo a expressão de Le Corbusier – deve-se separar o pedestre da ronda infernal dos automóveis que circulam livremente.

As distâncias percorridas pelo pedestre dentro da rede das quadras atingem no máximo 250 metros.¹⁰

A monofuncionalização das vias e a separação entre automóveis e pedestres serão sistemas recorrentes na grande maioria dos projetos. Indício da preocupação em modificar o sistema atual de circulação.

A questão industrial ficou assim representada:

Localizamos na área industrial pequenas indústrias, restringidas às proporções da cidade, em conexão com os transportes, isto é, com as estações terminais de estrada de ferro ao lado leste do sítio.¹¹

A cargo da legislação fica o modo de expansão da Nova Capital a fim de se evitar a criação de um grande centro urbano desorganizado. Delineando áreas específicas para expansão da cidade segundo o que sugere o plano topográfico, a forma mais correta de continuidade de aglomeração populacional seria através do recurso de cidades-satélites. A exemplo do urbanismo inglês em que centros menores e descentralizados ao longo do território formariam uma malha urbana organizada a evitar a grande aglomeração desorganizada dos centros metropolitanos, como era evidente na década de 50. Sugere ainda que as cidades-satélites deveriam organizar-se a partir das grandes vias de circulação, utilizando-se delas, portanto, como uma infra-estrutura já instalada e demarcada no território. Como a cidade linear de Soria y Mata, a forma de expansão acompanharia o sistema viário já existente.

A topografia do terreno só permite a expansão da cidade desembaraçadamente para oeste e para leste, devendo ser evitada por leis restritivas a sua transformação em megalópolis.

A propagação das cidades-satélites nas adjacências das grandes vias de tráfego serão núcleos futuros e evidentes de formação inevitáveis.¹²

Conformando a plasticidade da cidade, atribuindo-lhe forma, funções, zoneamentos e princípios para expansão, o plano define um estudo para a Futura Capital Federal, considerando fatores como as condições naturais, a eficiência e o modo de organização dos diferentes elementos.

O plano evidencia a propagação de diferentes articulações do pensamento urbanístico:

*Aceitamos a concepção de que a Nova Capital será uma cidade orgânica monumental, política e administrativa, refletindo a nossa evolução cultural e religiosa no âmbito da nossa natureza exuberante.*¹³

Notas

¹ SILVA, Ernesto. História de Brasília, Ed. Coordenada, Brasília, s/d, p. 222.

² Idem pp. 222/3.

³ Idem, p. 223.

⁴ Idem, pp. 223/4.

⁵ Idem, p. 224.

⁶ Idem, p. 224.

⁷ Idem, p. 224.

⁸ Idem, p. 224.

⁹ Idem, p. 225.

¹⁰ Idem, p. 225.

¹¹ Idem, p. 225.

¹² Idem, p. 225.

¹³ Idem, p. 225.

Futura Capital Federal – Brasília

Carlos Cascaldi, João Vilanova Artigas, Mário Wagner Vieira da Cunha, Paulo de Camargo e Almeida, direção

Na Introdução, o plano divide as peculiaridades da Nova Capital em três aspectos de interesses. O primeiro aspecto, endógeno, demonstra as influências da transferência da Capital Federal para o interior do país e as resultantes para a região. São observadas ações na produção econômica e política, a comunicação entre as partes e o controle necessário para a boa qualidade de vida de seus habitantes, procurando evitar os percalços decorrentes da falta de planejamento encontrados nas grandes cidades brasileiras.

(...) a NOVA CAPITAL deverá reorganizar, à sua volta, toda a rede de comunicações e transporte entre os centros políticos da Nação. (...) a nova sede do Governo tenderá a estabelecer outro sistema de comunicações, baseado em vias terrestres e aéreas (...) unindo o Litoral ao Sertão. Por sua vez, as vias terrestres fomentarão um povoamento melhor distribuindo, valorizando política e economicamente, a população das áreas que atravessam.

Quanto ao crescimento desordenado, a crítica é representada em forma de controle evitando o exemplo da atual capital federal:

Dai o perigo em se lhe emprestar um tamanho incontrolável, ou em deixar que nela as indústrias se desenvolvam, ao lado do comércio e do turismo, a ponto de perturbarem o crescimento de outras regiões ou se extravasarem, de muito, as necessidades de abastecimento da cidade. Brasília deve assim, ter tamanho mínimo, determinado por suas características endógenas.¹

Assim a Nova Capital deveria responder à sua característica principal de cidade administrativa, portanto, composta essencialmente por servidores públicos. Fundamentado nessa idéia, o projeto responderia aos anseios do governo e manteria sob controle as demais atividades a partir dos planos regional e diretor. Deve-se notar a importância estrutural que é atribuída à concepção de planejamento, sendo o elemento de maior predominância para a consolidação da Nova Capital.

(...) Brasília deverá ser uma cidade onde haja um clima de trabalho propício ao desempenho dos negócios administrativos e políticos...²

Essencialmente administrativa, Brasília deverá corresponder a *tamanho mínimo necessário, não desenvolvendo as atividades comerciais, industriais e culturais da cidade, senão na medida das necessidades da sua população, predominantemente de servidores públicos.³*

Determinando para isso um zoneamento correspondente às necessidades e estabelecendo uma escala de atividades a fim de compatibilizar as demais funções da cidade, o plano fica assim definido:

(...) de um lado, seus centros cívico e de negócios e suas unidades de vizinhança, situadas à parte, e atravessadas pela linha mestra de comunicação com o centro geral de abastecimento da cidade. Situações, mais à margem, ainda que integrados perfeitamente à cidade, estão os seus centros industrial e militar. Ainda mais para a periferia, definindo, porém, em termos da cidade, está a área rural, cuja produção se destina, precipuamente, ao abastecimento da Nova Capital.⁴

Quanto às questões econômicas e sociais, o planejamento destina-se ao ordenamento da região através do agrupamento das cidades e as respectivas produções. Nesse aspecto a comunicação viária é fundamental.

Cidade destinada a 550.000 habitantes transformaria os mercados de produção e de consumo da região. Quanto às indústrias, uma verdadeira rede para abastecer o centro administrativo:

Estas deverão se localizar em cidades próximas a Brasília, por força de uma oportuna e bem planejada expansão da rede de energia hidro-elétrica. Constituirá, também, Brasília o ponto de convergência de uma intensa rede de comunicações e transportes com todo o Brasil, a qual, por onde atravessar, valorizará, econômica e politicamente, as populações marginais.⁵

No Plano Regional o memorial apresenta uma extensa descrição do sítio enumerando suas principais características. A principal questão levantada foi a respeito da qualidade do solo para aproveitamento agrícola, exigindo altos investimentos tecnológicos para a sua efetivação. Quanto ao planejamento, a definição de áreas específicas para determinadas culturas agrícolas de pecuária (p. 10/3) foi definida a partir da análise da fertilidade de cada solo correspondente à sua região, às condições topográficas e ao potencial hídrico. Propõe-se a preservação das principais áreas de vegetação.

A compreensão da área pelos seus aspectos físicos possibilitou o fornecimento de dados técnicos que direcionaram alguns usos da região do Distrito Federal, entretanto a maior influência no plano regional foi exercida pelas atividades já existentes. A leitura das condições de vida no local apontou a rarefação demográfica e ligada a ela a vida social de poucas oportunidades educacionais, comerciais e de integração, entretanto a vocação pastoril desponta como principal característica a ser explorada, portanto, preservada no planejamento.

Apropriando-se de uma característica peculiar, intrínseca à cultura local, o projeto define o planejamento regional incorporando a pecuária e fazendo dela o elemento principal para a ordenação do território entorno à capital federal.

A vocação pastoril das terras que envolvem a zona do Retângulo deverá ser preservada. (...) Formosa poderá vir a transformar-se num importante centro de frigoríficos e de indústria da carne. O desenvolvimento dessa atividade evitará a tendência ao êxodo da sua população para a futura capital e permitirá a formação de um centro de indústria especializada de benéfica influência sobre a economia pastoril da região.⁶

E assim decorrem definições para as demais cidades do entorno que, segundo o projeto, se destinariam à produção de alimentos. Verdadeiras cidades-satélites, portanto, organizadas em rede para o abastecimento regional.

A partir das principais referências da área e da articulação dos dados naturais e culturais define-se um partido para o planejamento regional. A compreensão da situação pré-existente e sua articulação com questões gerais demonstram ser um processo de organização territorial diretamente vinculado com a manutenção da Nova Capital, cidade nova destinada essencialmente à função administrativa.

A análise sociológica demonstra, porém, que a tradição do lavrador brasileiro não se adapta à cultura agrícola. O meio pelo qual articula-se a diversidade de atividades incluindo a agrícola é sanada pela criação de um centro regional capaz de oferecer e viabilizar condições administrativas, inovando o conceito de uso da terra e de seus meios.

Destas simples considerações se deduz que o desenvolvimento agrícola do Cinturão Verde da futura Capital Federal, só será possível, mediante a instalação de núcleos coloniais mistos e a criação de organismos que prestem assistência técnica, científica e financeira concreta, sem entraves de ordem burocrática. Neste caso, a transformação não deve, nem pode, atingir apenas as técnicas de produção agrícola. Ela deve ser mais profunda e atingir o próprio sistema de relações entre o poder público e as forças econômicas que lhe servem de apoio.⁷

Encontramos nessa proposta a intenção de transformar a vida dos trabalhadores a partir da mudança estrutural de seu sistema econômico. Os costumes tradicionais encontrariam novos meios de sobrevivência a partir de um novo sistema de organização do trabalho.

Sempre permeados por uma bagagem multidisciplinar, os argumentos usados referem-se às posturas especializadas de geógrafos, sociólogos, entre outros. A incompatibilidade da fixação do homem ao sítio (p. 15/6) foi explorada por esses pontos de vista, entretanto após um extenso reconhecimento das principais características e das possíveis relações e atividades que se poderiam promover, o planejamento define-se por aspectos simples de uso do solo.

O uso, porém, prevê, sobretudo a preservação do solo e da mata. Provando que apenas com o uso consciente do local pode-se garantir sua proteção e preservação.

Só a fixação do homem à terra pela prática de uma agricultura de uso intensivo e permanente do solo evitará a prática da agricultura itinerante e, por consequência, a destruição sistemática e irracional das reservas florestais que precisam ser preservadas.⁸

O controle de erosão, a proteção de mananciais bem como a adequada tecnologia para determinadas atividades são argumentos referentes às boas condições de exploração da área a partir de seu planejamento.

Considerado na escala macro, o projeto para a Nova Capital refere-se aos cuidados gerais na construção de uma cidade nova, demonstrando a pertinência em se procurar o controle geral das condições do entorno no plano regional.

A instalação da futura Capital Federal no Planalto Central, não consiste num mero problema de arruamento e de estética urbana. Uma cidade recebe e emite influências sobre um espaço geográfico extenso. Esquecer esse espaço é condenar a cidade a futuros desajustamentos. O planejamento urbano só é completo quando integra a cidade planejada num sistema coerente e racional de organização do espaço.⁹

Definidos os parâmetros, estabeleceu-se o principal órgão controlador e organizador da área rural:

Foi assim estabelecido um sistema entre a produção da zona rural com o seu principal consumidor – Brasília. O elemento central desse sistema será o Centro Geral de Abastecimento, (...) elemento coordenador da produção, foi planejado o zoneamento agrícola em três categorias, a saber: zona de agricultura intensiva, zona de agricultura extensiva e zona de agricultura extensiva e pastoril.¹⁰

A criação de um sistema integrado que permita a produção geral possibilita o pleno controle sobre as atividades rurais da região, e nesse aspecto o meio rural adquiriu status diferenciado dos demais, passando a integrar um sistema completo juntamente dos centros urbanos. Ligado diretamente à produção e ao abastecimento de Brasília, o setor rural simboliza o projeto de planejamento regional para o Distrito Federal.

O memorial elabora um quadro demonstrativo dos produtos a serem produzidos – mais de 4 dezenas –, o consumo provável da Nova Capital e a área necessária para a produção. Demonstra, ainda, em outro quadro, o número de pessoas envolvidas, entre famílias e agregados. Cada área identificada foi selecionada a partir das suas características e potencial produtivo.

Procurando evitar a rarefação demográfica, outrora combatida, estabelece a dimensão da população rural predominante na região:

População rural aproximada de 97.000 habitantes, distribuídos pelas três zonas de produção descritas, encontra, no planejamento, condições sociais que independem do centro urbano de Brasília.¹¹

Assim, a autonomia requerida reflete a separação entre o centro administrativo e o zoneamento regional quanto às suas funções, por outro lado salienta a dependência desse segundo como mercado consumidor.

A essas áreas seriam destinados *Centros Sociais localizados dentro de um raio de necessidades demográficas e que devem servir de centros de encontro, de ensino, de recreação, de assistência social, técnica, comercial e higiênica, dando ao homem rural do Planalto Central novas condições de vida.*¹²

Elemento articulador do desenvolvimento regional e essencial para as comunicações do país, o sistema de circulação foi definido como prioridade para a plena prática do planejamento. Indispensável como forma de difusão do desenvolvimento e dentro das metas de JK, *o sistema rodoviário um dos elementos fundamentais do desenvolvimento nacional, regional e local foi previsto para satisfazer as seguintes finalidades: ligar Brasília às diversas regiões do País; ligar Brasília aos diversos centros de produção da região; coordenar as zonas de produção do Retângulo; servir aos diversos núcleos populacionais de trabalho.*¹³ O sistema ferroviário deveria servir, por sua vez, à ligação dos parques industriais nacionais com as diversas regiões, e não apenas à exportação, teria assim um caráter de interiorização da produção. O sistema aeroviário seria beneficiado pela transferência da capital, pois seria um meio essencial para a locomoção ao centro do país.

Assim definida a área rural, a área urbana foi caracterizada por alguns elementos essenciais:

A zona urbana foi situada nas proximidades da represa, nas quotas 1.170-1.000, tendo o seu eixo longitudinal orientado na direção de 60° em relação à linha N-S. Procurou-se dar à represa, aliada a um grande parque nacional e ao futuro centro cívico de Brasília, um corpo definido dentro da fisionomia urbana, como um elemento característico do sentido nacional da sede de governo, destacado dos demais elementos componentes do complexo urbano.¹⁴

O Plano Urbano de Brasília salienta sua função administrativa e a condição de tamanho mínimo para a qualidade de vida requerida. Contrapõe-se ao modelo carioca de capital federal, em que se misturam atividades econômicas, turísticas, culturais entre outras perturbando o meio de trabalho.

As implicações conseqüentes da transferência da capital para um território novo são abordadas como um momento de transformações nas influências econômicas, políticas e financeiras do país. Analisando diferentes tipos de influências de cidades administrativas, comerciais entre outras, busca-se compreender o nível de influência da transferência da Nova Capital na área demarcada, reconhecendo que a própria capital de um país tende a organizar o todo ao seu redor a partir da influência política.

Deslocar uma capital é reorganizar todo o equilíbrio entre os vários centros urbanos do país.¹⁵

Em contraposição ao Rio de Janeiro, que organizou os limites do país a partir da influência sobre sua orla:

Brasília, de certo modo, deverá provocar uma inversão no equilíbrio entre a sua rede de comunicações e com os diversos centros urbanos do País.¹⁶

Nesse aspecto, as vias de comunicação demonstram sua importância ao estabelecerem relações diretas entre a capital e o interior, bem como o litoral do país.

Para os autores, Brasília não poderia transformar-se num centro turístico, cultural, comercial, industrial, além de ser um centro político. Esse acúmulo de funções no centro físico representaria, para outras regiões, um abalo no seu desenvolvimento. Assim o controle rígido sobre as atividades desenvolvidas e o tipo de população predominante é essencial na conformação da cidade como um lugar destinado ao trabalho administrativo federal, predominantemente.

O tamanho da estrutura urbana da Nova Capital foi calculado para uma população final de 550.000 habitantes, sobretudo porque os cálculos de servidores públicos, suas famílias e os serviços necessários para seu estabelecimento apontaram para essa escala. O rígido controle sobre esse número evitaria problemas sociais, promoveria sua independência dos demais fatores sociais e favoreceria o convívio pacífico em contraposição à desorganização ocasionada no Rio de Janeiro. O método definido permite quantificar a população mínima de cada setor, procurando garantir a base do controle urbano.

A base para o estudo considerou a hipótese de construir a cidade num prazo de 20 anos, tempo suficiente para a efetiva construção dos edifícios e a composição completa da população. A partir de então seriam necessários outros estudos para prosseguir o planejamento:

É que planejamos a construção de Brasília em vinte anos e de modo a abrigar a população prevista para esse período. No fim desse período, o problema que se coloca é o da verificação da efetiva realização das previsões ora avançadas, da adequação ou não, das soluções propostas em termos dessas previsões e, a adoção, naquele ano de 1978, da política a ser adotada para um novo período de tempo, que então, talvez, possa ser mais dilatado.¹⁷

As estimativas iniciam-se, para a construção da cidade, a partir dos dados do IBGE. Essa fonte, recorrente em vários planos, pode ser considerada o principal elemento de influência das cidades brasileiras sobre a definição de um plano ideal de capital, como atestou grande parte dos concorrentes.

Nesse caso, os dados fornecidos pelo IBGE balizaram o número de servidores públicos atuantes no Distrito Federal de então, e a partir do que se estabeleceu uma estimativa de quantas pessoas poderiam ser consideradas como funcionários públicos e suas respectivas famílias. Os quadros apresentados demonstram a complexidade do estudo em se definir as áreas de atuação dos servidores e quantos cargos e quantos funcionários em cada cargo seriam empregados.

Fica estabelecida, primeiramente, uma população de 130.000 habitantes como a população nuclear. O planejamento serviria de controle sobre os encargos públicos.

(...) o Rio de Janeiro, como cidade de crescimento espontâneo, criou uma grande complexidade e desperdício na localização e funcionamento de seus serviços urbanos, o que Brasília, por força do seu planejamento, evitará, podendo, pois, fazer funcionar esses serviços com menor pessoal.¹⁸

Apesar de estar afirmado no relatório que a proposta de estimativa para população esteja baseada no estudo de caso do Rio de Janeiro, o que se propõe, pelas condições diversas, *não é uma miniatura do Rio de Janeiro*. Porém o cálculo estimado para a população colateral e derivada baseia-se na proporção carioca. O total, portanto, é estimado numa população de 550.000 habitantes.

Um ponto, porém, chama a atenção: o destino da população construtora se não absorvida pelo sistema da cidade já edificada.

A construção implica em dois fatores importantes, os níveis de intensidade das obras de acordo com o período de finalização, e a quantidade necessária para a construção no prazo estipulado.

É o problema dessa população operária a ser empregada na edificação e nas obras públicas de Brasília que aqui vamos considerar especial, pela sua significação social e repercussão na fixação dos períodos de formação da cidade e no seu plano de financiamento.

Considerada dentro da categoria de população derivada, para essa parcela é previsto o destino em atividades de *nível operário – serviços de transportes, coleta de lixo, etc. – da cidade, ou atividades industriais.*¹⁹

Considerando que a transferência entre cidades não ocorreria de forma espontânea, ou que promover esse tipo de solução não seria a melhor adequada diante dos fatores impostos, a absorção da população construtora por outras atividades seria em torno de 25.000 vagas, ou seja, a população construtora não deveria ultrapassar as 30.000 vagas de serviços (p. 41) para poderem ser absorvidas. Cerca de 10 ramos distintos de serviços foram previstos como atividades que necessitariam de mão-de-obra.

Entretanto, o plano não se limita apenas à questão futura dos trabalhadores, mas também do seu alojamento e de seus familiares: *o problema dessa população é dos mais graves, que logo de início, terão que ser resolvidos na construção de Brasília.*

Identificando ser inviável a condição de alojamento provisório pelas condições necessárias de *serviços complexos de esgotos, água, energia, recreação, saúde, ensino, etc.*, o projeto define como solução mais adequada assentar a população construtora no local que no plano seria destinada, definitivamente, à população derivada:

*Impõe-se, então, enfrentar desde logo a solução de um alojamento definitivo. Toda uma parte da cidade, deve ser prevista para recolher essa população. Será a primeira parte a construir-se, e que, no plano seria a área residencial da zona industrial, pois, nela podem ser abrigadas 42.000 pessoas.*²⁰

Zonear a cidade segregando camadas sociais em lugares distintos a partir de sua renda não se concretiza como o ideal democrático de uma capital federal, entretanto devemos reconhecer o pragmatismo em se definir como a primeira etapa da cidade a ser construída que sejam as habitações populares destinadas à população construtora.

Como argumento pela defesa de alojamentos definitivos para a população construtora:

*O alojamento não planejado sob forma provisória ou não, perturbará qualquer plano. Fomentará o aparecimento de favelas. Criará problemas de polícia, de saúde pública, de estética, de segurança e de moralidades sociais. Daí a significação do problema da população-construtora e a importância das reflexões que acabamos de fazer, no propósito de tomar dele plena consciência e de aventar-lhe uma solução satisfatória.*²¹

Parcela considerável da população do Distrito Federal, a população rural ficou estimada em cerca de 88.400 pessoas que, a princípio, pouco contato teriam com o plano urbano por se satisfazerem com as atividades do centro comunitário. Serviços, educação, cultura, saúde, lazer seriam oferecidos nesse centro dispensando a dependência do centro urbano.

*A utilização da área rural do novo Distrito Federal está prevista no plano regional, orientado no sentido de estabelecer, desde logo, a destinação de todas as terras, bem como de que sejam essas terras, na medida do possível, tomadas com a produção agrícola e pastoril, necessária ao abastecimento do núcleo urbano.*²²

A definição do Espaço Urbano fez-se pela articulação das diferentes zonas estabelecidas pelas gradações de funções e atividades. Nesse projeto fica evidente o zoneamento tomando proporções de planejamento e definindo a estrutura principal da cidade.

Procurou-se definir, primeiramente, a idéia de planejamento que se propunha:

*Num plano piloto como este, não se espera, senão, resolver problemas globais da cidade, sejam, aqueles que dizem respeito à cidade como um todo indiferenciado – como orientação e situação da cidade – sejam, aqueles que se referem ao entrosamento e equilíbrio entre as grandes porções em que a cidade se estrutura.*²³

Após definir a área rural da cidade através do plano regional, cabe definir o Plano Urbano da Capital Federal.

*Há dois aspectos fundamentais que se destacam para o conhecimento do plano urbano apresentado: a sua compreensão como um todo, e, a determinação e características de cada uma das partes. Na realidade, o plano urbano dá a construção do espaço urbano. É este confinado e concreto, e, portanto, resulta do jogo de elementos concretos e delimitados. São estas as denominadas, zonas ou partes da cidade.*²⁴

O zoneamento reflete a intenção geral que se quer atribuir à cidade, uma diferenciação de escalas de intensidades e usos, em que algumas partes ficam destinadas ao grande movimento de pessoas e outras às atividades domésticas.

*Por exemplo: nas unidades de vizinhanças é onde melhor poderão se desenvolver, o teatro infantil, a música de câmara, o pequeno comércio varejista, oficinas de pequenos reparos, tudo enfim num clima de intimidade e de controle comunitário. Já a opera, as grandes competições esportivas, a Universidade, o grande comércio varejista, o comércio atacadista, os armazéns de abastecimento da cidade, só se compreendem vibrando e atuando, num amplo sentido urbano, exigindo, inclusive, contatos mais formais e distantes.*²⁵

Caracterizar a grande sociedade e as pequenas comunidades refletidas no esquema urbanístico adotado, essa é a função de zoneamento em que prevalecem áreas residenciais organizadas pelas unidades de vizinhança, zona de trabalho, administrativa, comercial, militar, indústrias, armazenamentos, as zonas de lazer, zonas verdes, parques, etc. Seguem, abaixo, a relação de habitantes das principais zonas:

ZR1 – zona residencial – unidades de vizinhança isoladas e individuais – 12.000 habitantes

ZR2 – zona residencial – unidades de vizinhança de apartamentos – edifícios de, no máximo, 10 andares – 29.000 habitantes
 ZR3 – zona residencial – unidades de vizinhança de apartamentos – edifícios para classes sociais de menores recursos – 14.000 habitantes

ZM – zona militar

ZA – zona administrativa – Centro Cívico da Cidade – governo local e federal

ZC1 – zona comercial – prestação de serviços – edifícios para escritórios, gabarito alto, edifícios para lojas, gabarito de 3 andares

ZC3 – zona comercial – atacadista e armazenamento

ZI – zona de indústria

ZV1 – zona verde – Parque Nacional – universidade, competições esportivas, às margens da represa

ZV2 – zona verde – Parque Nacional – lazer e recreação

ZV3 – zona verde – prolongamento do Parque Nacional, envolvendo o núcleo urbano pelo norte e sul – aeroportos, cemitérios, grandes hospitais e presídios

Redes de serviços se sobrepõem às zonas definidas:

RC1 – rede comercial – atende a todos os públicos, distribuição de mercadorias às unidades de vizinhança

RC2 – rede comercial - público especializado, atende os serviços (bares, cabeleireiros, etc.)

RE1 – rede de escolas - nível médio e primário nas unidades de vizinhança

RE2 – rede de escolas superiores, ZV1 e ZV3

RR – rede religiosa

RP – rede policial – espalhada pela cidade

RB – rede de bombeiros

RA – rede administrativa – integrada aos serviços de educação, preventivo, etc.

RH – rede hospitalar

A circulação tem papel preponderante nas comunicações entre essas várias partes, atribuindo-lhes unidade sem, contudo, fracioná-las.

Quatro tipos de vias de trânsito rápido ligam os principais equipamentos da cidade e da área rural, como o Centro Geral de Abastecimento, o Centro Cívico, a Zona Militar, a estrada de ferro, as margens das zonas residenciais, etc. A única via rápida que atravessa pelo meio do Centro Cívico e as zonas militar e comercial, ligando-se ao aeroporto, rodoviária e ferroviária é caracterizada por via comercial e cívica, agregadora dos desfiles militares em datas comemorativas. As vias transversais que cortam as zonas residenciais ligam-se às quatro vias rápidas fazendo escoar o trânsito interno às residências (direção N-S).

As vias em sentido E-W não cortam as áreas residenciais verticalizadas e tangenciam os limites da zona comercial e do Centro Cívico, separando-os. Essa condição elimina a passagem de grande fluxo de pessoas pelo Centro Cívico e ajuda a preservá-lo. É pelas vias E-W que estão as passagens para o Parque Nacional. As vias transversais, em geral, cortam as unidades de vizinhança ligando-as aos grandes equipamentos.

Cada zona resguarda internamente um sistema próprio de vias que ordena a circulação segundo as necessidades locais.

Como característica geral desse sistema de tráfego local, é ser ele especializado, ou seja, ao invés de um reticulado indiferenciado a determinados pontos de ligações as vias se dirigem, especificamente.²⁶

Os caminhos para pedestres dentro de cada zona não permitem a entrada de carros, são sinuosos e integrados, possibilitados pelo afastamento dos edifícios das vias de circulação de automóveis e, conseqüentemente, pela monumentalização dos edifícios.

Nas suas características técnicas, estes três tipos de vias – de tráfego urbano rápido, de tráfego local, de percurso a pé – se distinguem, especialmente, pelo fato de que, com exceção das vias da zona comercial, não terem construção ao longo das suas margens.²⁷

Ao todo, cinco tipos de vias foram assim denominados:

V1 – vias de trânsito rápido inter-municipal

V2 – vias de trânsito rápido urbano

V3 – vias de tráfego local

V4 – vias de marcha a pé

VR – via rural²⁸

Quanto à Habitação, o conceito de unidade de vizinhança seria destinado a todos os moradores, inclusive

aos estrangeiros. A diferenciação entre as unidades seria dada pela forma de organização das habitações isoladas ou em edifícios, mas sempre prevalecendo um tipo determinado em cada setor, mantendo a unidade e facilitando a fiscalização e o controle sobre os arrendamentos.

O padrão é coerente com as questões de convívio pregadas pelas matrizes anglo-saxônicas, e a busca pelo convívio é expressada pelas formas de circulação adotadas internamente às unidades, com passeios de pedestres e distâncias aos centros de serviços. O ônibus elétrico é adotado como meio de transporte coletivo.

*Como nota dominante de todo o traçado dessas unidades, está a facilidade de convívio social entre as pessoas que nelas residem e que, em termos de aproximação entre as famílias, como de formação dos mais variados agrupamentos sociais, tais como as organizações femininas, os clubes de adolescentes, os grupos de escotismo, os centros amadores de teatro, de cinema e de artes, enfim as associações de todas as espécies.*²⁹

O programa de cada unidade atenderia às atividades de recreio, de comércio e de serviços, porém parecem ter um público bem restrito quanto às concepções:

*As crianças e as mulheres, sem atividades remuneradas, terão a maior parte das suas horas diárias, aí vividas. Para elas, especialmente, são planejadas as unidades. Ali terão, a escola, o centro de saúde, a farmácia, o mercado, o Centro Cívico da Comunidade, o templo. Haverá oportunidade de recreação: o cinema, o parque infantil e o clube esportivo; como haverá facilidades culturais: a biblioteca, o salão de reuniões, o cinema e as exposições de arte.*³⁰

A busca pela autonomia das atividades cotidianas e as formas diversas de contato social são paradigmas desse modelo, entretanto, a ordenação e o controle sobre a homogeneidade dessas unidades conduziram à necessidade de se isolar em cada uma um determinado tipo de faixa social:

*Então, passando ao plano racional de organização, avançou-se a necessidade de se formar unidades de vizinhanças homogêneas ou equilibradas, de acordo com os padrões sociais a serem atendidos por uma cidade de caráter progressista, ou seja, sem preconceitos de cor, de raça ou de nacionalidade, e, em condições de encontrar um clima de harmonia entre as diferentes classes sociais. Neste sentido, no preço do arrendamento deve-se estabelecer gradação, de modo que, nas comunidades mais próximas ao Centro Cívico, localizem-se as famílias mais abastadas, e nas comunidades próximas à área industrial, as famílias de menores posses.*³¹

A garantia pela proximidade do trabalho e dos moradores das unidades deve, entretanto, ser respeitada. Ainda que a organização de grupos sociais e associações seja sempre incentivada, não se espera a organização política de suas unidades, deixando ao centro administrativo municipal a coordenação do poder central.

A questão da Higiene também permanece nas discussões:

*f) A Saúde Pública deve ser feita não para o povo, mas sim com o povo. A educação sanitária deve propugnar pela participação ativa de todos os indivíduos da comunidade nas atividades, oficiais ou privadas, de medicina curativa ou preventiva.*³²

O consumo, bem como o abastecimento geral da cidade, está totalmente vinculado ao Centro Geral de Abastecimento.

*No planejamento proposto, eliminou-se o mercado central, comumente localizado nos centros urbanos, e, o abastecimento, o substituímos pelo Centro Geral de Abastecimento.*³³

Contrapondo-se às soluções tradicionais de organização do abastecimento, o CGA ganha destaque no controle geral do consumo da cidade, ou seja, é atribuída ao elemento rural a função de ordenador da cidade nas suas atividades de consumo. Tornando-se principal equipamento referencial da produção agrícola, o Centro representa o principal meio de trabalho da população rural, e cria uma escala gradativa de passagem entre o plano regional e a cidade, devido à sua localização.

*Considere-se ainda que o Centro Geral de Abastecimento foi localizado junto à estação ferroviária de triagem, o que facilita, grandemente, todo o sistema de importação e exportação, dando ao Centro a sua verdadeira função controladora (...)*³⁴

Usinas hidroelétricas instaladas no rio Paranoá serviriam ao abastecimento de água da região.

Quanto à Educação, Cultura e Recreação, o relatório apresenta um sistemático levantamento quantitativo de escolas em seus diferentes níveis e atreladas às diferentes áreas. A universidade, localizada equidistante da zona residencial, agrícola e industrial, do Parque Nacional e do Centro Cívico, facilitará a reunião de atividades e conhecimentos gerais produzidos nessas diferentes áreas.

Quanto às atividades culturais, fica evidente a influência do partido adotado em se conformar duas escalas de sociedade, uma destinada ao convívio gregário e outra destinada às dimensões nacionais. Assim ficaram definidas as formas de lazer da cidade.

Considerando-se o impacto que a construção de uma nova cidade administrativa causaria no Planalto Central e no desequilíbrio entre as diferentes formas de produção cultural da cidade, definiu-se a separação entre as duas escalas.

Por isso, em todo o plano proposto, houve a preocupação de distinguir nitidamente, no núcleo urbano, as zonas de irradiação e de atração regional e nacional, das zonas de vida própria da população da cidade. Por isso, no caso presente do ensino e da influência cultural da nova cidade, é importante ressaltar suas duas partes fundamentais: uma no Parque Nacional, outra, na cidade propriamente dita, isto é, nas suas unidades de vizinhança, nos seus centros de vida diária e de convívio.³⁵

O Parque Nacional reúne, portanto, todo o principal conjunto de edifícios culturais, transformando, assim, a área como um verdadeiro atrativo disforme do restante da cidade, por ser voltado à toda a região e por se desligar da cidade segundo suas diretrizes.

As áreas verdes internas às unidades de vizinhança se destinariam ao lazer doméstico, sem grandes equipamentos, estes localizados junto à represa, no Parque Nacional.

O Governo Nacional, símbolo maior da cidade e lugar de importante valor simbólico, representa, ao lado do Parque Nacional, as principais atividades da Nova Capital:

Dispostos de forma equilibrada, localizou-se um Museu e Biblioteca. Além desses edifícios, não terá o Centro Cívico senão obras urbanísticas, arquitetônicas, esculturais ou pictóricas que, integradas no conjunto todo, ressaltem, nas suas formas majestosas e equilibradas, o caráter político e cultural dessa zona da cidade.³⁶

Para se garantir um clima de trabalho harmônico, as demais atividades e funções foram setorizadas e restritas apenas ao usuário dessas áreas para que não houvesse sobreposição de funções e interesses. Exceção, porém, feita à peculiaridade comemorativa que se deve atribuir à área:

Acontece, porém, que além da atividade quotidiana, o Centro Cívico, na sua legítima função de sede do governo da Nação, terá que ser o palco das grandes comemorações cívicas nacionais.³⁷

Quanto à representatividade política, a proposta da equipe é que se evite dois poderes executivos na mesma cidade, sendo o prefeito do DF indicado pelo presidente para se evitar transtornos ocorridos no Rio de Janeiro. Porém, o DF teria direito a senadores e deputados como representantes, como a postura adotada pelo Distrito de Columbia, nos Estados Unidos.

No Programa de Desenvolvimento definido como última proposta do relatório, a equipe explicita o ideal de gestão da cidade, e delineia soluções e diretrizes para questões além daquelas exigidas por um concurso de plano piloto. Compreendendo as etapas de trabalho, o relatório expõe esses assuntos de forma a manter o controle da construção e do desenvolvimento da cidade sob os interesses públicos. Para tanto, especificações sobre as formas e etapas de construção e a forma de comercialização e uso do solo são alguns dos tópicos definidos.

O plano previsto para ter implantação completa ao longo de 20 anos supõe investimentos público e privado para que a economia nacional não fosse afetada. Um programa de construção é sumariamente sugerido, porém o sucesso do empreendimento somente seria garantido com a continuidade da NOVACAP como agenciadora de todo o processo. Para o programa é sugerido:

(...) ordenação técnica dos projetos e da sua execução, implicando em estudos, articulações convenientes entre eles, transportes de materiais vindos de diversas regiões; coordenação e sucessão das obras, de modo a garantir maior eficiência de mão de obra, atendendo-se às condições do planejamento financeiro; desenvolvimento das atividades básicas, inclusive promoção nas regiões próximas, da produção que se mostre economicamente vantajosa, como cimento, tijolo, etc.³⁸

O plano de crescimento para a implantação do plano piloto deve seguir duas premissas básicas do urbanismo para se manter o equilíbrio da cidade e evitar as periferias indesejáveis.

É da consideração desse equilíbrio, que, resultará a compreensão dos elementos dinâmicos do crescimento, ou seja, no crescimento circular, a razão e força da pressão de expansão, e, no movimento radial, o alongamento da ocupação urbana ao longo das grandes artérias.³⁹

E para forçar *naturalmente* a ocupação de determinadas áreas, a estratégia define-se na ocupação dos locais às margens da via que liga o Centro de Abastecimento Geral à cidade e que corta as unidades de vizinhança ao meio.

Quanto aos aspectos econômicos e financeiros, o relatório abole a idéia de autofinanciamento da construção da Nova Capital a partir da venda de lotes. Solução proposta por outras equipes, é descartada pelo perigo de gerar uma grande especulação financeira e descaracterizar o plano, além de fugir do controle dos interesses públicos. A idéia de valorização dos terrenos ao longo dos anos provocaria uma corrida pela compra exagerada dos mesmos para sua posterior valorização e, conseqüentemente, o lucro da iniciativa particular, exclusivamente.

O arrendamento, como sugere a própria Carta de Atenas citada no relatório, seria a melhor forma de controle sobre o crescimento adequado da cidade, garantindo os ideais de uma gestão pública.

A verdade, é que o Governo precisa usar daquelas formas jurídicas, que lhe permitam estar em condições, de poder arrendar essas terras de uma maneira perfeitamente flexível, em condições de paridade com os particulares, sem o que, não poderá enfrentar a solução que adotar nos contratos de arrendamento, aos problemas da vida econômica e financeira.⁴⁰

O arrendamento transformaria a forma de se utilizar a terra, não mais a entendendo como mercadoria, deixando-a sob o controle eficiente e fiscalização de seus usos, estendendo esse conceito à zona rural.

Formas de investimentos diversas são pensadas para construção de Brasília, estudos estrangeiros são utilizados e, principalmente, relações que alimentam outros investimentos. Capital privado atraído pelos investimentos públicos, de órgãos, instituições e pelo próprio Estado poderiam auxiliar no início da construção. Enfim, um aprofundado esquema de viabilização que demonstra o pragmatismo da proposta da equipe.

Notas

¹ Futura Capital Federal – Brasília, CASCALDI, Carlos, et al. São Paulo, 1957, p. 05.

² Idem, p. 05.

³ Idem, p. 05.

⁴ Idem, p. 05.

⁵ Idem, p. 05.

⁶ Idem, p. 14.

⁷ Idem, p. 15.

⁸ Idem, p. 16.

⁹ Idem, p. 20.

¹⁰ Idem, p. 20.

¹¹ Idem, pp. 21/2.

¹² Idem, p. 22.

¹³ Idem, p. 22.

¹⁴ Idem, p. 24.

¹⁵ Idem, p. 26.

¹⁶ Idem, p. 26.

¹⁷ Idem, p. 32.

¹⁸ Idem, p. 37.

¹⁹ Idem, p. 41.

²⁰ Idem, p. 42.

²¹ Idem, p. 43.

²² Idem, p. 43.

²³ Idem, pp. 43/4.

²⁴ Idem, p. 44.

²⁵ Idem, p. 44.

²⁶ Idem, p. 48.

²⁷ Idem, p. 48.

²⁸ Idem, p. 68.

²⁹ Idem, p. 49.

³⁰ Idem, p. 48.

³¹ Idem, p. 50.

³² Idem, p. 53.

³³ Idem, p. 63.

³⁴ Idem, p. 63.

³⁵ Idem, p. 69.

³⁶ Idem, p. 87.

³⁷ Idem, p. 88.

³⁸ Idem, p. 93.

³⁹ Idem, p. 94.

⁴⁰ Idem, p. 97.

Plano Piloto da Nova Capital

Arquitetos Associados – Boruch Milmann, engenheiro, João Henrique Rocha e Ney Fontes Gonçalves, arquitetos

A equipe não deixa dúvidas a respeito da filiação do projeto aos preceitos modernistas da arquitetura e do urbanismo, sendo explicitadas as discussões e soluções propostas pelos CIAM's.

A orientação geral obedeceu aos modernos preceitos da arquitetura e do urbanismo, tendo em vista os ensinamentos e resoluções dos Congressos Internacionais de Arquitetura Moderna, adaptando-os, sempre, às peculiaridades e costumes nacionais.¹

Além da estruturação do próprio índice do projeto, segundo as quatro funções da cidade, o plano incorpora propostas dos meios possíveis para a construção da cidade, através de instrumentos legislativos e financeiros.

A necessidade em articular o planejamento regional, não se restringindo apenas à cidade, demonstra o reconhecimento imediato de Brasília como pólo regional e atrativo de desenvolvimento social e financeiro.

A metropolização do centro do país, através da transferência da Nova Capital, é privilegiada pelo dinamismo que a cidade administrativa pode gerar, sobretudo pela equidistância geográfica do futuro Distrito Federal com relação às demais regiões. A localização, garantida pelos esforços históricos e reconhecida pela constituição, representa condições de integração dos diferentes centros do país.

O plano piloto da Nova Capital deve ser traçado consideradas necessidades atuais e as possibilidades imediatas, mas em função de um grande conjunto urbano, para o qual indubitavelmente tenderá.

(...) A Nova Capital concentrará fatalmente em torno de si esta metrópole em gestação, que procura ainda um ponto onde se fixar.²

O equilíbrio estaria vinculado ao plano de comunicação rodoviária da própria presidência, aproximando os extremos do país e, portanto, facilitando o transporte de produtos entre estados. As novas rotas deveriam ser direcionadas pela Nova Capital a fim de cumprir seu objetivo integrador da nação. A própria idéia de nacionalidade se construía com ligação de regiões tão distintas, evitando a concentração de riquezas no litoral, como fora até então direcionada pela presença das capitais federais. As restrições de comunicação, bem como a condição física isolada não permitia a repercussão do progresso de forma igualitária para todo o país.

Os recursos naturais da área, seu potencial hídrico, mineral, do solo, topográfico, climático, energético e agropecuário, são descritos e enfatizados como possibilidades vantajosas do sítio.

Atribuindo importância às bacias hidrográficas que percorrem a região, reconhecem nelas fatores fundamentais na caracterização do sítio e na possibilidade de utilização de seus recursos para a produção de energia e para a circulação fluvial.

A integração nacional encontrava nas bacias hidrográficas da região o potencial para se alcançar regiões distantes, simbolizando a dispersão do progresso a partir de um ponto focal, a Nova Capital Federal.

Talvez seja a situação da Nova Capital em relação às bacias hidrográficas do país a sua característica mais valiosa como centro de atração.³

As três grandes redes fluviais, do Tocantins, a do Paranaíba (afluente do Paraná) e a dos tributários da margem esquerda do São Francisco ao todo atingem 9 estados, representando uma oportunidade única de integração territorial através da navegação.

Retomando os critérios do Relatório Belcher, o clima é destacado na qualificação do sítio Castanho, que foi a área escolhida.

Fato, porém, inesperado foi a radical mudança ocorrida no microclima devido às grandes transformações sofridas pelo excessivo desmatamento e pelas inúmeras construções decorridas do avanço e do crescimento das cidades. O meio natural alterado muda, consigo, todos os demais sistemas a ele ligados. As pequenas variações constatadas desde a Expedição Cruls, no final do século XIX, e as qualidades detectadas pela equipe Belcher, após o início das obras foram todas invalidadas resultando no que hoje encontramos no Planalto Central, altas variações e a grande aridez, já característica do cerrado, porém acentuada pelas transformações do ecossistema.

A exploração dos recursos naturais demonstrou-se profícua diante, mesmo, de uma cidade voltada apenas às funções administrativas. Representando potencial de desenvolvimento, a Nova Capital deveria centralizar as principais formas de exploração do potencial natural do sítio.

Sob o ponto de vista da economia nacional deverá cristalizar-se no sítio da Nova Capital uma grande metrópole coordenadora e mobilizadora das riquezas que começam a ser exploradas no território brasileiro.⁴

A começar pela exploração do Rio São Francisco como área navegável (cerca de 1400 Km), parte da produção regional poderia ser escoada por ele com custos baixos de transportes. A possibilidade do surgimento de uma grande metrópole vincula-se, portanto, diretamente com as condições favoráveis de circulação fluvial.

O potencial hídrico contribuiria com o fornecimento de energia hidroelétrica, essencial para a propulsão do desenvolvimento da região. As usinas de Três Marias e de Paulo Afonso representariam fontes ricas de energia..

Com a regularização da descarga, o aumento do tirante de navegação, a irrigação e a produção de energia elétrica barata, grande desenvolvimento ocorrerá nessa área. Surgirão os armazéns, silos, mercados, entrepostos, frigoríficos, indústrias manufatureiras, organismo administrativos, enfim todos os elementos constitutivos de um aglomerado urbano.⁵

Diante de tamanho potencial natural hídrico a ser explorado, as atividades pecuaristas apenas são consideradas como possíveis áreas de interesse, assim, secundárias na hierarquia dos investimentos e esforços. Assim o projeto atende a seus objetivos:

A cidade governamental, com seu desenvolvimento controlado e seus satélites urbanos com índices vertiginosos de crescimento, que caracterizam o Brasil atual, foram por nós encarados como os fatores principais a serem satisfeitos pelo nosso Plano Piloto.

Para o primeiro caso, da cidade governamental, foi possível uma investigação demográfica com dados concretos, que apresentaremos em seguida. Para o segundo caso, dos núcleos satélites, concluímos que a solução urbanística terá flexibilidade ilimitada⁶

A proposta para a Nova Capital nasce da confluência em se articular um plano urbano para a cidade e conduzir o crescimento regional a partir do desenvolvimento paralelo das cidades-satélites. Artifício, este, para evitar o descontrole sobre o futuro crescimento demográfico da região.

Assim ficam delineados os objetivos centrais do plano: proporcionar condições para o desenvolvimento do país, tendo como expectativa a constituição de um centro governamental autônomo. Embasados pelos dados e pesquisas, os satélites proporcionariam flexibilidade ao processo garantindo a organização do território.

Ou seja, a equipe compreende a construção da nova capital como um processo articulado ao desenvolvimento do país, sendo a capital o enlace do desenvolvimento regional.

Previsões, estatísticas e planos de expansão complementam e conduzem as concepções espaciais para sediar a população da Nova Capital.

Preliminar às soluções propriamente espaciais, um longo estudo estatísticos demográfico quantifica e revela números de servidores públicos, familiares, crescimento populacional nacional, crescimento populacional da capital, desenvolvimento das periferias, são algumas das condicionantes do projeto para a cidade.

O estudo define a população brasileira para o ano de 2000 (158 milhões de habitantes). Para o funcionamento da administração da União são estimados números proporcionais aos servidores públicos civis transferidos do Rio de Janeiro. As conclusões indicam que em 1960, 34.000 servidores seriam transferidos para a Capital, e em 2000, existiriam cerca de 59.000.

Na previsão do total de população, o quadro estatístico oferece as seguintes cifras:

1960	204.000
1970	234.000
1980	270.000
1990	311.000
2000	365.000
2010	418.000
2020	479.000
2030	546.000
2040	610.000
2050	673.000

Nas estatísticas, o referencial de 500.000 habitantes estipulado pelo edital não é questionado, talvez por se tratar de um plano com expectativas de desenvolvimento regional, amparado por núcleos urbanos satélites.

A comparação com Belo Horizonte, cidade capital planejada, demonstra algumas disparidades.

A população de Belo Horizonte dobrou cada dez anos. No seu plano diretor fora prevista uma população de duzentos mil habitantes em mil novecentos e cinquenta, e o traçado da cidade era detalhado até esse limite. As conseqüências disso podem ser vistas hoje no abandono e no ocaso com que é feita a urbanização dos bairros afastados do centro de Belo Horizonte.

Pelo quadro penúltimo podemos concluir que a população possível de ser estimada se estabilizará em torno de 700.000 habitantes. Entretanto haverá sempre um grupo para o qual, por falta de dados e

desconhecimento de orientações que poderão vir a ser seguidas pelos governos, nenhuma estimativa é possível. Para garantir a este grupo a mesma situação urbana obrigamo-nos a dotar uma solução com a necessária elasticidade, garantindo assim a acomodação de todos até a estabilização demográfica.⁷

A previsão de um equilíbrio populacional repercute na necessidade em se propor um plano flexível que comporte os limites do crescimento regional.

A solução compreende um desenvolvimento regional que organize o centro governamental e seus satélites de modo a não prejudicar suas funções e seus valores. Cada núcleo urbano terá suas peculiaridades segundo suas funções.

A cidade governamental terá uma área previamente delimitada para a sua expansão com altas densidades, não prejudicando, assim, o todo do plano.

A área de expansão, periférica, seguirá o princípio da cidade linear, desenvolvida nas margens das vias de transportes, próxima aos comércios e serviços lá definidos.

Quanto à população que exerce atividade privada, no comércio e na indústria, consideramos que o seu crescimento, que se processa aceleradamente no Brasil, só poderá prejudicar a vida da futura capital. Para resolver este problema imaginamos o desenvolvimento linear ao longo das vias de transporte, ferrovia e rodovia, o mais racional, acompanhando o crescimento da zona industrial, permanecendo constante a distância habitação – trabalho.⁸

Apesar da ausência de referências à Cidade Linear de Soria y Mata em que o desenvolvimento da cidade, contínuo e sem limites, dá-se ao longo das vias de circulação, é notória a semelhança entre ambos os processos. Ainda que o modelo exposto pelo plano não contenha maiores detalhes, é possível uma comparação formal entre ambas as propostas, sobretudo no que diz respeito ao ideal em se reproduzir infinitamente um modelo organizacional de crescimento urbano controlado.

O sistema utilizado pelo urbanista espanhol demonstra a excessiva crença na organização espacial e racional das formas, semelhante emprego na tentativa do controle demográfico e do planejamento regional. A via de circulação, então, é considerada como definidora da expansão urbana.

Para a Nova Capital, essas diretrizes garantem a independência do centro governamental e dos conjuntos satélites.

Este desenvolvimento linear se refere à urbanização propriamente da região, nada tendo a ver com a cidade governamental; mas deverá ser previsto e imposto, a fim de não legar ao futuro a tumultuação urbana à nova Metrópole, a exemplo dos muitos casos conhecidos.⁹

Os principais equipamentos de serviços e comércios concentram-se nos limites do centro urbano administrativo, estando mais privilegiado que os centros regionais, articulados em fita, em porções lineares carentes de definições mais aprofundadas. Assim o crescimento regional parece ajustar-se, apenas, a um modelo abstrato e conveniente do ponto-de-vista do controle demográfico-espacial

O Partido Adotado elege 2 elementos principais para sua constituição.

O primeiro, relativo ao *fato físico*, define dois dos principais elementos do sítio como orientadores para a implantação e conformação da *estrutura urbana*:

O lago, pela sua importância paisagística, fez com que procurássemos situar à sua margem a cidade. A conformação topográfica, de pouco valor para a estética urbana, de declive pouco acentuado, tem, todavia grande importância do ponto de vista da adução da água. Dêsse modo ficou perfeitamente conformada a área ideal para a implantação da cidade: como limite inferior, o lago, que a atrai, e como limite superior a curva de nível de cota mil e cem.¹⁰

Apropriando-se dos elementos naturais, busca valorizar questões paisagísticas e aquelas relativas aos serviços públicos, incorporando a lógica natural do sítio. Apropria-se racionalmente dos limites da área e direciona a implantação da cidade segundo as necessidades primárias de infra-estrutura.

A segunda solução adotada, *descentralização urbana*, refere-se a uma estratégia urbana capaz de facilitar o zoneamento da cidade:

(...) que permite o desenvolvimento harmonioso de todas as funções urbanas, mantidas as interdependências funcionais.¹¹

A partir dessas duas diretrizes, o plano foi estruturado segundo cinco definições:

1. *Proximidade habitação-trabalho* – criando uma setorização rígida, privilegiando o percurso entre

habitação-trabalho. A desorganização dos grandes centros urbanos resultou nos grandes distanciamentos entre os bairros e os locais de trabalho, esse agravante conduziu à ineficácia da circulação comprometendo o tempo gasto nesse percurso. É evidente o esforço em se garantir a proximidade como forma de controle e restrição à forma desorganizada de crescimento da cidade.

2. Proximidade do lago – (...) para que todos pudessem desfrutá-lo em uma longa faixa costeira de uso comum.

Elemento de forte presença paisagística, a concentração ao seu redor busca o privilégio entre todas as categorias, entretanto o mapa de zoneamento aponta o maior distanciamento da zona industrial e seus trabalhadores.

3. Funções urbanas – Centro Governamental, Centro Comercial, Centro de Transportes, Zona Industrial, Cidade Universitária – Zona Militar – Centro Médico, Clubes – Parques – Centros Esportivos (Hipódromo, Velódromo, Clubes de Golf e Pólo – Cinturão Verde)

4. Orientação solar e direção dos ventos – todos os edifícios teriam garantida a mesma orientação, buscando, além da luminosidade e ventilação, a panorâmica para o lago. O setor industrial localiza-se em posição que os ventos soprem no sentido habitação–indústria, não incomodando com a fumaça dela proveniente.

5. Elasticidade sem prejuízo do isolamento – Finalmente o partido adotado caracteriza-se por permitir concomitantemente o isolamento da cidade governamental, que terá personalidade própria, por suas condições topográficas, paisagísticas, e o crescimento harmonioso das cidades satélites.¹²

Ficam definidos como área de futura expansão a ZR 3 (Zona Residencial 3 – Habitação para indústria) e a ZI (Zona Industrial), estabilizando o crescimento dos centros de transporte, comercial e cultural.

As caracterizações urbanas acima expostas articulam, em poucos elementos, um variado sistema em que se compreendem fatores paisagísticos, de conforto ambiental, de zoneamento e de expansão urbana, estabelecendo a malha predominante do plano.

No esquema apresentado, croqui do projeto, é possível assimilar as posições mais vantajosas (ZR 1, ZR 2, ZR 4, Centro Governamental e Centro Comercial) e o destaque atribuído ao Centro de Transportes, localizado no ponto mais alto do sítio. Apesar de não estar centralizado no projeto, como ocorre nos planos em que se privilegiam a circulação, o centro de transportes destaca-se do conjunto ao identificar a zona limite da área urbana, estando paralelo ao Centro Comercial, último setor que não admite grandes alterações de expansão. Para os demais centros a expansão linear é consolidada.

As soluções para Habitação foram direcionadas pela *Carta de Atenas*:

*É sem dúvida a habitação o problema fundamental do urbanismo. A correlação entre as zonas residenciais e os demais setores urbanos (trabalho, recreação, etc.) é que define a estrutura da cidade.*¹³

Negando o modelo vigente nas cidades, os autores criticam alguns modelos habitacionais resultantes da especulação imobiliária, dos bangalôs, dos conjuntos residenciais da previdência social e das favelas. Desarticulados das demais funções urbanas são responsáveis pelos prejuízos urbanos, pela insegurança e pelas poucas opções de recreação. A residência – núcleo familiar – deve possibilitar vida saudável e estar próxima aos locais de trabalho evitando, assim, a perda de tempo.

A habitação é definida a partir de um prolongamento com espaços verdes destinados à recreação e à educação. Garantem a salubridade da vida familiar ao permitir o contato com a luz natural e a ventilação adequada. Acessíveis a pé, tornam-se espaços contínuos da residência longe do trânsito dos automóveis.

Serviços e comércios domésticos também deveriam estar próximos à habitação para maior conforto. A sociabilidade deveria ser promovida por equipamentos como centros sociais (clubes, igrejas, restaurantes, etc.), sempre com a predominância do passeio a pé, exceto para o trabalho, entretanto, próximo às áreas residenciais.

As tipologias experimentam uma certa variedade.

No que se refere à escolha dos tipos de habitação constata-se que as opiniões se dividem, e que, entre as argumentações contraditórias a verdade não está de um só lado.(...)¹⁴

Assim, a equipe justifica-se diante de propostas controversas seguindo vários parâmetros para suas definições. Interessados no resultado que proporcione bem-estar aos moradores, as escolhas reproduziram o pensamento desvinculado de interesses econômicos – como atesta uma de suas citações a Eliel Saarinen¹⁵ -, para tanto não se mostram muito atrelados às teorias ou aos princípios:

*Por esta razão, é preciso que o problema da escolha do tipo de habitação seja encarado com cautela no que se refere à aplicação das teorias urbanísticas, pois estas foram concebidas em sua maioria, ainda que veladamente, para satisfazer mais a problemas econômicos do que humanos e sociais.*¹⁶

A equipe observa oportunidade única de inovação nos projetos habitacionais, diferentemente das cidades já existentes onde predominam as leis de mercado. No caso da Nova Capital esses entraves ainda não existiam. Fenômeno único e só possível quando da construção de uma cidade nova, creditava-se que nesse momento a viabilidade de mudanças radicais, na qual o morador deveria ser o centro das discussões distante das questões econômicas.

Diante de diversas soluções habitacionais, a equipe restringe a participação do morador na definição dos projetos. A sua exclusão do processo deve-se ao seu exclusivo contato com habitações de baixa qualidade sempre vinculadas aos interesses mercadológicos, não sabendo distinguir os bons projetos por nunca tê-los conhecidos. Argumento radicalmente tecnicista, vincula o conhecimento do arquiteto e do engenheiro – especialistas – como superiores e inquestionáveis, cabendo-lhes a oportunidade de inovar, contrariando o gosto e as afinidades do futuro morador.

Além disto (além da oportunidade que a criação de uma cidade nova oferece quanto à liberdade do projeto para a habitação), para a apreciação do problema habitacional não tem valor decisivo a opinião popular, principalmente no que se relaciona com a escolha do tipo de habitação: casas ou apartamentos.¹⁷

Preliminar à definição tipológica o plano propõe a concentração de diferentes classes numa mesma área.

Outro critério que admitimos é o que estabelece que no mesmo núcleo ou célula urbana, em torno do mesmo centro social, deve haver habitações para várias categorias de pessoas a fim de evitar o aparecimento de zonas privilegiadas. A coexistência nos serviços comuns é benéfica do ponto de vista da formação do indivíduo e da cooperação social.¹⁸

Esse critério corresponde à vontade transformadora vigente no meio profissional de então. A partir da arquitetura e do urbanismo a sociedade deveria experimentar de novas propostas para consolidar-se mais democrática e justa, equilibrando o convívio social e, portanto, evitando as exclusões.

Três tipologias são delineadas para as células urbanas.

A *Casa Unifamiliar* (1 ou 2 pavimentos) isolada, *geminada ou em série*, destinadas às famílias numerosas, com crianças ou idosos. Segundo exemplo de Le Corbusier, as casas estarão em quadras com espaço livre central para preservar a natureza.

Edifícios de apartamentos de 3 pavimentos, reconhece que sejam inadmissíveis para Le Corbusier mas extremamente utilizados em vários outros países. Seu emprego em maior número que os demais se justifica pela construção econômica, sem elevadores; ocupação de menor área mantendo a mesma densidade que a obtida nas residências (sobra de área livre); mantém maior contato com as áreas livres com relação a edifícios maiores; e são de fácil manutenção e administração, destinando-se aos solteiros e às famílias maiores.

Edifícios de apartamentos de 12 pavimentos, apesar da restrição que Saarinen expõe, considerando o edifício como um *fruto da vaidade humana de exibir perícia técnica, sem serem originados por nenhuma necessidade prática*, seu emprego corresponde aos argumentos enfatizados por Le Corbusier: a estandarização decorrente da larga industrialização (produção em série que gera economia na obra); conforto e salubridade alcançadas com altas densidades em poucas áreas permitindo distanciamento entre os edifícios e mais área livre entre eles; barateamento nos serviços técnicos e coletivos; menor gasto de infra-estrutura pública e economia de circulação horizontal.

A discussão da industrialização da obra insere o projeto na discussão internacional do barateamento e aumento de construções, conseqüentemente, o aumento de oportunidades de moradia aos mais pobres.

Para a futura área de expansão foram previstos *edifícios de apartamentos de vinte pavimentos*, comportando 2.000 moradores a fim de atingir altas densidades numa área reduzida.

Justificando o não emprego das demais tipologias, os argumentos centram-se nas questões econômicas e na falta de conforto, representando soluções intermediárias com relação às adotadas.

A célula urbana, com cerca de 8.000 habitantes, reuniria os serviços coletivos necessários para seu conforto. Estimada pela proporção do número de pessoas para cada estudante de uma escola primária (elemento central da célula), essa população teria à disposição possibilidades de *cultivo do corpo e do espírito, jardim de infância, escola primária, centro de saúde e espaço livre para recreação e esporte, pequeno comércio de abastecimento doméstico*.

Essa população estaria organizada nas ZR 1, 2, 3 (ao lado do centro governamental e comercial) e ZR 4 (nos braços do lago).

Apesar de não haver nenhuma menção, o modelo de organização aproxima-se muito ao de Unidade de Vizinhança, respeitando as dimensões e o modelo de organização bem como o ideal do convívio entre seus habitantes:

Para a determinação da quadra a dimensão fundamental é a distância habitação-escola primária, que fixamos em quatrocentos metros, valor ideal correspondente a uma caminhada de seis minutos. A escola primária no centro da quadra definiu a sua dimensão – oitocentos por oitocentos metros.¹⁹

No centro haveria, ainda, uma área livre de 200 x 400 metros, correspondendo a 10 m²/habitante, numa densidade prevista para 125 hab/hectare. Ao redor do espaço central foram localizados os setores dos edifícios:

4 setores de 3 pavimentos (28 edifícios)

2 setores de 12 pavimentos (4 edifícios)
1 setor de unifamiliar (200 lotes),

considerando uma área de 17 m²/hab. nos blocos de habitação coletiva. O posicionamento dos blocos foi dimensionado a partir da garantia de salubridade dos edifícios através da garantia da insolação. Os 200 lotes têm frente para ruas, poderão ser de diferentes tamanhos, tendo no interior da quadra áreas livres para uso comum acessíveis por caminhos exclusivos para pedestres.

Devido ao maior número, os edifícios de 3 pavimentos concentram a maior porcentagem da população:
12% em casas unifamiliares
57% em edifícios de três pavimentos
31% em edifícios de doze pavimentos

Dentro da quadra, numa faixa de 150 metros de profundidade foram locados o comércio e atividades necessárias à vida social. Equipamentos maiores, como escolas secundárias, edifícios de escritórios, clubes, igrejas, cinemas, teatros, estarão localizados na associação das quadras numa faixa contínua, respondendo a 16, 24, 32, 40 ou 48 milhares de habitantes. Isentando essa área das quadras, a densidade local sobe para 154 habitantes/hectare. A essas quadras correspondem as ZR 1, 2 e 3.

Para a área de expansão (ZR 4), com diâmetro de 500 metros com prolongamento para o lago como área de recreação e espaços livres, ficam destinados 4 blocos de 20 pavimentos em cada unidade, comportando cerca de 8.000 habitantes, construídos com o avanço das indústrias na região e com o emprego do aço nas estruturas.

*Os serviços de interesse coletivo poderão ser localizados com a máxima liberdade no interior da célula intercomunicando os quatro blocos, à porta, pode-se dizer de todos os habitantes.*²⁰

Atingindo ainda maior densidade, a ocupação diferencia-se da área residencial das cidades satélites. Com um centro cívico e administrativo local, o desenvolvimento linear é a reprodução da ZR 3, agrupadas duas a duas, encerrando uma população de 256.000 habitantes.

Buscando soluções compatíveis com o nível de crescimento daquela época:

*Acreditamos que as zonas residenciais assim organizadas darão origem a uma cidade dinâmica e não estática. No Brasil de vertiginoso progresso não seria admissível impor limites de crescimento, deixando ao acaso o desenvolvimento futuro. Será sem dúvida a nova capital um catalisador urbano da região.*²¹

Os setores de Trabalho foram zoneados funcionalmente:

O *Centro Governamental*, com autonomia e liberdade quanto à sua acessibilidade, crescimento e desenvolvimento, interligado aos demais centros. Localiza-se na posição mais privilegiada, no *coração do conjunto urbano*.

O *Centro Cultural* fica na extensão do centro do governo por compartilhar das mesmas necessidades e por estar a ele subordinado, exibe, igualmente, sua feição monumental.

O *Centro Cívico* divide os três poderes, cada um numa área específica, agregando em cada uma delas edifícios as respectivas funções.

O *Centro Comercial* também apresenta características próprias, tendo na circulação de pedestres e veículos a base para a composição. Voltado ao lazer, esse espaço é organizado de forma diferenciada dos demais:

Criamos ruas internas com a irregularidade das antigas praças públicas que contribuem para aumentar o perímetro de vitrines e fachadas de casas comerciais.

*Todas lojas têm garantida a comunicação com ruas para veículos e para pedestres, existindo dois gabaritos: dois e vinte e dois pavimentos.*²²

Será de fácil acessibilidade e possibilidade de crescimento, já que seu uso destina-se não apenas à cidade governamental como, também, aos núcleos satélites. Sua posição em lugar intermediário entre os dois pólos indica a relação com ambos os núcleos.

O *Centro de Transportes* reúne 3 modalidades de transporte (ferroviário, aéreo e rodoviário).

A *Zona Industrial*, localizada próxima às grandes vias de circulação – estrada de ferro e de rodagem – concentra vários serviços urbanos: *silos, frigoríficos, matadouros, depósitos de combustíveis, fábrica de gás, oficinas para pequenas indústrias: móveis, mecânica e automóveis etc.*²³ É destinada à produção de pequeno porte e deve articular-se, futuramente, às demais indústrias decorrentes do desenvolvimento. A área não apresenta empecilhos para o crescimento e é favorecida pela expansão das cidades satélites.

Cidade Universitária, Zona Militar e Centro Médico situam-se em pontos mais distantes do centro, relacionando suas funções ao isolamento do cotidiano urbano.

Clubes, Parques, Centro Esportivo ocupam os espaços livres à margem do lago. Como na maioria dos

projetos, o lago destina-se aos usos de lazer.

Hipódromo, Velódromo, Clubes de Golfe, de Pólo e Centros Esportivos Maiores são deslocados para a área acima da cota 1.100, por necessitarem de grandes espaços livres.

*Este espaço servirá ainda como cinturão verde para a cidade, isolando-a a oeste dos seus satélites.*²⁴

A localização de grandes equipamentos em áreas menos densas qualifica-as como áreas restritas a usos urbanos. O emprego do cinturão verde, como elemento paisagístico, também adverte para o controle de expansão da cidade nessa área, conservando-a e direcionando ao longo das vias de circulação.

Demais setores como Assistência Médica-Sanitária e Assistência Escolar também seguem programas específicos, entretanto sem maiores explicações além da setorização estabelecida. Cabe salientar a predominância das escolas junto às moradias, demonstrando o cuidado com a educação e sua proximidade com a vida familiar. Organizando metodicamente todo o espaço urbano, ficam claras as intenções que são depositadas ao plano urbano como caráter messiânico, transformador e essencial para a vida dos cidadãos:

*O urbanismo tornará possível à administração pública o desempenho fácil desta missão.*²⁵

Dentro das especificidades criadas para a organização da Circulação alguns pontos merecem destaque, como a recorrente hierarquização das vias e o predomínio da separação entre vias para automóveis – nas suas diferenciadas categorias – e as vias para pedestres. A garantia de acessibilidade às quadras e células urbanas e a ligação regional junto ao centro de transportes complementam o quadro geral das comunicações.

A separação completa entre automóveis e pedestres foi uma das condições básicas na definição do sistema de circulação, o que implicou em passagens subterrâneas para os pedestres em locais de cruzamentos. O uso de bicicletas também foi incentivado pelo plano, proposta factível para a Nova Capital, uma vez que a declividade é muito baixa.

A circulação de automóveis será realizada por 3 tipos de vias: a rodovia, pista de alta velocidade que ligará a cidade governamental a todas as cidades satélites e ao resto do país; as ruas de tráfego rápido, comunicando os setores urbanos evitando cruzamentos com as vias locais, mas fazendo conexão direta com o Centro de Transportes; as vias locais, no perímetro das quadras e células, é destinada ao pequeno trânsito. Dentro das quadras outros 3 tipos garantem a circulação: ruas de habitação unifamiliares, ruas comerciais e ruas de habitações coletivas.

Como já explicitado, um único terminal de transportes garante a comunicação de toda a cidade, devido à sua localização, servindo como ponto de convergência e todas as formas de veículos. A pista do aeroporto em construção seria destinada ao uso exclusivo militar.

Aplicação direta da *Carta de Atenas*, a circulação segue a divisão hierárquica e a completa separação de usos entre o pedestre e o automóvel.

Os Serviços de Utilidade Pública atendem, com um mesmo sistema, ao escoamento de água e esgoto e à manutenção urbana.

O abastecimento de água seria garantido pela quantidade expressiva de água pluvial como também dos lençóis subterrâneos, derivado do terreno arenoso, permeável, segundo a inspeção do engenheiro Saturnino de Brito que visitou o local. Como forma de economia no bombeamento d'água, a cidade limita-se, a oeste, à cota 1.100 encontrando a partir de então dificuldades topográficas para a distribuição.

Nas **Etapas de Execução** procura-se garantir a exequibilidade do projeto através do acordo com os prazos estipulados pelo governo. Os principais centros (cívico e comercial) foram projetados com suas dimensões máximas permitindo inteira flexibilidade à sua construção e desenvolvimento, flexíveis a mudanças futuras. Entretanto, apenas uma questão foi ressaltada como inevitável:

A única determinação que fizemos em nosso projeto foi resultante da criação das células compostas de grandes blocos de habitações coletivas.

Apesar da garantia da transferência da população inicial da Nova Capital Federal, em geral todos ligados ao funcionalismo público, o caráter social é exposto como preocupação futura do desenvolvimento da Nova Capital em resguardar o mínimo de qualidade e benefícios à população pobre.

Os Meios de Execução de execução contariam com a desapropriação das terras locais e com a *renda obtida nas cidades satélites, dos alugueis pagos pelos utilizadores dos edifícios não públicos da Cidade Governamental, além de eventuais empréstimos, empenhos para obras, etc.*²⁶

Além da desapropriação da área e do controle estatal sobre ela, a *carga de técnicos, artistas, historiadores, etc.*, o meio para construção liga-se diretamente à existência da cidade satélite, como elemento chave no pragmatismo do plano. A cidade satélite deixa de ser apenas um agregado periférico da cidade governamental, como se entendia até então, para participar diretamente do processo de construção da Nova Capital. A equipe cria, ainda, seis elementos para servirem de premissas no controle do uso do solo.

1º. – O domínio do solo não poderá ser alienado sob que título for.

2º. – A administração só poderá alienar o domínio útil de suas terras sob o regime especial da enfiteuse.

3º. – É lícito aos foreiros dispor livremente de seus domínios úteis, podendo vendê-los, doá-los ou permutá-los. Não será permitida a subenfiteuse.

4º. – Será permitido o condomínio.

5º. – Os valores territoriais serão revistos quinquenalmente.

6º. – Não haverá impostos locais.²⁷

Com respeito à legislação, prevê-se leis, decretos, códigos, portarias que garantam meios legais de edificar e projetar constantemente a urbanização racional da Nova Capital do Brasil, entretanto não elabora nenhuma lei completa para tal finalidade.

Os elementos de controle utilizam-se das diversas formas e meios urbanísticos na composição do plano. A variedade dos meios enriquece o plano e demonstra seu pragmatismo.

Por fim, a Orientação dos Edifícios, busca dispositivos e meios arquitetônicos para garantir a melhor disposição e a melhor orientação dos edifícios, através da posição adequada quanto à insolação, à predominância dos ventos, ao ofuscamento das ruas e à topografia.

*Partimos da premissa que todos os leitos da futura cidade tenham a mesma orientação, resultando o máximo conforto técnico e luminoso natural, dimensionamos os nossos blocos em função da população, considerada a orientação total – a mesma para todas as peças de permanência prolongada.*²⁸

Estudos específicos, dados geográficos, articulações geométricas foram algumas das técnicas utilizadas para se garantir o conforto, estabelecendo regras e pormenores para a definição de uma arquitetura. A quantidade de horas de insolação bem como a busca pela ventilação conduziram a projeção do desenho da cidade, sugerindo os ângulos de inclinação dos edifícios bem como a direção dos traçados das ruas. Definitivamente, os princípios de higiene e da busca pela presença de luz sobre a arquitetura têm papel fundamental no plano.

Notas

¹ MILMAN, Boruch. Plano Piloto da Nova Capital, 1957, p. 01.

² Idem, p. 03.

³ Idem, p. 04.

⁴ Idem, p. 05.

⁵ Idem, pp. 05/06.

⁶ Idem, p. 07.

⁷ Idem, p. 13.

⁸ Idem, pp. 13/14.

⁹ Idem, p. 14.

¹⁰ Idem, p. 15.

¹¹ Idem, p. 15.

¹² Idem, p. 19.

¹³ Idem, p. 21.

¹⁴ Idem, p. 22.

¹⁵ *O principal é o Homem, e que a sua casa seja o lar, o abrigo saudável e aprazível e não a célula criada em função de números em vez de indivíduos* (The City, Its Growth, Its Decay, Its Future), citação na p. 22.

¹⁶ Idem, p. 23.

¹⁷ Idem, p. 23.

¹⁸ Idem, p. 23.

¹⁹ Idem, p. 27.

²⁰ Idem, p. 29.

²¹ Idem, p. 30.

²² Idem, pp. 32 e 33.

²³ Idem, p. 33.

²⁴ Idem, p. 18.

²⁵ Idem, p. 35.

²⁶ Idem, p. 46.

²⁷ Idem, p. 46.

²⁸ Idem, p. 48.

Plano Piloto para Brasília**Jorge Wilhelm, arquiteto**

A **Apresentação** demonstra a necessidade em se aceitar a complexidade do estudo de uma cidade, englobando os diversos campos de conhecimento:

Há coisas que, por sua própria natureza, não podem ser simples. Urbanismo é uma delas. (...) Um plano, mesmo na fase de ante-projeto, deverá abranger, superficialmente que seja, os diversos setores da realidade que concorrem para o seu condicionamento global, caso contrário, ignorando a realidade dos fatos e a complexidade do problema, resultará em solução omissa, falha, seja um desenho utópico, seja uma previsão errônea.¹

Para a compreensão das dimensões do problema, a comparação com a Zona Pioneira Paulista foi um dos meios utilizados para a efetuação das principais diretrizes. Compreendendo o nascimento e desenvolvimento dessas cidades depreendeu-se que alguns fatores foram essenciais para a sua consolidação. Assim foram enumerados:

- a) Fatores de posição relacionados com a produção (fertilidade, fontes de matéria prima, proximidade de água, energia elétrica, pontos intermediários entre produção e consumo e, indiretamente, proximidade de centros político-administrativos).*
- b) Fatores de posição relacionados com transportes e comunicações (ponta de trilho, boca de sertão, nó viário, passagem obrigatória, quebra de transporte, portos, pontos de convergência, cidades de espigão).*
- c) Fatores psicológicos, culturais e técnicos (“coronelismo”, espírito de especulação imobiliária, atraso tecnológico da agricultura, escolha cultural de safras para consumo, etc.)²*

Entretanto, as definições de maior predominância para a transferência da capital federal residem na definição do tipo de população, seu dimensionamento e os diversos tipos de atividades.

Partindo do princípio de que Brasília será forçosamente uma cidade administrativa, concluímos que o fator central para determinação de sua população seria o número de servidores públicos que lá irá residir.³

Assim estimada, a população de servidores públicos representaria cerca de 14% do total de 680.669 habitantes estimados. Percebe-se que as previsões estatísticas calcadas nas análises de cidades existentes apontavam para um número maior de servidores que seriam necessários, fato que implicaria no maior número de habitantes a eles relacionados superando a estimativa de 500.000 habitantes definida pelo edital do concurso. E para essa nova cifra o plano foi estabelecido. Prevendo a estabilidade na conformação da cidade:

(...) Brasília não terá desenvolvimento econômico acentuado durante muito tempo, a população seria estável durante um bom período.⁴

Cabe ressaltar que a definição de Brasília como um fator apático regional distingue-se das demais posturas encontradas nos outros projetos. Questões de produção e abastecimento, das formas de construção dos edifícios da Nova Capital e de suas ligações entre as diferentes frentes de expansão reivindicam estudos complexos e aprofundados para a compreensão do problema da transferência.

Ao final da Apresentação, segue uma lista de personalidades ligadas ou provenientes das cidades da região, como Goiânia, Anápolis e Formosa, demonstrando a pesquisa efetuada de modo a aproximar os conceitos urbanísticos aos interesses gerais.

A definição de *uma cidade voltada ‘para dentro’* em contraposição às cidades cafeeiras, por exemplo, que articulavam um grande número de atividades regionais, prevalece como síntese da idéia que vigorará, e está claramente delineada no **Plano Piloto**.

Outra definição preliminar, evitar gastos onerosos com sua construção. Reconhecendo a expectativa em se erguer a Nova Capital, buscou-se formas de minimizar os gastos com sua construção sem, entretanto, perder as qualidades inerentes à sua peculiaridade de cidade administrativa.

(...) Toda economia na sua construção será, portanto, importante e desejável. Afastamos, pois, todas soluções onerosas, tais como passagens em desnível, extensão desmesurada de áreas verdes sob responsabilidade dos cofres municipais, etc. Se esquecêssemos os problemas econômicos, poderíamos ‘desenhar’ efeitos urbanos mais dramáticos; mas isto não seria ‘planejar’. Fácil seria transformar Brasília em brinquedo de luxo, a exaurir os cofres públicos. A economia das soluções foi nossa preocupação constante, imposta pelo estabelecimento da realidade sócio-econômica.⁵

Para tanto, a definição das funções da cidade, baseadas nas proposições do IV CIAM, refletem as principais referências do plano. A função trabalhar, por exemplo, seria vinculada diretamente à função administrativa da cidade, onde prevaleceriam os servidores públicos. As recreações também representam, no plano, uma dimensão importante nas definições espaciais refletidas na importância que é atribuída aos parques e jardins por toda a cidade. Conferindo-lhes a peculiaridade necessária reconhece a necessidade em se apoiar nesses elementos sem desprezar a necessidade de um caráter próprio:

As quatro funções gerais da vida urbana, porém, não são específicas de Brasília. Lá tomarão certo colorido local, mas serviriam para toda e qualquer cidade. São importantes na conceituação urbana, sem serem diretrizes suficientes para casos específicos.⁶

Assim, três princípios definem o principal partido do projeto: integração, descentralização e a continuidade. Os três elementos buscam garantir a coesão do plano sem, entretanto, repetir fórmulas ultrapassadas e aplicadas recorrentemente nas cidades tradicionais.

A incorporação do urbanismo como elemento definidor da vida moderna, traduz a necessidade em se ver as diferentes atividades do cotidiano integradas entre si. A apropriação do espaço para o seu convívio diário necessita da incorporação de elementos que alimentem a fertilidade da cidade. A integração surge como um fator essencial para a condução desses fatores.

A integração de fatores levou-nos à distribuição de espaços abertos, na medida do possível, proporcionais aos habitantes que neles circularão, que deles usufruirão.

A preocupação está na escala correta de cada elemento urbano e sua inserção junto ao convívio do cidadão. A composição dos lugares, as suas relações, intervém de modo peculiar no cenário urbano.

No projeto, a integração dá-se em dois momentos principais. No *coração da cidade*, assim denominado o centro, em que o parque da cultura seria definido por *múltiplos jardins (...) do tamanho da Praça da República em São Paulo (ou do “Carroussel” em Paris)*, interligado por elementos como espelhos d’água, monumentos, vegetação, construções, etc. Evita-se, portanto, as escalas monumentais que poderiam ofuscar a presença do cidadão e usuário. Correspondendo à crítica mais recente ao urbanismo racional elaborada durante o VIII CIAM, a compatibilização das escalas denota a preocupação de um cenário contínuo da cidade. O segundo momento de integração ocorreria junto aos lotes residenciais, que seriam definidos por dois usos diferenciados em seus extremos. De um lado seria limitado por uma alameda destinado ao usuário de automóvel, pelo outro, por jardins. Essa solução define um dos principais elementos predominantes na cidade, o verde.

As áreas verdes tornam-se as grandes responsáveis pela intermediação entre o convívio privado e o público, integrando esses diferentes usos a partir do crescente desenvolvimento dessas áreas. A gradação dos espaços verdes compondo as áreas coletivas e públicas definem desde o uso restrito à unidade familiar até o grande parque central, em seis etapas crescentes de seu crescimento.

A disposição dos lotes forma áreas verdes semi-fechadas. O jardim para uma família é a do lote individual; já para um pequeno grupo de crianças (famílias) há um jardim comum, criado pela própria disposição de três lotes; um grupo maior (mais três lotes fronteiros) terá uma área verde maior; a contigüidade dessas áreas constitui um corredor verde, jardim já de certas proporções, proporcional ao lazer de, aproximadamente, 20 famílias; finalmente, estes jardins todos desembocam no grande parque da unidade de vizinhança, de dimensões proporcionais à vida e recreação coletiva de cerca de 300 famílias. (...) Os parques dessas unidades desembocam, finalmente, no Grande Parque Urbano da Ferradura (...).⁷

A organização pretende influenciar no convívio desses grupos sociais, reunindo-os segundo suas especificidades, reconhecendo nessa segregação boas condições de *comunhão* entre grupos de mesmo interesse. Apostando na rigidez da estrutura política e na estanqueidade do sistema e dos empregos, o plano promove nichos em que reúne, a partir das disposições das unidades de trabalho e moradia, pessoas do mesmo campo profissional.

Os espaços desenvolveram-se como um caracol, uma concha, ou uma espiral que tem a família no cerne e a coletividade no limite. Esta é a integração do particular ao geral, dos espaços verdes em Brasília.⁸

Uma crítica à organização radial das cidades tradicionais, em que se concentram edifícios públicos, administrativos num núcleo grande e congestionado. A proximidade das habitações tornaria inviável o trânsito por essas áreas. E ressalta ainda problemas da má distribuição:

Outro inconveniente do grande centro é a irregular distribuição de densidades diurnas e noturnas, encarecendo os serviços públicos: grande concentração de dia, à noite o deserto.⁹

Visando a facilidade da construção em fases, conforme fosse necessária para a transferência em etapas das funções da capital federal, a descentralização parcelou os locais de trabalho segundo a estimativa de 2.800 servidores em cada célula, podendo assim concentrar uma população de aproximadamente 15.000 pessoas por *unidade de habitação*.

Este total é indicado para a organização celular de comércio próprio, ensino primário e secundário, um 'coração local' de vida comunitária.¹⁰

Com esta solução podemos evidenciar uma proximidade com a natureza da conceituação de unidade de vizinhança em que a autonomia de células habitacionais e a proximidade com o trabalho são elementos essenciais para o convívio social.

Compondo o espaço tridimensionalmente:

A colocação perimetral dos edifícios mais altos permitiu maior isolamento dos edifícios públicos. Estes são, geralmente, mais elevados que os demais (5, 7 e 12 pavimentos; a altura máxima para as zonas de trabalho seria de cinco pavimentos) e se destacariam, isolados, marcando bem a tridimensionalidade da arquitetura, um dos objetivos plásticos fundamentais a ser conseguido no plano.¹¹

Temendo o desvirtuamento da proposta, o memorial apresenta uma contundente crítica ao urbanismo fragmentário de F. L. Wright. Contraria a possibilidade de a capital dissolver-se em micro-capitais por todo o Distrito Federal devido à sua concepção celular. Esse anti-exemplo é dado pela proposta wrightiana de cidade-campo em que prevalecem a *ilusão idealista* da união dos dois extremos, fato que não teria o apoio na *realidade sócio-econômica e física da região*, diluindo a vida comunitária, e acarretando diversos problemas quanto à baixa densidade resultante.

Para se evitar tal risco, o terceiro ponto torna-se vital ao plano: a continuidade.

Elementos urbanos, como o comércio ou as áreas verdes, são destacados pelo plano como essencialmente ligados continuamente para o seu melhor uso e aproveitamento. Assim, para se manter a coesão do plano e não permitir a perda da integridade entre seus componentes, ainda que haja a descentralização de parte das habitações e dos serviços, a continuidade desses elementos direciona a conformação final do plano.

Desta forma, as unidades de habitação descentralizadas, auto-suficientes, bem integradas em sua região de trabalho perimetral, foram colocadas contiguamente. Garante esta situação a continuidade da zona comercial ideal, da área verde, das vias rápidas e da habitação de solteiros. Devemos a isso acrescentar a continuidade natural da área azul, da represa que abraça grande parte da cidade.¹²

Assim, os três princípios caracterizam e estruturam a disposição e a determinação do zoneamento e da circulação.

Ao todo, o **Zoneamento** divide-se em seis principais áreas estabelecidas para a organização das atividades na Nova Capital: residências, comércio e trabalho, indústrias, área verde, hotéis e área de expansão.

A zona residencial localiza-se no centro da cidade ladeada pela zona de comércio e serviço. Compõe-se de 41 unidades habitacionais somando, em cada uma, um total de 15.000 moradores. Cada unidade de habitação é composta por 8 a 12 unidades de vizinhanças, e cada lote é servido por um acesso de automóveis - alamedas que levam até às áreas de trabalho - e por um acesso de pedestre - passeios que levam ao jardim público.

O predomínio da casa térrea deveu-se à possibilidade de proporcionar maior convívio entre seus moradores através da proximidade das áreas coletivas e correspondendo aos valores culturais embutidos na sociedade. Garantindo uma densidade de 50 hab/ha, as casas individuais demarcam a configuração das áreas privadas da cidade.

Identificados a uma vida mais agitada e intensa, edifícios de 5 andares seriam destinados a solteiros e recém-casados sem filhos, fato que possibilitaria a economia na concentração de serviços. Apresentariam uma densidade de 90 hab/ha. A densidade média seria de cerca de 65 hab/ha devido à quantidade de áreas verdes, preservação e pela distribuição habitacional em residências térreas e edifícios baixos.

As áreas verdes apresentam uma grande importância no plano.

Ao pensarmos em cidade planejada, visualizamos imediatamente áreas não congestionadas, com belos parques e avenidas ajardinadas. Esta visão não se origina apenas numa real necessidade humana, mas é também a reação contra as cidades desumanas em que vivemos, geralmente tão pobres em áreas verdes.¹³

A solução para se definir grandes áreas verdes sem onerar os cofres públicos para o seu cuidado, uma vez que a manutenção é essencial para a qualificação desses espaços, optou-se pelo direcionamento da gestão dessas áreas:

- a) áreas verdes particulares de uso particular;
- b) áreas verdes particulares de uso coletivo;

- c) áreas verdes coletivas de uso coletivo;
- d) áreas verdes municipais de uso coletivo.¹⁴

Ao definir o tipo de gestão das áreas verdes, destina-se ao uso público três das quatro categorias, sendo que apenas a última é de inteira responsabilidade de manutenção pública. A gestão se configura como um importante modelo de administração dos espaços abertos e de recreio e embelezamento da Nova Capital.

Os usos são diferenciados pelos equipamentos diferenciados a cada categoria. Cabe destaque ao programa das áreas verdes no meio das unidades de vizinhança, que recebem edifícios coletivos, clubes, escolas, etc. Serviços e comércios também delimitariam essas áreas. No centro das unidades de habitação seria destinado um lugar para o mercado, segundo o plano, típica atividade dos centros urbanos e justificada pela tradição medieval:

(...) Não é uma praça qualquer, mas a praça típica da feira (como, nas cidades medievais italianas, havia as 'piazze delle erbe').¹⁵

O Parque da Ferradura localizado no centro do plano, sediaria grandes edifícios de lazer e serviços (teatros, postos de saúde, de polícia, etc.). Com divisões de passeios, assemelha-se muito com as soluções para o Central Park, em Nova York, guardadas as devidas proporções:

Ao longo desse parque desenrolar-se-iam caminhos para cavalos, ciclistas e pedestres, com caramanchões para o descanso e o lazer.¹⁶

A zona de comércio e trabalho localiza-se próxima à residencial, promovendo a aproximação entre essas atividades.

A zona industrial concentra apenas atividades voltadas estritamente ao abastecimento local. A previsão de cerca de 39.500 operários refere-se, também, aos operários de atividades de construção entre outras, que não são restritas ao setor industrial.

A zona hoteleira ligada às funções administrativas também ganha uma área própria. Subdividida essa área destina-se aos hotéis convencionais (próximo às grandes vias), ligados ao transporte aéreo; aos hotéis residenciais destinados aos primeiros moradores de Brasília que para lá forem transferidos (próximos aos locais de trabalho); e finalmente aos hotéis ligados aos transportes, sobretudo os rodoviários (ligados às estações rodoviária e ferroviária, às garagens, oficinas, etc).

Considerando uma expansão em longo prazo, uma vez que a área destinada ao plano apresenta capacidade para cerca de 700.000 habitantes e o estudo elaborado aponta uma estabilidade demográfica, duas áreas são destinadas para expansão futura, em cerca de 150.000 novos habitantes.

No esquema apresentado deixamos livre apenas a passagem dos acessos, corredores que ligam à cidade duas zonas facilmente caracterizadas: a Península ao norte e a área do atual aeroporto ao sul. Estas duas zonas são destinadas à eventual expansão da cidade. Devemos apontar, no entanto, que a área de expansão das unidades, ocasionada por seu crescimento vegetativo, já está computada no plano.¹⁷

Na verdade não se propõe um plano claro de expansão por se acreditar no equilíbrio duradouro da população, entretanto ficam estabelecidas, apenas, duas pequenas porções para o aumento da densidade.

A **Circulação** abrange um articulado número de funções diferenciadas para cada situação. A hierarquização das vias atinge certa complexidade neste plano.

Inicialmente, as vias extra-urbana destinam-se ao desvio do transporte de cargas que apenas devem contornar a cidade, sem interferir no trânsito interno. Posteriormente o plano propõe a mudança do aeroporto por não estar condizente com a predominância dos ventos e situar-se distante da zona hoteleira estabelecida.

Ao todo, cerca de 14 diferentes tipos de vias são propostas para a organização do plano em si e de seu entorno, articulando as vias perimetrais com as demais existentes. Além da via perimetral, duas semi-perimtrais, de alta velocidade não interferem no trânsito local, mas permitem o acesso aos fundos das áreas comerciais, essenciais para a descarga de materiais.

Uma grande via no eixo E-W corta o plano ligando os braços da perimetral. Das vias rápidas partem outras vias que delimitam as áreas de habitação, e delas partem ruas que coletam o trânsito local. Avenidas de penetração das áreas residenciais articulam o trânsito internamente. Alamedas (sem saída) e passeios para pedestres e ciclistas definem outros tipos de circulação para as áreas residenciais e de passeio nas áreas verdes.

Nas áreas comerciais prevalece a separação entre pedestre e automóvel, facilitando o contato daqueles com as vitrines:

As 'ruas do Ouvidor' do Rio ou a 'rua Direita' de São Paulo, as 'calles' venetas, ou ainda os melhores exemplos contemporâneos ingleses e holandeses refletem todos esta necessidade de se criar o ambiente propício para a compra.¹⁸

Como fora exposto anteriormente, no Parque da Ferradura, vias para cavaleiros, ciclistas e pedestres misturam-se ao parque para os passeios.

A caracterização do **Capitólio e Parque da Cultura** denota a dimensão simbólica própria de uma capital federal.

Brasília deverá ter certas características plásticas - não apenas funcionais e morfológicas - que a distinguem como Capital do Brasil. Seu valor simbólico deve expressar-se desde a própria estrutura urbana, com seus pontos focais, até os monumentos e estátuas.¹⁹

O caráter administrativo da capital é ressaltando pelos edifícios públicos ao longo das perimetrais, pelo seu gabarito diferenciado e pela presença das praças a eles fronteiriças.

O ponto mais alto do sítio foi destinado a sediar o capitólio, reunindo os edifícios do Governo, do Parlamento e do Supremo Tribunal Federal. Construída sobre uma plataforma, a grande esplanada pousaria soberana sobre o restante da cidade. Uma via rápida saída do palácio presidencial tangenciaria o Capitólio, dando-lhe a devida importância plástica.

O símbolo da Capital do País e do Centro Convergente da Nação, no entanto, não poderia ser apenas o seu cerne de Governo, pois este simboliza apenas o Estado. Para simbolizar uma Nação, necessário é reunir os elementos que lhe caracterizam a história e a cultura do povo. Com esse objetivo, e frente ao Capitólio, como acesso à Esplanada, situamos um imenso parque onde pudessem fazer-se representar a Cultura e a História do Brasil.²⁰

Misturando monumentos, esculturas, painéis artísticos, a história do Brasil seria ilustrada ao longo do parque, atribuindo-lhe a atmosfera simbólica dos valores da nação. Parques e edifícios para apresentações, festas, shows e arquivos comporiam o restante do parque, articulando diferentes funções em sua grande área livre.

(...) diversão, cultura e civismo, três capítulos uma orientação de tomada de consciência nacional, desabrochando no Capitólio. Buscou-se a integração dos símbolos da Nação e do Estado no espaço vivo e dinâmico, e criar um palco natural para encontros informais de grandes massas: o grande coração da cidade.

Ainda que não haja menção às referências do termo, o coração da cidade, assim chamado o centro administrativo e de lazer, cultura e recreação, faz menção ao convívio e à diversidade de funções que correspondem ao desejo inicial defendido no VIII CIAM, em que para se retomar a vida humana na cidade, o seu centro deveria se completar com atividades diversas produzindo um espaço humano e presente no cotidiano dos cidadãos.

Em contraposição às cidades surgidas sem planejamento, o memorial destina importância ao **Núcleo Gerador e as Construções Iniciadas** atribuindo-lhes caráter diferenciado daquele destinado ao coração da cidade. Acentuando essa distinção, o plano identifica importância ao momento da construção da cidade e ao aparato mobilizado para isso. Ligado ao fato da mudança e da construção, o núcleo gerador adquiri valores distintos daqueles atribuídos ao centro administrativo e de lazer, portanto deve-se reconhecer ambas as considerações.

O núcleo gerador define-se pelas atividades marcadas pelo início da construção da Nova Capital, envolvendo seus trabalhadores: o comércio ao redor, as habitações e hotéis, os escritórios, etc. Portanto sua localização fixa no lugar da futura Prefeitura, onde se localizariam os escritórios definitivos da NOVACAP.

Num âmbito mais abrangente, a definição do planejamento do restante do Distrito Federal é atribuída à função agrícola da região. O **Planejamento Agrônomo do Distrito Federal** delinea funções relativas ao abastecimento local e a integração com as demais regiões. Cabe destacar a importância atribuída ao Cinturão-Verde destinado à produção alimentícia da capital e, conseqüentemente, formando uma barreira de sua expansão.

Procurando-se evitar altos custos com novas tecnologias para o plantio e aproveitamento de terras pouco cultiváveis, prevê-se a importação de muitos dos produtos necessários. A produção fica, então, atrelada a quatro principais diretrizes:

1. Abastecimento do Distrito e da Capital;
2. Irradiação da técnica agrícola;
3. Proteção ao solo (florestamento e combate à erosão);
4. Política de terras e financiamento.²¹

O abastecimento deveria respeitar as necessidades da população da Nova Capital e das regiões vizinhas através de uma estrutura de cooperativa rural articulada aos meios de circulação. O barateamento da produção deveria ser alcançado através da produtividade respeitando as condições locais do sítio; do beneficiamento de centros cooperativos, que implicaria numa estrutura de indústria rural; no transporte desses produtos e nas formas de distribuição, integrando armazenamento e abastecimento.

Alguns tópicos sobre as condições de infra-estrutura urbana seguem apontando para algumas diretrizes possíveis aproveitando os recursos do sítio.

O **Abastecimento de Água e Saneamento**, por exemplo, busca nas condições naturais do terreno o favorecimento para a captação e tratamento da água destinada ao abastecimento da cidade. O potencial hidrográfico das bacias presentes na região encerra grande parte da necessidade para a população estimada em 680.000 habitantes. Diversas recomendações são elaboradas para que o sistema garantisse a qualidade do serviço sem danificar as condições naturais do sítio.

Quanto à captação das águas pluviais e dos esgotos, propõe-se a separação completa dos sistemas, descarregando a jusante do Rio Paranoá ou recebendo tratamento em estações especiais. O destino do lixo bem como a preocupação ambiental em se preservar o potencial dos cursos d'água denotam o caráter preservacionista dos recursos naturais.

O **Abastecimento de Energia Elétrica** demandou um extenso programa de pesquisa em que se definiam o potencial necessário e as possibilidades em se alcançar tal expectativa. Através de levantamentos de outras cidade e regiões, estimou-se a necessidade para a Nova Capital, dividindo a demanda pelas principais atividades da cidade, como os serviços públicos, o consumo domiciliar, as indústrias e o departamento governamental. Cálculos e estimativas detalhadas forneceram um quadro possível do consumo previsto. A partir do levantamento do potencial hidrelétrico da região define-se um *programa viável* considerando hipóteses específicas e detalhadas sobre o abastecimento.

Um tópico especial reflete o caráter peculiar do projeto ao tratar da forma a ser adotada para a construção. Em **A Construção por Fases** e **Um Problema Referente à Construção** a idéia do plano urbano remete-se inteiramente ao pragmatismo que permeia o projeto.

*O presente plano foi desenvolvido tendo sempre as vistas voltadas sobre essa exigência prática: a construção por fases. Este foi um dos motivos pelos quais a cidade foi dividida em unidades independentes, e descentralizados os seus edifícios públicos. Assim, o Governo e a NOVACAP poderão programar a mudança com certa liberdade.*²²

A mudança fica estabelecida a partir de um cronograma comum em que constam os primeiros órgãos a se transferirem e, conseqüentemente, seus funcionários. Para tanto, a venda dos lotes estaria vinculada à conclusão de cada etapa do plano ligada à construção dos edifícios públicos. O planejamento teórico alia-se ao desenvolvimento prático da cidade. A criação de células, a estruturação de cada etapa facilita, assim, o desenvolvimento da cidade.

E na demonstração da preocupação em se definir as condições para a construção completa da Nova Capital, o memorial aponta para duas deficiências do solo do Planalto Central. Apesar de se ter escolhido tal sítio devido às suas boas condições de uso, não há, na região, dois dos principais produtos da construção tradicional. Madeira e argila para olarias são escassas ou quase inexistentes por completo, ilustrando as condições naturais da região.

Como forma de sanar tal problema, o plano articula uma boa solução quanto à definição do material para a construção, a extração do calcário como matéria-prima para o cimento, e partir dele a definição de fábricas e elementos pré-moldados que dariam uma unidade às construções da Nova Capital. Ou seja, as próprias condições da região sugerem algumas soluções para a construção da imagem da capital.

*Esta dificuldade (da ausência da madeira e da argila) é contrabalançada por um fato importante e auspicioso: o imenso depósito de calcáreo existente à boca da cidade em seu setor norte. Este calcáreo, contrariamente ao de Luziânia e Cristalina, é apropriado para a indústria do cimento. Tais fatos impõem a criação imediata duma fábrica de cimento e duma fábrica anexa de blocos de cimento ou cimento esponjoso, para substituir (e com vantagem) a alvenaria de tijolos. Esta solução deveria ser imediata, e dará um aspecto típico às construções de Brasília. Tecnicamente, a alvenaria de cimento, a partir duma fábrica a ser criada, possibilita uma técnica mais avançada, modulação e padronização, revertendo em rapidez e economia das construções. Além do que poderia tornar-se importante fonte de renda do Governo para o financiamento das construções.*²³

A terceira parte do relatório trata dos estudos sócio-econômicos responsáveis por grande parte da estrutura assumida pelo plano. Intitulada **Fundamentação Sócio-Econômica**, este apêndice elenca uma extensa relação de pesquisas, conclusões e métodos ao longo de mais de 120 páginas. Mais extenso que o próprio plano apresentado, o estudo traz, inicialmente uma análise aprofundada sobre algumas áreas relativas e diretamente relacionadas à transferência da Capital Federal. Dados do crescimento urbano, de transformações demográficas e das realidades econômicas dessas regiões compõem um panorama da realidade brasileira no momento da criação da Nova Capital. Em especial, vamos tratar do quinto tópico denominado **Demografia de Brasília**, que expõe as teorias e conclusões voltadas estritamente para o objetivo principal do planejamento de uma cidade administrativa.

Assim, define-se a compreensão da idéia de planejamento como um momento de *adaptação a uma realidade objetiva e considerações dos efeitos que o próprio planejamento terá sobre o conjunto da situação*.

Nessa etapa a definição da população residente e usuária da Futura Capital foi fator determinante para a

organização do plano. Criou-se, portanto, uma metodologia para a definição dos padrões, incorporando-os, a seguir, ao processo de planejamento.

Parece-nos claro que todo o problema demográfico, em sua primeira fase, ou seja, no seu aspecto estático, gira em torno do número de funcionários que residirá em Brasília.²⁴

Assim a população da Nova Capital, aumentada para 680.000 habitantes, foi estimada segundo o número de servidores públicos e da população deles derivada. Essa foi a primeira etapa do método. Para tanto, o conhecimento da estrutura administrativa foi essencial para a definição precisa a partir dos dados fornecidos pelo Distrito Federal de então. O estudo dos diferentes órgãos, suas estruturas internas e a diferenciação entre funcionário e servidor público ajudaram na pesquisa, na estimativa e na proposição de um conjunto de dados. As fontes pesquisadas misturaram-se nos diferentes meios de conhecimento, como dados de anuários estatísticos, censos demográficos, DASP, IBGE, entre outros. Apesar da imprecisão de alguns dados e da demonstrada impossibilidade em se definir alguns padrões pela omissão de dados, o memorial apresenta um verdadeiro levantamento de dados para o embasamento do plano.

A partir da comparação de todos esses dados, chegamos ao número total de servidores da União, assim como à sua discriminação por órgão. É preciso salientar, porém, que, para certos órgãos - geralmente de menor importância, pelo menos pelo seu número de servidores - não foi encontrado nenhum dado; nestes casos, precisam fazer uma estimativa baseada única e exclusivamente em nossos conhecimentos da administração.²⁵

Sucessivos fichamentos dos dados encontrados em cada arquivo demonstram a busca pela precisão, ainda que alguns empecilhos tenham defasado os resultados finais.

Quanto à perspectiva sobre a política administrativa, um novo levantamento fora elaborado para se prever quais dos principais órgãos deveriam mudar-se e como se daria tal mudança, estimando a quantidade de pessoas transferidas com cada mudança.

A expectativa monta-se sobre a plataforma da continuidade da política sem abruptas modificações, por isso as conclusões dos dados prevalecem efetivas.

Assim, finalmente, chega-se ao número estimado de 76.807 funcionários, do total de 680.669 habitantes (p. 69). E para a conclusão da transferência, o método indicado é que cada órgão transfira-se parte a parte, e não todos simultaneamente, a fim de manter a coesão do sistema atrelado ao modo da construção da cidade.

Tabelas e quadros demonstrativos desenhavam os meios das previsões ao lado de cálculos embasados pelas fórmulas estatísticas. Assim, o restante da população foi definido, e ficou dividida em duas categorias abstratas pela sua relação com a categoria de servidores públicos:

Uma vez conhecida a população de servidores propriamente dita, necessário se torna, conforme acima vimos, conhecer o número de seus familiares, dependentes ou não, o número de pessoas que lhe são indispensáveis para a subsistência, e para demais necessidades, com suas respectivas famílias - compreendendo estas a população complementar. Precisar, ademais, conhecer o número de pessoas necessárias para executarem as atividades que o planejador julgar necessárias ou recomendáveis, uma vez definidas as funções da cidade, e das respectivas famílias - o que constituiria a população adicional.²⁶

Essa definição percorre uma análise sobre as populações das cidades que mais se assemelham, em função, composição social e atividades diversas, com a caracterização da Futura Capital Federal. Assim garantiu-se o dinamismo das cidades pré-existent na formulação dos métodos de composição demográfica do Distrito Federal.

Nesse processo, algumas atividades ganharam destaque, pois serviram de base apresentando porcentagens - estimadas a partir de diferentes cidades - de população que absorvem, são elas - segue a porcentagem entre parênteses: agricultura (0,5), indústria extrativa (0,2), indústria de transformação (7), comércio de mercadorias (6,5), comércio de imóveis (1,5), prestação de serviços (14), transporte, comunicações e armazenagem (3), profissões liberais (0,8), atividades sociais (2), atividades domésticas discentes (43), atividades não compreendidas (0,3), inativos e outros (7,2), administração e defesa (14). Do total da população especificada, adicionam-se 19,4% de crianças de 0 a 9 anos.

Duas grandes zonas residenciais sediariam a população total da cidade, a primeira destinada aos *servidores públicos e a outra menor, destinada aos operários de indústrias de transportes etc., ambas localizadas geograficamente próximas dos respectivos locais de trabalho.*²⁷

Nessa composição abstrata montada a partir de modelos e métodos, talvez a maior dificuldade esteja na previsão do desenvolvimento da população.

A cidade não tem passado, nascerá do nada e, portanto, todas as projeções estatísticas seriam hipotéticas, baseadas em dados hipotéticos (previsão da população inicial da cidade e hipóteses sobre seu

desenvolvimento). Em segundo lugar interessa-nos um período bem mais longo, a fim de que, do ponto de vista urbanístico, se possa prever a expansão da cidade para um prazo significativo.²⁸

Prevvia-se a estabilidade na forma de seu crescimento:

(...) Para grande número de anos, portanto, vigorarão em Brasília condições sócio-econômicas já definidas. Também durante muito tempo ainda, a população de Brasília será função do número de servidores públicos lá sediados. É certo que poucos atrativos haverá para a imigração (sem contar os atrativos incomparavelmente maiores das regiões vizinhas no próprio Estado de Goiás), como tampouco haverá tendência generalizada para a fixação das novas gerações em Brasília. A nosso ver, não haverá imigração sensível, pelo contrário, deverá ocorrer certa emigração, que poderá contrabalançar o crescimento vegetativo. Assim, cremos que a variável mais importante para se conhecer a evolução da população de Brasília a curto e médio prazo é o número de seus servidores públicos.²⁹

Para uma previsão em longo prazo, o plano descarta qualquer expectativa por não dispor de meios para isso, e mantém a ingênua idéia de que a população de Brasília poderia ser considerada apenas pelo número de servidores, e que enquanto não houvesse o progresso das baixas densidades no Planalto Central a situação poderia ser mantida sob controle geral do planejamento.

Mas releva-se, sobretudo, a importância da criação de métodos para a definição e compreensão da população estimada:

Se, devido a rigor metodológico, nossas conclusões a respeito do futuro desenvolvimento da população de Brasília foram usadas em termos cuidadosos, pela mesma razão, ganham peso as conclusões precisas a que chegamos sobre a população inicial da cidade, baseadas em fatos e critérios que as justificam inteiramente, e que para os efeitos do plano piloto são de capital importância.³⁰

Notas

¹ WILHEIM, Jorge. **Plano Piloto para Brasília**. São Paulo, 1957, p. 01. In, Habitat 40/41, março abril, 1957.

² Idem, pp. 03/04.

³ Idem, p. 05.

⁴ Idem, p. 06.

⁵ Idem, p. 16.

⁶ Idem, p. 17.

⁷ Idem, p. 20.

⁸ Idem, p. 20.

⁹ Idem, p. 21.

¹⁰ Idem, p. 22.

¹¹ Idem, p. 23.

¹² Idem, p. 24.

¹³ Idem, pp. 27/28.

¹⁴ Idem, p. 29.

¹⁵ Idem, p. 31.

¹⁶ Idem, p. 31.

¹⁷ Idem, p. 40.

¹⁸ Idem, p. 44.

¹⁹ Idem, p. 47.

²⁰ Idem, p. 48.

²¹ Idem, p. 56.

²² Idem, p. 95.

²³ Idem, pp. 96/98, grifo nosso.

²⁴ Idem, pp. 67/8.

²⁵ Idem, p. 84.

²⁶ Idem, p. 100.

²⁷ Idem, p. 114.

²⁸ Idem, p. 117.

²⁹ Idem, p. 119.

³⁰ Idem, p. 120.

Plano Piloto da Nova Capital do Brasil

MM Roberto

As primeiras pranchas apresentadas demonstram, com clareza e objetividade, as formas e conceitos perseguidos para a definição da Nova Capital. Negando as formas de desenvolvimento urbano a partir de grelhas, setores, super-blocos, ou modelos que gerassem aglomerações, congestionamentos e desperdícios, expõe as formas abstratas circulares que formariam núcleos comunitários e que permitissem a toda a população privilégios comuns. Assim, o uso do sítio a partir de sua topografia e da proximidade com o lago permitiu a conformação descentralizada de uma cidade de mais de 500.000 habitantes, sem distinção hierárquica e possibilitando dobrar a população a partir da repetição das formas das Unidades Urbanas definidas.

A forma circular, perfeita, possibilitou a união dos dois movimentos (centrífugo e centrípado) para o desenvolvimento social das Unidades, dentro de um raio de 1.200 metros. *Proximidade sem promiscuidade* pôde ser garantida a partir do encurtamento das distâncias e pelo privilégio do convívio entre os cidadãos. Casas geminadas, e edifícios seriam as formas de habitação. Sempre demarcada por um core central, as Unidades Urbanas teriam garantida sua autonomia de serviços, comércio e diversidade.

As plantas iniciais demonstram a escala regional abrangida pelo planejamento e a forma da cidade, primeiramente constituída por sete hexágonos podendo alcançar quatorze devido à necessidade de expansão. A planta da primeira fase da cidade evidencia o apoio projetual no abstracionismo das formas. Elas compõem a cidade a partir de elementos geométricos sobrepostos ao sítio e define o zoneamento funcional. Sete Unidades, um Parque Federal, um cinturão verde, zonas para grandes equipamentos, quatro cemitérios, áreas agricultáveis, e uma estação ferroviária, rodoviária e de reserva de cargas deslocada da cidade dividem, de forma simples, os setores. O ponto mais alto do sítio é demarcado por um belvedere que reúne a torre de rádio e televisão e restaurante, igualmente definido pelo plano de Lúcio Costa.

O memorial descreve de modo mais aprofundado não apenas as soluções para cada tópico, como também as diretrizes que conduziram tais soluções.

A macro-escala, em **A Metrópole**, é definida a partir do zoneamento geral, do planejamento regional, e do formato da cidade que nega os modelos urbanos, sobretudo a concepção barroca de capital. Busca, enfim, a identidade entre o plano urbanístico e as relações de comunidade bem como as relações culturais do próprio país.

Um plano de urbanização que pretenda ser mais que um esquema abstrato deve estar relacionado com uma comunidade de características definidas. A base do Plano é a análise da comunidade a ser estabelecida no novo Distrito Federal, tendo em vista assegurar as melhores condições sociais e econômicas compatíveis com as nossas aspirações e potenciais.¹

O plano exalta a preocupação de, ao propor um novo modelo urbano, atingir o equilíbrio de toda a região a partir do planejamento regional. Identifica na condição de Capital Federal de um país a importância em representar a cultura nacional, torná-la num símbolo coletivo, sede do poder central do país.

Ficam evidentes as principais noções defendidas, que seriam, posteriormente, refletidas nas críticas ao projeto de Lúcio Costa de forma pública nos jornais cariocas:

A maioria das grandes capitais, Paris, Moscou, Berlim, Buenos Aires, Madrid, Washington e mesmo o Rio de Janeiro são reminiscências de ideais barrocos. A sua arquitetura preocupou-se com detalhes de exibição do poderio civil e militar. São um cenário para o governo e o poder econômico, cercado por uma massa de população desorganizada e sem condições adequadas para uma vida urbana satisfatória. A capital que projetamos é a capital para uma nação que coloca os verdadeiros valores da vida humana acima da pura exibição monumental; ou do gosto da complicação mecânica. É uma cidade para cidadãos e não para escravos ou máquinas. Não é uma imitação de outras capitais, pois nos parece que é necessário olhar para as nossas realidades e para o futuro, mais do que nos determos numa pura reprodução do passado.²

Prevista para um prazo entre 50 e 100 anos, a Nova Capital iniciaria um processo de política demográfica e territorial para o controle da distribuição e crescimento das cidades. Em se tratando de uma capital federal, partiu-se, primeiramente, para a definição do núcleo do governo para então articular o restante da cidade às suas necessidades. Essa primeira definição expõe a importância dos dados estatísticos.

Sediando os três mais importantes poderes - Legislativo, Judiciário e Executivo - e dando prioridade para este último como órgão central da administração, estima o número de funcionários públicos necessários em cada área e a somatória de funcionários federais. A densidade demográfica média estaria em torno de 126 a 252 hab/Km². A distribuição ficaria assim definida:

1 Unidade Urbana	72.000
1 Distrito Rural	10.400

Capital (7Unidade Urbanas)	504.000
Distritos Rurais (10)	104.000
Isolados	22.000
Total	630.000

Considerando a concepção do projeto e sua distribuição no sítio, essa população pode ser dobrada a partir da reprodução dos modelos estabelecidos para a composição da cidade. Apesar de propor a população limite, a máxima admitida restringe-se a 900.000 habitantes, considerando uma densidade de 180 hab/Km² (p. 06).

A população estimada estaria distribuída entre população urbana e rural, sendo esta última definida como uma pequena parcela necessária para o abastecimento mínimo da cidade, uma vez que vários produtos agrícolas e grande parte dos produtos industriais seriam importados. A composição da população foi detalhada a partir das unidades e distritos da cidade, elencando as distintas atividades possíveis, desde as diferenciações nos graus escolares, às atividades domésticas, de funcionários federais, comércio e serviços, entre outros.

Determinando uma porcentagem para a menor unidade formadora de cada Unidade Urbana, o método reproduz esses números para a formação de toda a cidade, pois cada Unidade Urbana é composta por 6 setores e 18 vizinhanças, contendo cada vizinhança, 468 habitantes, índice mínimo definido a partir do qual vão se formando as demais partes. Igualmente foi estabelecido para população rural nos distritos, que comportaria 8.800 habitantes nas Vizinhanças Rurais e 1.600 na Zona Urbana. A população isolada, por sua singularidade, ficou dimensionada pela estimativa das bases militar e aérea, pelos estabelecimentos isolados e pela população de penitenciárias, sanatórios, hospitais, etc.

Uma vez definidos os dimensionamentos da população e sua caracterização, é proposto o Plano Diretor, entretanto, não segue as linhas convencionais em que têm predomínio apenas o zoneamento, mas se destacam elementos relacionados à peculiaridade do local e a cultura nacional.

O urbanista joga com quatro variáveis: a população, o espaço, os recursos econômicos e o tipo cultural da comunidade.

A distribuição correta da população pelo espaço permite obter as variações de densidade adequadas às diferentes necessidades da vida humana, desde a convivência social intensa até a possibilidade de isolamento e intimidade. (...)

(...) É preciso não malbaratar os recursos disponíveis em complicações mecânicas inúteis na estrutura da comunidade. Um planejamento adequado da utilização do espaço permitirá um mínimo de inversões de capital.

*O respeito às aspirações e à cultura característica da comunidade deve conduzir a uma possibilidade de realizações dos ideais individuais e coletivos. (...)*³

Distinguindo-se dos demais planos diretores, busca-se o diálogo entre diferentes variantes que proporcionem à população local condições de vida adequadas, utilizando-se para isso de relevantes fatores econômicos, sociais e naturais da região.

Assim faz-se a distribuição do uso da terra em que prevalecem nas áreas urbanizadas as Unidades Urbanas, que chegam a ocupar quase 50% do total urbanizado. Essas unidades, em número de 7, garantem grande parte da estrutura da cidade que só permite expansão através do agrupamento de outras unidades igualmente planejadas, excluindo qualquer hipótese de maior adensamento das já existentes. As áreas entre as Unidades são utilizadas como parques e matas servindo apenas ao passeio. Além das Unidades, a área metropolitana também é planejada para usos definidos.

O Parque Federal, localizado próximo ao lago, desfruta de uma condição peculiar com relação aos demais centros governamentais, pois está isolado do restante da cidade e concentra apenas os órgãos diretamente ligados ao poder central. A monumentalização e a facilidade de comunicação preconizadas nos modelos vigentes denotavam contradição à proposta da equipe, portanto foram evitadas. No Parque Federal estariam: Palácio (residência), Edifício do Congresso, Edifício do Executivo, Edifício da Justiça, Edifício da Defesa, Edifício da Economia, Edifício do Trabalho, Edifício Internacional, Edifício da Cultura, Palácio dos Hóspedes e Quartel da Guarda.

Inicialmente, parecia conveniente localizar todo o funcionalismo federal metropolitano numa área concentrada de modo a permitir um conjunto monumental e facilidades de intercomunicação. Essa solução, porém, levava a restabelecer todos os defeitos clássicos da Metrôpolis: criação de um supercentro, com todos os seus problemas de tráfego, separação acentuada entre os locais de trabalho e de residência, etc.

(...)

*Preferimos limitar os órgãos sediados no Parque Federal àqueles que realmente tivessem participação na direção, na determinação de diretrizes gerais, ou que tivessem uma grande importância simbólica.*⁴

A estrutura convencional de ministérios foi considerada segundo sua dinâmica particular, em que prevalecem constantes mudanças e exige um suporte maior de infra-estrutura, portanto foi proposto um sistema articulado às

Unidades Urbanas. Mudança na organização do sistema político. Ao invés de ministérios, divisões funcionais, a quantidade de ministérios necessários sem esbarrar nos limites físicos dos edifícios.

No nosso plano não figuram expressamente agrupamentos ministeriais, apenas agrupamentos funcionais, porque esse sistema nos pareceu muito mais flexível e adaptável à realidade.⁵

Ao concentrar as principais atividades no Parque Federal e descentralizar as demais funções políticas o projeto reconhece as dificuldades de um grande centro administrativo, seus congestionamentos e a dificuldade de comunicação e convívio. A redefinição da estrutura física e política da Nova Capital contraria todos os exemplos e rearticula as relações entre as funções administrativas. Essa definição assume um caráter avançado da proposta ao interferir diretamente na lógica funcional do sistema político do país.

Se consideramos um mérito o projeto se desvencilhar dos padrões urbanos vigentes, essa conquista se reflete na representação espacial do poder, em que foram negadas as raízes barrocas e optou-se pela plena integração com a lógica da cidade, descentralizando o sistema e equilibrando as partes.

Outras áreas urbanas se destacam na cidade sem, entretanto, fazerem parte das Unidades. Os grandes equipamentos foram distribuídos em zonas diferenciadas pela área do sítio. As estações ferroviária e rodoviária integraram-se dando origem ao sistema de depósito, armazenagem, entrepostos, silos entre outros equipamentos. Uma grande área de lazer definida pelo Parque da Península ao norte sedia hipódromo, parque de diversões, pavilhões, jardins botânico e zoológico, etc. Estádio Municipal, campo de *golf* e instalações para hipismo situam-se próximos aos principais acessos. Hospital federal, cemitérios, reservatórios de água, estações de tratamento também se localizam fora das Unidades Urbanas.

As terras destinadas para agricultura foram definidas em 8 categorias, utilizadas em sistema de policultura e destinadas apenas ao abastecimento da cidade.

(...) Acresça-se o fato de que a região que circunda a Capital tem por função primordial a alimentação da Capital e não a produção de alimentos exportáveis, os quais, no entanto, poderão ser cultivados fora dos limites da unidade.⁶

Cooperativas rurais e planejamento agrícola são os meios de controle da produção. Definem o limite da cidade compondo um cinturão-verde integrando as áreas de preservação.

A divisão da terra foi estabelecida a fim de garantir seu uso adequado não servindo à mera especulação imobiliária nem à criação de loteamentos incoerentes com o uso agrícola. Assim foram definidos limites mínimos para a sua comercialização.

As áreas mínimas foram estabelecidas na base de um rendimento líquido mínimo atual de quinze mil cruzeiros mensais por família de agricultores, excluída a alimentação, proveniente da própria fazenda. No rendimento líquido previsto incluem-se os novos investimentos, inclusive de mecanização e eletrificação, e as utilidades.⁷

Os Distritos Rurais são os responsáveis pelo abastecimento da Nova Capital.

A delimitação dos distritos foi feita de tal modo a que não só tivessem a mesma área, aproximadamente 250 Km², mas também economias equivalentes. Desta forma não ocorrerá jamais o fato de um dado distrito se tornar economicamente mais importante que os demais.⁸

Sanada por equipamentos públicos, comércio e serviços, tem-se a mesma estimativa e detalhamento para a sua composição, precisando o número de padarias, sapateiros, armarinheiros e etc para cada Distrito.

Para o plano geral, foram estabelecidas as seguintes densidades, como forma de planejamento e controle da qualidade de vida dos habitantes:

Distrito Federal	126 hab/Km ²
Área da Capital	50.4 hab/Km ²
Unidades Urbanas	142 hab/Km ²
Densidade residencial líquida das vizinhanças	251 hab/Km ²
Distritos Rurais	43 hab/Km ²
Zonas Urbanas dos Distritos Rurais	60 hab/Km ²

A composição em si da cidade, **A Urbe**, trata das formas de planejamento e, sobretudo, da composição da Unidade Urbana. Acredita-se que com o controle do seu crescimento e o correto dimensionamento pode-se resultar num ambiente equilibrado para o convívio. A expansão desordenada poderia gerar conflitos sociais:

(...) Aparece uma tendência à formação de grupos autônomos, e muitas vezes antagônicos, cuja convivência numa mesma unidade política e administrativa cria problema de estrutura social.⁹

As unidades, com uma área aproximada de 5.000.000 m² e uma população de 72.000 habitantes, dispostas junto ao lago deveria absorver melhor as características locais. Sem hierarquia para suas funções, todas deveriam representar uma função administrativa e ser servida por comércio e serviços.

As Unidades projetadas tem todas a mesma categoria, não há Unidades suburbanas ou satélites. São cidades com todas as condições para uma vida urbana completa.¹⁰

As áreas de comércio e serviços foram delimitadas nos centros das vizinhanças, dos setores e da própria Unidade, no Core. Esse sistema de distribuição permite a consolidação dessas áreas pela proximidade, diferentemente dos modelos lineares ou disseminados, como foram estudados. Criando pequenos núcleos, em diferentes escalas, essa solução confere autonomia para cada uma das partes das Unidades (6 setores e 18 vizinhanças).

Os transportes bem como a definição do viário apresenta soluções algumas recorrentes outras curiosas para a interação da cidade. Essas soluções demonstram, novamente, a negação de padrões existentes nas grandes cidades, expondo um dos seus principais problemas. Assim, o plano enumera esses problemas:

O problema dos transportes é hoje um dos mais graves, senão o mais grave, de todas as Metrôpoles. Analisando as dificuldades geralmente encontradas verifica-se que há duas causas fundamentais: as grandes distâncias que separam as residências dos locais de trabalho e a utilização de vias não diferenciadas para todos os tipos de tráfego.¹¹

A definição de células polinucleares permitiu reduzir as distâncias entre casa-trabalho de 6 a 12Km para 1.000 metros, sendo ainda menores dentro das Unidades, 600 metros, dentro dos setores, 350 metros e dentro das vizinhanças, de 150 metros. Essa condição elimina a necessidade de transporte motorizado para esses percursos, reduzindo muito o número de veículos nas ruas internas às Unidades. Para tanto, o projeto utilizou-se de esteiras rolantes que conduziriam o pedestre ao seu destino, como calçadas mecânicas:

Procuramos outra solução para o transporte mecânico em distâncias tão curtas e escolhemos um sistema de calçadas rolantes, em lances de 80 metros aproximadamente. Essas calçadas, funcionando sob abrigos contra o sol e a chuva, e em conjunto com as passagens cobertas ligando os grandes edifícios, formam um sistema de trânsito de grande capacidade e comodidade.¹²

Com esse novo sistema, justificado inclusive pela sua viabilidade financeira e de conforto, optou-se pela hierarquização das vias para resolver o segundo problema de circulação. Curiosamente, o plano privilegia a rua tradicional como um elemento de predominância no projeto.

A via predominante é a 'rua'. Não abandonamos a rua, como é desejo de alguns técnicos, porque a consideramos um elemento indispensável no complexo urbano. Em vez de relegá-la ao sub-solo ou suspendê-la no ar, procuramos mantê-la como via de ligação entre os edifícios, ao nível do solo, traçando-a numa escala humana e dela excluindo os elementos de perturbação. As nossas ruas não são estradas para automóveis, nem veredas de jardins, são ruas urbanas, para circulação de moradores.¹³

Ainda podemos identificar críticas às experimentações modernas de diferenciar as ruas de pedestres, elevando-as ou enterrando-as como forma de manter o automóvel no nível do solo.

Para os automóveis e caminhões, as vias foram dispostas hierarquicamente segundo as partes que ela atendia, como os centros de comércio, as áreas residenciais, etc. Entretanto, o uso desse tipo de transporte é muito restrito, cabendo apenas, segundo o plano, ao transporte de mercadorias, e para o transporte pessoal, destinado à recreação e pontos fora de uma mesma Unidade. Ou seja, o plano implicava numa revolução de hábitos, exigindo que os moradores da Nova Capital abdicassem do uso do automóvel no seu cotidiano e os utilizassem apenas para fins excepcionais, para grandes distâncias e em casos de exceção.

Para o transporte coletivo entre Unidades e para o Parque Federal previmos um sistema de trânsito rápido, que se fará em superfície, em fosso ou elevado sobre cruzamentos e no sub-solo ao atingir ao Core das Unidades e no Parque Federal. Para esse sistema de trânsito rápido parece-nos ser indicada uma instalação do tipo Monorail pelas vantagens que oferece.¹⁴

O transporte mecânico não exige, por sua vez, cobrança individual, é articulado para funcionar através do pagamento de impostos, como um bem público, já que deve ser oferecido para toda a população e de maneira cotidiana.

As Unidades Urbanas foram assentadas de acordo com a topografia local, de forma racional procurando evitar qualquer irregularidade que fugisse do propósito inicial do completo planejamento e controle sobre as formas urbanas.

A sua diversidade foi garantida pelas diferentes funções atribuídas a elas:

Unidade 1 - Administração Regional - Centro da administração regional e metropolitana. Órgãos executivos da estatística federal, escolas e institutos relacionados com a administração e a pesquisa econômica.

Unidade 2 - Comunicações - Órgãos diretores dos sistemas nacionais de comunicações e transportes. Centros de estudos técnicos.

Unidade 3 - Finanças - Centro Financeiro metropolitano - Órgãos fazendários nacionais. Sede de grupos financeiros nacionais.

Unidade 4 - As Artes - Centro de manifestações artísticas da Metrópole. Grandes teatros e casas de diversões. Artesanato de arte. Escolas de arte. Escola de artes plásticas, música e danças, grandes residências, embaixadas.

Unidade 5 - Ciências e Letras - Órgãos nacionais da educação e da cultura. Reitorias das Universidades. Escolas e Institutos de ciências e letras. Educação física.

Unidade 6 - Bem-estar social - Centros de pesquisas e estudos médicos e sociais. Órgãos de assistência e proteção social. Organizações sindicais.

Unidade 7 - Produção - Órgãos nacionais de auxílio à produção. Planejamento econômico. Defesa dos recursos naturais. Institutos e comissões concernentes aos diversos setores econômicos.

Assim foram delineadas as funções administrativas do governo federal, apoiando-as na estrutura polinuclear da cidade, desafogando o centro geral e criando uma diversidade maior em cada comunidade. Porém esse novo método de organização urbana necessitava de uma transformação no modo de estruturar politicamente o governo, rearticulando a organização dos ministérios.

As vizinhanças, a menor aglomeração dentro de cada Unidade, reúne um total de 3.966 habitantes em cerca de 225.000 m². A população teria funções nos cargos federais e nos comércios e serviços, sendo a maior parte das atividades reunidas no centro de vizinhança. Além dos serviços e comércio (e o detalhamento chega a definir o tipo de atividade, a quantidade necessária para cada vizinhança, a área ocupada e o número de pessoas empregadas), áreas para lojas, escolas, igreja e circulação são consideradas para o seu dimensionamento.

Os setores foram assim definidos:

Os serviços que exigem mercado maior do que pode proporcionar uma vizinhança isolada, mas que por sua natureza ficam melhor fora do Core e nas proximidades das residências, foram agrupadas num Centro de Setor. Consideramos o Setor como constituído por 3 vizinhanças num mesmo eixo, formando um conjunto conveniente para o planejamento, mas sem significação política ou administrativa.¹⁵

Os Cores, da mesma dimensão em todas as Unidades, têm variações nas suas funções e organizações, entretanto buscam definir um espaço agradável que reúna grande número de pessoas. Contrariando a lógica das cidades existentes em que o Core se mistura a avenidas ou praças, e se deslocam conforme a especulação imobiliária, o Core definido pelo projeto tem lugar definido e qualidades de espaço público de encontro, lazer, trabalho e passagem:

Procuramos traçar para as unidades urbanas Coes bem definidos, exatamente proporcionados às necessidades da população e em que a qualidade arquitetural fosse do melhor quilate.¹⁶

Internamente, o Core tem a função de organizar a área comercial e de trabalho, distinguindo-as para promover o melhor aproveitamento de cada atividade. No centro, uma praça para reunir as pessoas:

(...) A praça central foi dimensionada para ser cenário amável e acolhedor, onde o passante se sentirá parte da coletividade sem se dissolver na multidão.¹⁷

O respeito pela escala humana bem como a necessidade de integrar as funções simbólicas de cada Core, promoveu a aproximação entre as diferentes escalas:

Enquanto que visto do exterior o Core tem um aspecto monumental, compatível com a sua importância na Urbe, visto de dentro da praça central, desaparecerá o cenário dos grandes edifícios perimetrais e a visão encontrará um quadro variado e de proporções arquiteturais em que a figura humana não desaparece.¹⁸

O tom das descrições complementares demonstra o perfil político do espaço criado. *A cidade é de todos*, apesar de soar como panfletagem, reflete a necessidade de se criar áreas e edifícios em que a diversidade predomine com respeito.

Prevalecem os mesmos cuidados significativos das unidades de vizinhança em que se procura restabelecer o contato entre os moradores de uma mesma área, valorizando os serviços e comércios locais, as curtas distâncias a serem vencidas a pé, a autonomia de cada bairro, no caso do projeto, de cada Unidade, e a restituição do contato pessoal como forma de convívio. Podemos ainda identificar a crítica aos conceitos modernos - corbusianos - de completa automação da cidade, da apologia à máquina e das escalas fora do padrão humano. O resgate pela centralização de algumas atividades, a distinção entre elas e a recuperação de áreas de encontro bem como de convívio dentro da escala humana são perseguidos, sobretudo, na definição dos Cores.

Em cada core prevalecem equipamentos de serviços relacionados com sua principal função, e podemos apontar o Core 4 como aquele que teve maior atenção ao concentrar as atividades artísticas e literárias. E a Universidade, ao contrário do que se propunha até então, não deveria receber uma estrutura particular para sua instalação, mas ter suas faculdades espalhadas pela própria Unidade, compartilhando do convívio com o restante da população.

No terceiro e último tópico, **A Comunidade**, a definição da composição da sociedade bem como dos meios para sua efetivação refletem o trabalho detalhado das estatísticas e previsões de crescimento da Nova Capital.

As medidas necessárias para assegurar uma vida econômica e social ordenada basearam-se em dados do DSP, da Comissão Nacional do Bem Estar Social e do IBGE. Fica evidente que o aprofundado levantamento tem como principal meta evitar descontrole sobre o crescimento e desenvolvimento da população. Como os demais projetos, o plano também definia o planejamento a partir de dados reais para que pudessem se evitar os problemas enfrentados nas cidades reais.

*Uma comunidade não deve incluir grupos menos favorecidos, massas de população favelada, zonas desprovidas de serviços, enfim, qualquer sinal de desordem ou mal-estar social. Qualquer cidade em expansão, em que não se tomem precauções, apresentará todos esses defeitos. Por isso, o Plano foi concebido de modo a permitir um crescimento por etapas em que cada avanço se fizesse por conjuntos completos, sem que, em nenhum momento, haja população desabrigada ou em más condições de sociabilidade.*¹⁹

E para completar o método adotado para o planejamento, previu-se que a cidade deveria estar pronta nos prazos de 7 ou 10 anos, dependendo do ritmo de investimentos e da quantidade de mão-de-obra disponível. Quanto à população construtora, e seus agregados, o plano é explícito, deve-se criar condições para que essa população fosse absorvida durante a conformação da cidade. Quadros de estudos apontam algumas hipóteses para a formação da sociedade da Nova Capital em diferentes ritmos de construção.

As estimativas demonstram a operação de muitos operários para os demais serviços da cidade, sendo totalmente absorvidos no prazo de dez anos de construção. Pressupõe, ainda, que a primeira parcela de população da cidade seria definida a partir do terceiro ano de construção, quando na realidade a cidade conclui-se num prazo de apenas três anos. Estudos sucessivos para os Distritos Federais, para as Unidades, etc. foram realizados como forma de mapear a construção a fim de evitar o descontrole sobre o crescimento da cidade.

Os planejamentos regional e urbano são os principais argumentos para a transferência da Capital Federal. Comparando com as condições contemporâneas dos centros metropolitanos, o plano oferece dados que comprovam os gastos exagerados decorrentes da falta de planejamento de expansão dessas áreas. Ressalta, ainda, a necessidade de reposição da estrutura para o Distrito Federal em 20 anos pelas suas condições ultrapassadas. Essas condições, imperiosas, demonstram o esforço em adequar o território sobre bases fortes do planejamento:

*Todas essas considerações nos levam a afirmar que a obra da Nova Capital é aconselhável do ponto de vista econômico, desde que represente a realização de um Plano Regional e Urbano bem estudado.*²⁰

Considerado como um grande empreendimento imobiliário público, a construção da Nova Capital é interpretada pela equipe como um fator financeiro dentro da economia nacional. Poucos planos detiveram-se com tamanha atenção e complexidade que são exigidas sobre a questão financeira da construção de uma nova cidade. Esses estudos demonstram a completa interação entre o projeto proposto de ideal de comunidade e a realidade da construção segundo as lógicas do mercado de especulação imobiliária. O tema abordado, segundo uma caracterização peculiar, verossímil e eficaz situa-se dentro da realidade nacional, comprovando a viabilidade da construção segundo as mais diversas variantes.

Como meio de controle, é previsto o equilíbrio nas contas dos moradores da Nova Capital já que desfrutarão de benefícios ao residir na capital federal. Essa expectativa alimenta, ainda, a perspectiva do desenvolvimento regional:

*A composição estudada para a população, os serviços disponíveis, e outros elementos do Plano, foram determinados considerando a necessidade de conseguir um equilíbrio econômico na região, e um nível de vida satisfatório para todos os grupos econômicos.*²¹

Coordenando o planejamento regional às necessidades de abastecimento diário da população do Distrito Federal, prevê-se a produção de alimentos segundo a estimativa de consumo mínimo de calorias por pessoa. O planejamento de abastecimento é inteiramente voltado para o abastecimento regional, buscando a integração entre as atividades produtivas e a população regional.

Para que seja viável o Plano é necessário que não se abandone a zona rural à rotina tradicional. O cuidado que deverá ser demonstrado na organização das zonas urbanas é necessário para a organização rural.²²

Estabelecimentos agrícolas e fazendas modelos que permitem o controle sobre a produção são instrumentos para esse abastecimento. O plano detalha, por exemplo, quais as culturas que serão incluídas no plano de rotação de cada área, ou então, quantos animais são definidos para uma determinada fazenda. As estimativas ilustram a busca pelo controle completo para o bem-estar da população, radicalizando a idéia de projeto como a antecipação e o controle sobre todas as atividades.

O projeto parece estabelecer um diálogo entre as proposições espaciais e a transformação dos conceitos políticos da Nova Capital.

A maior parte dos defeitos políticos e administrativos das grandes cidades provém da apatia do eleitorado. Quem mora numa parte da cidade, trabalha noutra, diverte-se noutra, não tem o sentimento de pertencer à uma comunidade. Se esta situação se combina com um sistema eleitoral em que o candidato representa um vasto território e não tem nenhuma ligação direta com uma vizinhança ou bairro, então temos todas as condições para um governo irresponsável.²³

Relacionando diretamente as condições espaciais a fatores sociais, à forma de convívio e de administração de uma cidade, o plano atribui às questões urbanísticas um enorme peso nas possíveis transformações da sociedade como um todo, incluindo seus hábitos e intervindo em seu cotidiano. Vinculado ao pensamento e à cultura urbanística de então, a equipe deixa transparecer os ideais utópicos nas propostas de uma sociedade ideal através das transformações espaciais.

Para que seja possível um bom governo, é preciso prever uma organização política e administrativa que corresponda ao Plano.

Sugestões para a efetivação de algumas dessas diretrizes são definidas pelas propostas de Lei Orgânica e de Legislação, incluindo-as como meios de construção urbanística.

As propostas de leis para o Plano Diretor apenas ratificam o plano apresentado, tecendo considerações sobre o zoneamento das principais áreas do Distrito Federal, considerações sobre a predominância de edifícios e gabaritos em algumas dessas áreas.

Foi enfoque primordial do Plano Diretor:

*Zonas Residenciais de Unidades Urbanas;
Zonas de Comércio e Serviços de Unidades Urbanas;
Zonas Urbanas de Distritos Rurais;
Zonas Agrícolas;
Parque Federal;
Zonas de Serviços Especiais;
Zonas de Parques e Jardins;
Zonas de Reserva Natural e Proteção de Mananciais*

A densidade também se mostrou como um importante meio de controle do crescimento e desenvolvimento da cidade, portanto tópico necessário nas proposições:

Área	Máxima	Mínima
Área total do Distrito Federal	250 hab/Km ²	100 hab/Km ²
Área da Capital	150 hab/Km ²	50 hab/Km ²
Unidades Urbanas	150 hab/Km ²	100 hab/Km ²
Vizinhanças Urbanas	350 hab/Km	100 hab/Km
Distritos Rurais	100 hab/Km	40 hab/Km
Zonas Urbanas dos Distritos Rurais	100 hab/Km	50 hab/Km
Vizinhanças Rurais	100 hab/Km	30 hab/Km

A intervenção no meio político-administrativo é evidente e se faz em várias instâncias, englobando as novas diretrizes para o governo do Distrito Federal e avançando em âmbito nacional ao reorganizar a disposição e atribuições dos ministérios. Um plano que extrapola o enfoque urbanístico, mas atrela a ele elementos diversos que completam o ideal de uma cidade marcada pelo equilíbrio, democracia e eficiência, contrapondo-se aos exemplos das grandes metrópoles.

Comentários da Entrevista

A conversa informal com Márcio Roberto, filho de Maurício Roberto e atual proprietário do escritório de arquitetura M. Roberto, foi concedida no Rio de Janeiro em julho de 2002, com o pretexto de colher dados sobre a participação do escritório no Concurso para o Plano Piloto da Nova Capital, 1956/7.

Tendo sido destacado pelo júri, o projeto apresentado ousou nas propostas e colocou em discussão a pauta urbana, sobretudo quanto a um novo modo de estruturação das cidades, a partir da descentralização.

Segundo o próprio entrevistado o plano elencava uma série de questões, colocadas a fim de viabilizar a efetivação da transferência da Capital Federal, trabalhando segundo questões práticas da cidade.

Baseados nos estudos de auto-suficiência de cada célula, procurava-se a autonomia que garantisse à população o bem-estar perdido nas grandes metrópoles, decorrente da perda de escala dos projetos e pela falta de controle do sistema empregado.

O entrevistado ressalta que a proposta não é resultado de uma única intenção de se estabelecer um plano urbano para uma nova cidade, mas é o reflexo do pensamento desenvolvido e apurado pelos irmãos durante sua carreira, procurando sintetizá-lo numa cidade. Resultado de múltiplas influências, o plano condensa várias referências acumuladas por anos de experiência e prática nesse ramo, além da própria vivência numa cidade inserida nas discussões urbanas contemporâneas, como era o Rio de Janeiro. Apesar de seguirem princípios e teorias em voga, Márcio Roberto ressalta o fator de experimentação da proposta, inovando com um modelo ainda não conhecido.

Resultado de estudos da equipe, o projeto conseguiu agrupar de uma só forma a experiência das teorias modernas com uma organização inédita da forma de estruturação da sociedade. Diante da proposta e sabido do esforço em elaborar um plano compatível à realidade brasileira, especificando os passos para a sua efetivação, quando perguntado se o plano guardava certo caráter utópico urbanístico e social, tão presentes nos princípios seguidos, sem êxito a resposta é afirmativa.

Curiosamente o entrevistado aponta não só os conceitos apropriados como também a própria solução como utópica, apesar da crença no seu desenvolvimento e sucesso. Intera a idéia com a questão da intervenção no próprio modo de fazer política, ao qual o plano se propunha a reestruturar, identificando nesse ponto, talvez, a maior ambição utópica que o plano carregava. No entanto, não deixa de salientar seu caráter renovador/inovador, pensando não só numa Nova Capital, mas num novo sistema de articulação para as cidades, de transformação do meio social a partir da arquitetura e do urbanismo.

O entrevistado situa, também, a postura do escritório frente ao tema, dizendo respeito não só à participação no concurso para a Nova Capital, mas como profissionais que desde cedo procuraram incentivar e promover a prática do urbanismo no Brasil, num momento em que pouco se fazia, ou ainda, pouco se conhecia ou discutia sobre a disciplina. Lembra dos antigos projetos elaborados pelo escritório entregues às prefeituras sem sequer serem encomendados, a fim de criar uma tradição urbana nacional. Relata o esforço do escritório em procurar trabalhar com temas pouco desenvolvidos nessa área, sobretudo num país em que a tradição urbana, de planejamento e criação de novas cidades, até então correspondia a uma mínima quantidade de projetos, reconhecidamente projetos de grande importância.

Demonstra que o plano para Brasília foi um momento de adequação das várias idéias que permeavam as suas discussões. Quando perguntado se o plano ainda continuava atual segundo o recente debate urbanístico, a resposta continuou sendo afirmativa, exaltando em apenas um ponto, a relação das grandes áreas verdes definidas nas células. Para Márcio Roberto o ideal seria reestruturá-las para a melhor adequação social, tendo em vista a degradação em que se transformou grande parte das áreas públicas municipais, que pouco se caracterizaram pelo seu uso social e mais pelos seus problemas.

Cita também o episódio da polêmica em torno do Concurso, cujo principal articulador fora seu tio Marcelo Roberto, que permaneceu na imprensa carioca, ora defendendo seus ideais urbanos, ora criticando algumas posturas adotadas pelos participantes. Certamente a polêmica interessa menos pelo seu aspecto pessoal e pontual e mais pelo debate público que se travou diante de leigos no assunto, levando ao conhecimento de todos as discussões antes restritas apenas às pranchetas. Enriquecendo a cena artística e arquitetônica, a polêmica, talvez, tenha funcionado como um meio divulgador das idéias urbanísticas, o que muito qualifica o episódio, ainda mesmo por se tratar de uma questão nacional.

Notas

¹ **Plano Piloto da Nova Capital do Brasil**, ROBERTO, M. M., in ARQUITETURA E ENGENHARIA, n. 45, ano VII, maio-junho, Rio de Janeiro, 1957, p. 05.

- ² Idem, p. 05.
- ³ Idem, p. 08.
- ⁴ Idem, p. 09.
- ⁵ Idem, p. 09.
- ⁶ Idem, p. 10.
- ⁷ Idem, p. 11.
- ⁸ Idem, p. 11.
- ⁹ Idem, p. 12.
- ¹⁰ Idem, p. 13.
- ¹¹ Idem, p. 13.
- ¹² Idem, p. 13.
- ¹³ Idem, p. 13.
- ¹⁴ Idem, p. 13.
- ¹⁵ Idem, p. 15.
- ¹⁶ Idem, p. 16.
- ¹⁷ Idem, p. 16.
- ¹⁸ Idem, p. 16.
- ¹⁹ Idem, p. 17.
- ²⁰ Idem, p. 21.
- ²¹ Idem, p. 25.
- ²² Idem, p. 25.
- ²³ Idem, p. 27.

Plano Piloto para a Futura Capital do Brasil

Rubem de Luna Dias, Belfort de Arantes e Hélio de Luna Dias

O hibridismo do plano é denotado, na Introdução, pela comparação entre a capital de Punjab, Chandigarh. Algumas condições foram ressaltadas pela semelhança entre ambas, como a condição grandiloquente da construção de uma Capital Federal, num país periférico.

Comparadas, ambas as cidades – Brasília e Chandigarh – demonstram a força legitimadora do ideal de construção de uma nova realidade a partir do urbanismo e da arquitetura.

O discurso introdutório mostra-se ufanista diante do fascínio da construção de tamanha obra. Destaca, ainda, o predomínio do espaço construído sobre a natureza, o meio ambiente natural e o impacto ideológico sobre a população de um país. A fim de legitimar a Nova Capital diante de eventuais questionamentos, o plano exalta as características modernas da nova cidade, estabelecendo um paralelo não só do ponto-de-vista empreendedor, mas, sobretudo, com relação à sua legitimação.

Sobre Chandigarh:

Platô de 400m de altitude, aos pés do Himalaya e dominando planícies e vales, é hoje a cabeça orientadora de milhões de almas, da exuberante região da Ásia. O mais moderno centro burocrático e urbanístico do velho continente, Chandigarh irradia saúde e bom gosto estético ao mais antigo povo do mundo.¹

Quanto à Nova Capital, ressalta sua superioridade em se transformar num modelo urbanístico, sobretudo, pelas suas qualidades regionais e naturais. Busca-se a definição da imagem eficaz e positiva do mega-empreendimento em diálogo constante com as qualidades naturais, enaltecendo a possibilidade de construção de um símbolo nacional.

Brasília, procurada e encontrada, num planalto de mais de 1.000m de altitude, propõe-se, também, a se constituir em modelo de urbanismo e arquitetura. Nela tudo é descampado, luz, harmonia. Não lhe falta clima suíço das cidades que servem de terapêutica. Sobra-lhe a água em mananciais inúmeros e no subsolo rico.

Uma lagoa em forma de mão em concha, a sustém dentro da palma e dos dedos quilométricos. Em torno, a terra boa, promete-lhe o cinturão verde tão almejado e as vezes tão impossível, na maioria das cidades, para alimentação de seus habitantes.²

Em relação à Situação de implantação, o plano descreve o contexto natural da região suscitando suas maiores qualidades, entre elas o potencial aquífero, as características argilosas do solo (portanto, drenantes), a predominância do clima ameno e da vegetação rasteira além do uso da bacia do São Francisco para a produção de energia. O reconhecimento das qualidades naturais do sítio se mostrará de tamanha importância ao estabelecer as principais referências para a implantação do projeto.

Os rios que nascem no retângulo correm do planalto para o norte, bacia Amazônica; para leste, bacia do São Francisco; para o sul, bacia do Paraná.³

Preconizando o uso adequado dos elementos naturais pré-existentes, retoma exemplos internacionais, como Washington, Ankara, Camberra, no presente, New Haven e Akb-on-Aton, no passado, aquela planejada em 1638 e a última no ano de 2700 antes de Cristo.⁴ E reafirma a importância de Brasília como marco mundial ao lado dos grandes ícones internacionais do urbanismo e da arquitetura, inspirados pela presença de recursos naturais ricos e abundantes.

A leitura da cidade e de sua história é demonstrada como grande expoente nas definições do partido adotado. Uma das características mais peculiares está em poder entender o processo histórico do desenvolvimento de cidades, aplicar essas experiências dialogando, constantemente, com as questões-chaves do urbanismo contemporâneo. Referências a cidades milenares e a soluções vanguardistas criam as principais bases para o desenvolvimento espacial do projeto.

O Plano Diretor define as principais diretrizes da cidade:

É o que nos propomos a fazer. Encaminhamo-nos ao encontro das condições físicas e mesológicas da terra e aproveitá-las em benefício do homem e da comunidade que a vai habitar.⁵

Ordenado pela topografia, os autores estabelecem um zoneamento preliminar localizando os centros plurifuncionais, as habitações, as áreas relacionadas à preservação e culto ao meio-ambiente de acordo com as principais características do terreno. Circulação, lazer, habitação, comércio, serviços e administração seguem setorizações, porém convergem entre si, quebrando a rigidez monofuncional através da adequação à topografia e às áreas rurais estabelecidas.

Outra concessão quanto aos elementos naturais é a organização do traçado das avenidas segundo a predominância dos ventos e da insolação. Elege-se questões técnicas afim de organizar a cidade em pleno acordo com os fatores pré-existentes, mesológicos.

De acordo com os dois principais eixos de circulação previamente delineados (N-S de 15 km e E-W de 24 km) estabelece, no ponto mais alto do sítio o *Coração da Cidade, centro nervoso do país*.

Seguem às definições os demais setores segundo o estabelecimento de uma malha ortogonal, das *quadras retangulares, seguindo o velho sistema oriental adotado pela urbanística moderna*⁶.

Novamente a tradição histórica orientada aos fatores da vanguarda moderna.

Para garantir a total hegemonia quanto à predominância dos edifícios públicos na cidade, segundo o privilégio da representação administrativa da Capital Nacional, é adotado o mesmo esquema utilizado em Washington, onde outros edifícios não devem sobrepor-se, em importância, aos edifícios públicos. Ou seja, o planejamento torna-se instrumento de destaque à função federativa da nova cidade.

A eficiência do tráfego urbano seria garantida por vias interiores e uma via perimetral capaz de ligar qualquer ponto da cidade em até 30 minutos, solução que busca superar o problema do tráfego urbano recorrente nas grandes cidades. Na perimetral estão localizadas *as estações terminais de ônibus estaduais e municipais, as pistas aeroviárias e as estradas de ferro*⁷ que estarão fora da cidade.

Cerca de 2,5 Km de matas deverá prevalecer a leste da cidade. Além da contenção do crescimento desordenado da cidade, a vegetação também ajudaria no caráter higiênico de remoção do ar ambiente e de proteção da poeira. A área noroeste, portanto, será reservada à expansão controlada da cidade.

Assim, o partido geral caracteriza-se pela implantação e localização das principais funções urbanas. As setorizações expostas desenvolvem-se com mais cuidado a partir de uma análise mais detalhada. O plano diretor, portanto, refere-se apenas à definição funcional de cada área, essas interligadas por um sistema de circulação que busca a eficiência para os seus diferentes acessos.

Na definição do Traçado da Cidade a argumentação segue as tipologias históricas, remetendo à Ásia os elementos da grelha ortogonal e da divisão de quarteirões, estendendo-se à cultura greco-romana e ao exemplo parisiense, onde as principais funções da cidade eram centralizadas em lugares de destaque, lugares esses denominados de *coração da cidade*):

*Superpostos os traçados de Paris revelaram-se os pontos de convergência, correspondendo ao coração da cidade e dos denominados centros cívicos.*⁸

Aqui, a quadrícula não é explicada pelos movimentos vanguardistas, mas pela tradição histórica. Apropria-se de exemplos passadistas para instituir um modelo urbano para uma nova cidade.

É a esse sistema moderno e antigo porque asiático e secular, é que recorreremos ao compor o futuro Distrito Federal em nosso projeto.

Brasília para uma população de 300 a 500 mil habitantes é dividida em unidades residenciais – quadras – incluídas as praças e parques. As quadras são por sua vez agrupadas em super-quadras que têm a sua vida própria. As quadras são cortadas por ruas arborizadas, para uso exclusivo dos pedestres.

*A super-quadra (foto 3) tem os seus setores destinados para o comércio, residências e blocos coletivos, distribuídos em torno dos núcleos, onde se localizam as escolas, as sociedades culturais e desportivas, a igreja, os ambulatorios, os cinemas e teatros.*⁹

Junto à grelha ortogonal, os autores adotam uma solução constante para a maior parte da quadrícula: a divisão em quadras que agrupadas formam as super-quadras. Claramente vinculado às teorias de *unidade de vizinhança*, agrupa serviços e comércios e distribui as residências ao seu redor. A solução busca a autonomia em relação ao restante da cidade sem, entretanto, nenhuma referência nominal ao esquema norte-americano. Porém com algumas modificações, a super-quadra é formada por um núcleo de comércio e serviços e ocupa uma área de cerca de 7 % do seu total com:

*a) Centro Religioso; b) Centro Artístico-Cultural; c) Centro Administrativo; d) Centro Cívico Social; e) Escolas Secundárias Profissionais; f) Hospitais Pronto-Socorro; g) Polícia; h) Corpo de Bombeiros; i) Magazines Super-Mercado; j) Serviço de Água; k) Diversões; l) Estacionamento*¹⁰,

As residências, 93% da área, comportam duas tipologias: o lote individual e o bloco coletivo, ambos integrados aos demais equipamentos:

*a) Lotes residenciais – 30%; b) Blocos residenciais – 16%; c) Igrejas, Escolas Primárias, etc. – 5%; d) Comércio das unidades – 4%; e) Jardins, parques, esportes – 25%; (...)*¹¹.

Cerca de 13% de todo o plano é destinado às vias.

Ou seja, estabelecem uma relação, macro, entre todas as unidades residenciais que compõem a super-quadra com seu próprio centro, e uma relação micro entre as unidades residenciais e as atividades ali desenvolvidas. Sem enunciar a busca da vida comunitária, está presente uma hierarquização espacial que conduz à valorização das relações mais próximas de vizinhança. A diminuição de escala de abrangência e de inter-relação (da cidade para a super-quadra, da super-quadra para as unidades residenciais) é prova da busca do âmbito familiar, da proximidade comunitária dotada de equipamentos urbanos para garantir sua autonomia, fixando a densidade em torno de 31 a 52 hab./ha, mantendo a constância de 96 ha para a quadra, variando de 3.000 a 5.000 habitantes.

A divisão de vias atende à separação do automóvel em relação ao pedestre. Internamente às quadras fica suprimido o tráfego de automóveis (baseado na experiência de *Cratitot-Orleans Redevelopment, em associação com Minoru e Oskar Storov*).

A circulação completa é estruturada por 4 tipos de vias: as vias entre-unidades com 30 metros de largura; as vias inter-unidade com 9 metros; vias destinadas apenas aos pedestres dentro das unidades com 2 metros; e as vias monumentais ou auto-pistas que margeiam a super-quadra ligando-a às perimetrais.

Hierarquia de vias, gradação quanto ao tratamento dos equipamentos urbanos distribuídos nas áreas

residenciais, autonomia das super-quadras, mescla de blocos coletivos com unidades individuais são algumas das principais marcas da estrutura habitacional.

Para o Crescimento Urbano destina-se a área noroeste por apresentar, na história, uma tendência em direcionar o crescimento das cidades.

Ao expor algumas considerações sobre aglomerados urbanos (sobretudo os europeus, na Holanda, Roma, Rouen ou Bélgica – *Ten Wingoorde, Kial e Luchthal* – pelos arquitetos *Droson, Braen, Maes e Macremeas* onde a densidade chega a 1700 hab/ha) precisa a necessidade de estudos específicos – como os realizado para Berna, na Suíça, ou para Estocolmo – para o desenvolvimento urbano.

Já o crescimento populacional estabelecido pelo plano deveria encontrar-se numa média de 150 habitantes por ha.

Com relação ao *Coração da Cidade*, a maior preocupação detém-se quanto à concentração informal das pessoas e, obviamente, aos motivos que a levam a essa concentração. Argumentos que demonstram a sintonia com as discussões pautadas no CIAM VIII e pela busca por relações humanas mais profundas.

*O fato histórico é que existiram e existem, nas cidades, centros de convergência, a que se denomina em urbanística Coração da Cidade.*¹²

Demonstra, através de exemplos paulistano e carioca, que as instituições burocráticas pouco favorecem à concentração espontânea, pois estão mais ligadas a obrigações do cotidiano, portanto às atividades pouco prazerosas. Exemplifica com o contraponto das aglomerações ao redor das atividades comerciais e de lazer de São Paulo e Rio de Janeiro, constituídas pela diversidade de equipamentos e atividades. O ponto mais alto da cidade é, portanto, escolhido como o local apropriado para a implantação dessas atividades.

Em nosso projeto o Coração da Cidade do futuro Distrito Federal obedece ao preconizado pela urbanística, reunindo ao lado do comércio de luxo, casas de diversão, teatros e cinemas, confeitarias, os edifícios da administração pública, que, pelas suas qualidades arquitetônicas, devem ser colocadas em lugar em que possam ser vistas pelo maior número de pessoas, porque a sua visão educa e ilustra.

Na parte mais elevada de Brasília, em posição fácil de ser atingido pela população o Coração da Cidade contém os palácios dos poderes Executivo, Judiciário e Legislativo. Em retângulos assimétricos para melhor apreciação.

*O Poder Espiritual representar-se-á em local de relevo pela Catedral de Brasília.*¹³

Reunindo uma grande variedade de funções num mesmo local, o plano garante a importância da área salientada pela sua cota de implantação, entretanto pouco se percebe a desvinculação das atividades administrativas das demais. Fato que amplia a abrangente influência do centro da cidade, ponto de convergência constante.

Ao tratar, em específico, da Densidade, retoma o problema das altas densidades ocasionadas, muitas vezes pela baixa presença de espaços livres para o cultivo da agricultura. Fato que, como exposto pelo plano, justificaria a criação de grandes blocos residenciais superiores a 10 andares propostos por Le Corbusier, projetados para a França e a Itália.

No Brasil não sofremos dessa contingência. Terras não nos faltam e podemos aplicar o que teoricamente a ciência nos indica ser mais útil ao homem.

*Daí os índices baixos que elegemos, 31, 41 e 51 habitantes por ha., nas zonas residenciais e 200 nas de blocos de apartamentos, fazendo uma média de 435 habitantes por ha., que ocupam um percentual mínimo de terreno.*¹⁴

É interessante observar o quadro de distribuição das densidades por áreas:

a) Área governamental (Congresso, Presidência, Administração Federal, o que significa, funcionários em seu trabalho diário) alta densidade diurna	
b) Área dos centros de quadras – densidade variável	
c) Blocos residenciais – 200 hab/ha	72.000 habitantes
d) Quadras de 51 habitantes por ha	165.000 habitantes
e) Quadras de 41 habitantes por ha	188.000 habitantes
f) Quadras de 31 habitantes por ha	63.000 habitantes
g) Área de pequena indústria. Área residencial (parques, universidades, embaixadas). Depósitos, estoques, parques ferroviários, pequenas fábricas – densidade mínima	14.000 habitantes
Total	500.000 habitantes ¹⁵

Quanto à Circulação são tecidas algumas considerações além da hierarquização funcional.

A discussão sobre o automóvel identifica, sobretudo, o fator de insegurança que ele ocasiona no convívio com os pedestres. Representando não só um problema junto aos pedestres, o automóvel significa, ainda, um entrave, um obstáculo junto aos espaços abertos, em geral, públicos. Ou seja, segundo a leitura dos autores, o modo de apropriação do automóvel não correspondia à melhor solução gerando inconvenientes de toda ordem. Citam, para essa comprovação, uma radical proposição de se excluir o automóvel da cidade (referência à solução proposta por Vitor Gruen).

Essa primeira referência denota a incompatibilidade entre as condições e exigências atuais da cidade e o modo como se tratava o tema da circulação urbana. O veículo, portanto, deveria definir-se segundo duas funções básicas: como meio de locomoção eficiente (portanto, proporcionando altas velocidades sem ocasionar danos físicos) e adequação ao meio, sem representar um obstáculo quando em desuso. Para tanto a proposição da divisão da circulação em 4 tipos de vias, atribuindo ao pedestre, bem como à circulação automotora, maior autonomia, independência, liberdade, qualidade, organização e conforto.

Tentando sistematizar esses objetivos com a determinação de um sistema de circulação conveniente para uma população de cerca de 500.000 habitantes, a solução encontrada definiu alguns parâmetros básicos, como garantir a comunicação total da cidade pela via perimetral auxiliada pelas vias internas às super-quadras e ao Coração da Cidade.

A perimetral tem papel estruturador de circulação, ao lado dos dois eixos perpendiculares N-S e E-W, não apenas por conectar toda a cidade em pouco tempo, mas por sediar os terminais de ônibus, estadual e municipal, das estradas de ferro e junto às pistas aeroviárias, determinando um centro de transportes na periferia do plano. Ao seu redor, encontram-se equipamentos de armazenagens facilitando o carregamento e o transporte dos produtos pela cidade.

Há uma grande via perimetral de 60 m de largura e 50 km de comprimento, envolvendo a cidade. Essa avenida recebe a afluição de todas as demais ruas, fazendo o trânsito de periferia. Em direção sudoeste-noroeste cortam a cidade longitudinalmente duas avenidas monumentais. A primeira de 120 metros de largura por 9 km de comprimento, ligando o Palácio da Presidência ao Coração da Cidade. A segunda, partindo do Sul do Coração da Cidade, estendendo-se por 4 km em direção à entrada da cidade, com 120 m de largura e em conexão com a avenida principal, de 80 m de largura e que atinge os limites da cidade a oeste.

A primeira avenida monumental, com 120 m de largura e duas faixas verdes servirá de cenário para as grandes paradas. Nessas ocasiões o trânsito far-se-á pelas avenidas marginais, que acompanham a monumental por toda sua extensão e têm 60 metros de largura.¹⁶

As avenidas monumentais destacam-se pela importância na definição paisagística e cenográfica para os grandes eventos. Dialoga, ainda, com a monumentalidade dos grandes edifícios previstos ao longo de seu trajeto.

Internamente às super-quadras, como descrito acima, 4 tipos de vias estabelecem uma hierarquia de usos e permanece a completa separação entre o automóvel e o de pedestre. Outra preocupação junto às super-quadras é a tentativa do seu isolamento quanto ao excesso de trânsito.

A questão higiênica é tratada de forma peculiar nesse caso. Considerando a poluição agressiva ao bem estar dos habitantes da Nova Capital, optou-se por isolar ao máximo a presença do automóvel dentro das super-quadras, transformando-as num elemento purificador do ambiente para o descanso de seus moradores.

Com relação à circulação, há um terceiro aspecto, sobre o qual deve ser encarado o automóvel, é este de ordem higiênica. Não foi, porém, resolvida pelos cientistas a questão dos detritos de óleo e da fumaça, a que são atribuídas tantas doenças.

Ao urbanismo cabe uma pequena parte da solução e esta foi dada. Impedindo-se ao automóvel penetrar no interior dos grupos residenciais, cria-se no lar um ambiente de desintoxicação para o homem, que passou as horas no trabalho intoxicando-se. Concorre, também, para a diluição do mal dos suspensóides de combustão de óleo e gasolina, a amplitude das ruas e avenidas, parques e praças arborizadas.¹⁷

As áreas livres próximas às residências, incluídas para o maior conforto dos moradores e visitantes, são definidas dentro do mais puro conceito howardiano:

Lembrando as cidades jardins harvardianas, os grandes espaços livres das quadras são plantados de espécies da nossa flora.¹⁸

E sobre os Parques e Jardins:

Uma das vantagens da Cidade-Jardim de Sir Ebenezer Howard é o equilíbrio funcional, da linguagem de Lorde Munford. O traço de união entre a cidade e o campo através das árvores, dos jardins, do espaço livre, por onde se veja o céu e se receba em proporções avultadas luz e sol.

As quadras são envolvidas por um círculo verde de árvores frondejantes. Os blocos e residências saem de canteiros e arbustos.

As escolas primárias, as praças e os parques infantis, distribuídos pelas quadras abertas para o folguedo e arejamento dos pulmões das crianças.

Os sítios e bosques fronteiriços da cidade, e distantes 50 minutos no máximo de qualquer ponto urbano, espalham-se pelas campinas e vales.

Os jardins botânico e zoológico, de grandes dimensões entre seus similares, constituir-se-ão em pontos de reunião e passeio para os habitantes da cidade.¹⁹

Os princípios de Howard delineiam a utilização do verde, da natureza aproximando-os da cidade. Buscar a afinidade entre as áreas construídas e as áreas livres qualificando-as pelo diálogo entre suas peculiaridades e vantagens, como propunha Howard ao juntar as qualidades do campo com as da cidade.

Entretanto o destino da área verde parece conter-se nas áreas residenciais e as específicas zonas de mata

(como jardins botânico, zoológico, cinturão verde, etc.) Nenhuma menção sobre a presença do verde no restante da cidade é percebida, fato que distancia a proposta do plano com os ideais concretos de Howard, da plena inserção – em diferentes escalas – do verde na cidade.

O culto ao meio ambiente natural também ganha destaque no plano. Ao delimitar, a leste, uma área de 2,5 Km de vegetação, articula o caráter paisagístico do contorno do lago à necessidade de preservação ambiental. Função semelhante ao cinturão-verde de E. Howard. Apesar de sua abrangência não atingir todo o perímetro da cidade, sua destinação é apropriada quanto à delimitação e direcionamento do crescimento da cidade.

Finalizando o plano apresentado, os autores discorrem sobre as diferentes formas de produção na Nova Capital Federal.

Para o Abastecimento de Água, é ressaltado o potencial aquífero da região, fator que garante grande parte do abastecimento, se forem seguidas as recomendações do Relatório Belcher. A produção de Energia Hidroelétrica seria favorecida pela cachoeira Dourada, pela bacia do São Francisco e pela Usina de Três Marias, esta última necessária para o fornecimento de energia às indústrias.

A produção industrial seria feita, aparentemente, em pequena escala e a principal questão tratada diz respeito à preocupação social quanto às condições físicas e mentais do operário, procurando maneiras de evitar acidentes no trabalho. Devido ao desconforto e de condições inadequadas no serviço e nos alojamentos (segundo provam as estatísticas), o plano recomenda a construção de casas operárias próximas às indústrias para o maior conforto do trabalhador. Com uma previsão de energia para 15 a 20 anos de desenvolvimento da cidade, o suprimento posterior, como exemplificados pelo caso da Central Elétrica de Cumberland realizada por Taylor-Woodrow, seria creditado ao desenvolvimento da energia atômica.

Notas

¹ DIAS, Rubem de Luna; ARANTES, Belfort; LUNA, Hélio. "Plano Piloto para a Futura Capital do Brasil" in EPUC - Arquitetura e Engenharia, ano I, n. 04, Rio de Janeiro, POLI-PUC-RJ, setembro de 1957 p. 08.

² Idem, p. 08.

³ Idem, p. 08.

⁴ Idem, p. 09.

⁵ Idem, p. 09.

⁶ Idem, p. 09.

⁷ Idem, p. 09.

⁸ Idem, p. 09.

⁹ Idem, p. 10.

¹⁰ Idem, p. 10.

¹¹ Idem, p. 10.

¹² Idem, p. 10.

¹³ Idem, p. 11.

¹⁴ Idem, p. 11.

¹⁵ Idem, p. 11.

¹⁶ Idem, p. 11.

¹⁷ Idem, p. 12.

¹⁸ Idem, p. 12.

¹⁹ Idem, p. 12.

Plano Piloto de Brasília

STAM Ltda - Joaquim Guedes, Liliana Guedes, Carlos Milan, Domingos Azevedo

A questão populacional adquire um formato especial no projeto da equipe STAM. Direcionando todo o restante do plano para uma divisão etária, a definição de sua população guarda algumas peculiaridades expressadas por Guedes em entrevista à Revista Caramelo:

(...) Depois fomos tomando consciência de que a cidade cresce como um organismo vivo, e então chegamos ao projeto: ela começa pequena, atingia quinhentos mil e, se crescesse, poderia desenvolver um sistema de transporte rápido de massa, tipo metrô, etc., então desprestigiado.¹

(...) em trinta anos ela (a Nova Capital) poderia chegar a um milhão e duzentos mil habitantes, limite de nossa audácia. Esse número não era aleatório: bastava tomar a população de funcionários federais e a cidade de quinhentos mil habitantes decorrente dessa população, naquele momento, e colocar isso no tempo, num país maior. A nossa previsão de crescimento não era nem sofisticada; inicialmente ligava-se ao fenômeno urbano. (...) ²

A importância atribuída à população pode ser verificada, ainda, na forma de expansão da cidade, evitando o crescimento radial que descaracterizaria o plano definido. Compreende a população em núcleos localizados na outra margem do lago, independentes e com crescimento progressivo. A estimativa de 1.200.000 habitantes supera a grande maioria dos planos que se destinavam, no máximo, ao dobro da população.

(...) Acontece que o adensamento é um dado que não tem nada a ver com a disponibilidade de espaço, mas com a eficiência dos sistemas de transporte urbano e com a possibilidade técnica de adensar. O adensamento é sempre uma questão de custo-benefício; é por essa razão que na medida em se oneram os investimentos imobiliários para que reponham os custos impostos por eles à cidade, torna-se o benefício caro, o que tende a regular os grandes diferenciais de adensamento. (...) Temos que ler a sociedade, porque ela conhece coisas que nós não temos a capacidade de avaliar.³

Essa perspectiva aliava-se ao caráter contextual do projeto, proposto em meio ao movimento crítico do urbanismo racionalista:

(...) o urbanismo internacional estava em crise: as proposições racionalistas da Carta Atenas e o empirismo inglês tinham se revelado incompetentes para compreender e reorganizar o processo de urbanização.⁴

Relacionando não apenas questões de ordem concreta do espaço, como elementos arquitetônicos, seu questionamento vinha impregnado de um olhar também preocupado com as pertinências culturais, sobre a definição da importância da criação de uma cidade nova em área praticamente desabitada, e, fundamentalmente, a relevância em ser, como Capital Federal, um pólo de desenvolvimento e valor simbólico.

Em decorrência, as questões apontadas por Guedes permitem-nos visualizá-las nas soluções projetuais:

Qual seria o impacto da construção de uma cidade nova de 500.000 habitantes na zona inabitada do Planalto Central Brasileiro?

Porque cidade exclusivamente administrativa (como impunha o edital)? É possível?

Porque nos foram dados esses limites?

Será que a sua limitação lhe proporcionará de fato condições reais de desenvolvimento sem problemas?

Que relações existem entre desenvolvimento metropolitano e desenvolvimento nacional? O que é metrô-pole?

Qual seria a maneira correta de organizar os grupos humanos no contexto atual de nossa civilização, de nossa civilização brasileira?

Qual seria a figura urbana coerente com as necessidades e possibilidades do nosso tempo?

Em que medida o desenvolvimento tecnológico e a velocidade dos processos de interação dentro da cultura nos liberam para uma visão nova de organização social e urbana?⁵

É notória a necessidade em se criar condições viáveis para a condução do crescimento da cidade sem repetir os problemas das grandes metrópoles.

Outro fator que impulsiona o pensamento vigente e que está presente nos argumentos analisados é a condição social de industrialização da sociedade moderna, em que as oportunidades e a mecanização confluem para o êxodo rural exigindo do urbanismo acertadas definições.

Ao lado de todas essas colocações, revela-se a leitura e compreensão do contexto em que se situavam e

as conseqüências diretas no quadro social brasileiro como, por exemplo, a estrutura familiar e a penetração da mulher na vida econômica, social e cultural.

O objetivo do projeto, enfim, estava definido:

*Era preciso, portanto, investigar as conseqüências sociais destes fatos e, sobretudo, restabelecer a unidade urbana e recuperar as relações do indivíduo com a cidade considerada como um todo.*⁶

A análise de Guedes sobre as pranchas exemplifica as principais características do projeto e as utilizaremos para o estudo.

A prancha 01, intitulada Aproveitamento da Paisagem – Representação da situação atual da terra, faz uma leitura do sítio segundo o possível aproveitamento das terras e identifica as condições naturais presentes, indicando uma grande área para reflorestamento uma vez que o aproveitamento para áreas agricultáveis limitava-se a uma pequena porção.

As relações entre abastecimento e uso do solo se relacionam na mesma prancha.

No texto de Guedes, o autor faz menção à consideração da palavra *paisagem*, supostamente utilizada pela primeira vez como forma de englobar todas as variantes compositivas do espaço, diferentemente da intenção restritiva até então recorrente.

*Foi esta a primeira vez, acredito, que a expressão ‘paisagem’ foi usada em português com este sentido. Somente muito mais tarde, talvez em 1965, foi generalizada pelos arquitetos com o sentido de conjunto de atributos físicos que constituem os espaços abertos do homem, isto é, todo o excedente do espaço interno ou arquitetônico propriamente dito.*⁷

Na prancha é possível identificar, ainda, a proposta de traçado das principais linhas férreas regionais que ligam alguns pontos à Nova Capital, definindo o limite oeste da cidade com sua passagem.

Com aparência de prancha conceitual, a segunda apresentação não permite maiores análises por não ter sido comentada pelo autor.

A terceira prancha, Planejamento do Distrito Federal, permite-nos visualizar a abrangência do planejamento, envolvendo o estudo *Reflorestamento e Preservação dos Recursos Naturais*, atribuindo-lhe grande importância.

A circulação e as formas de comunicação regional são destacadas como os elementos de maior predominância no ordenamento geral do Distrito Federal. Característica que comprova a fundamentação do plano sobre a importância da definição dos meios de ligação e transporte da cidade.

Posteriormente poderemos compreender como essas diretrizes de circulação definem, em grande parte, as resoluções formais, e a partir delas as demais definições urbanas.

A conformação do plano estrutura-se a partir, primeiramente, da ordenação da linha ferroviária, modificada de seu planejamento preliminar fornecido pela comissão organizadora, por estar localizada em futura área alagada pelo represamento das águas do Paranoá.

*O traçado de Estradas de Ferro, fornecido pela comissão, foi modificado, pelo fato de seu antigo traçado seguir ao lado do rio Paranoá na área posteriormente inundada pela represa. Seu novo traçado foi levado o mais longe possível da margem do lago, para possibilitar uma futura expansão NE da cidade. A estação e seu grande pátio ferroviário estão localizados num platô a NW, onde também se encontram o Entrepósito de Gêneros Armazéns e Frigoríficos. A estação é ligada a toda a cidade pelo metrô. No Leste há uma zona de ramais ferroviários destinados à indústria.*⁸

O enfoque rural, cuidado com o planejamento dos usos das terras e de sua produção foi articulados com os centros rurais como demarcação dos cruzamentos das estradas de todo o sítio. A partir de uma malha ortogonal, são destacados seus cruzamentos como pontos de centralização das atividades rurais.

*O sistema rodoviário é formado pelas duas BR que se juntam a NW da cidade, e por uma rede de estradas rurais que cortam toda a área em retângulos de 9 por 18 Km. Nos cruzamentos destas últimas, foram localizados os centros rurais e distritos de máquinas. A patrulha de máquinas pesadas seria localizada em Planaltina.*⁹

Nesse mapa é possível observar a simplicidade do traçado viário, composto por uma linha que contorna a borda interna do lago e conforma o centro da cidade a partir de um retângulo.

A prancha 4, Discussão, apresenta diversas posições e referências negadas ou que contribuíram para a elaboração do projeto da cidade. Esses elementos conformam o tipo de cidade a partir da composição demográfica e como algumas soluções dialogam com esses parâmetros sociais.

A indicação da importância de experiências internacionais de habitação é muito esclarecedora para a

compreensão do caráter de sociabilidade atribuído ao plano. Figuram entre os citados Le Corbusier e A. e P. Smithson. O ideal de concentração e a promoção do contato pessoal intermediado e promovido pelo elemento arquitetônico ilustram o pensamento do período. É objetivo sustentar a convivência entre os cidadãos a partir do ordenamento espacial e da agregação de atividades nesses edifícios.

Para cada faixa etária seria destinado um limite de passeio dentro das áreas habitacionais. Às crianças, as unidades de habitação. Aos jovens cabia uma área cuja distância de sua casa não ultrapassaria 400 metros. Aos adultos o total uso da cidade.

Como objetivo dessas soluções:

Entre a família e a cidade não há agrupamento intermediário de base geográfica

A cidade é um todo invisível

*Favorecer a reorganização da estrutura familiar para que o adulto participe da vida da cidade na medida de suas necessidades.*¹⁰

Entre as demais soluções, estão a exclusão quase que completa do automóvel individual como meio de transporte, a estimativa da população, concentrando mais que o dobro previsto pelo edital, a presença do metrô como eficácia para uma cidade super-adensada e o predomínio do sistema de transporte como o principal meio organizador da cidade.

São princípios gerais do plano:

Favorecer as relações humanas

1. *Densidade 500 hab/ha, bruta na zona residencial.*

2. *Índice de ocupação do solo, 10%.*

3. *Edifícios altos – solo liberto.*

4. *Escolas, comércio e serviços locais – raio de 400m.*

5. *Sistema de vias expressas.*

6. *Transporte rápido tipo metropolitano: 60.000 pessoas por hora (10% da população de cada ramo acabado, 1.200.000 habitantes), praça de retorno e distribuição conjugadas com estação de metrô cada km servindo um segmento residencial de 60.000 pessoas e formando pequeno centro.*

7. *Grande concentração de população, sem problemas de espaço para habitação, esporte, parques.*

8. *Transporte coletivo, fácil e moderno. Plena utilização das potencialidades econômicas de uma grande concentração, adotando-se sistema coletivo de transporte à sua escala.*

9. *O automóvel individual de uso diário é incompatível com a própria aglomeração. Ele será provavelmente uma exceção na cidade do futuro. Veículo de passeio.*¹¹

A necessidade de sanar um conjunto em que têm predomínio altas densidades, a circulação define muitas partes do projeto, articulando centros menores e dando-lhes autonomia.

A prancha oferece, ainda, alguns textos donde se pode observar palavras chaves como: *promover as relações humanas, flexibilidade e expansão*. Alguns modelos urbanos são negados pelos autores, como podemos identificar em lugar de destaque na prancha: não *unidade de vizinhança*, não *garden cities*, não *city naturelle*, não *new town*, não *satellite towns*, não *policité*. Entretanto não são observadas outras críticas a essas experiências, provavelmente bastando negá-los como modelos. Essa conotação condiz com as colocações no início do texto de Guedes em que menciona o momento de crítica do urbanismo internacional, negando os padrões ingleses e racionalistas de planejamento de novas cidades.

A prancha 5, A cidade linear, esclarece o restante do plano nas suas soluções mais específicas. As formas de controle do espaço, as disposições, as formas de circulação integradas ao restante da cidade e a importância da alta densidade no baixo custo dos serviços públicos.

A localização da cidade dentro do sítio expõe a viabilidade do projeto mesmo diante das restrições físicas do lago e do relevo. Para tanto se optou pelo esquema de cidade linear em que as vias de circulação definem as características do desenho resultante. Elemento estrutural, a grande via contorna o lago e estabelece o centro da cidade.

*A estrutura linear da cidade é formada por uma grande via expressa que desce em dois ramos ladeando o lago e que no centro se transforma num anel elevado. Ela contém o sistema de transporte rápido de massa tipo metropolitano, semi-enterrado e que em toda a área central passa a ser subterrâneo.*¹²

A crítica aos modelos estrangeiros continuava:

*Procuramos evitar o labirinto desnorteante, característico do urbanismo inglês contemporâneo, de maneira a facilitar a orientação dentro da cidade. As vias elevadas do centro em direção EW seriam sombreadas.*¹³

Os serviços públicos de água e esgoto seguem a malha viária barateando seu custo, sobretudo pelo adensamento populacional. Distribuição fácil e vinculada a todo o sistema urbano. O esgoto, que desce por gravidade desde a zona industrial, localizada a oeste da cidade, é captado e jogado no rio Paranoá, anterior à estação de tratamento.

O sistema de transporte coletivo, baseado na grande via (60km) possibilita o contato com todos os pontos da cidade evitando o problema de congestionamento no centro e de precariedade no atendimento às periferias, apresentando-se como verdadeira resposta ao sistema tradicional das grandes cidades.

(...) A solução linear adotada permite resolver os problemas da grande diferença de qualidade e quantidade de equipamento que serve os bairros proletários e os bairros abastados, nas cidades de hoje.

Assim, o combate aos altos custos dos serviços públicos, sobretudo o do transporte coletivo estaria resolvido segundo o adensamento e a estruturação do sistema viário.

O modo de expansão, articulado com esse sistema possibilitaria o crescimento da cidade de forma adequada e eficiente, como era a intenção das principais metrópoles de então, encontrar a fórmula do pleno funcionamento da cidade sem altos gastos com infra-estrutura e manutenção.

A cidade começaria no anel central ligada, inicialmente, por linha de ônibus ao aeroporto e à estação ferroviária. À medida que a cidade cresce, a grande via e o serviço de transportes vão se aperfeiçoando e instalando, de acordo com as necessidades, até atingirem o sistema complexo projetado.

A área urbana propriamente dita termina nos cruzamentos dessa via expressa com a rodovia à oeste, onde se localizam os centros rodoviários da cidade.¹⁴

As travessias do pedestre são feitas sem cruzamentos de vias de alta circulação de veículos, buscando, assim, a separação entre ambos.

As previsões para o crescimento da cidade previram uma população bem maior do que as estimativas dos demais planos, entretanto, os autores consideraram que a Nova Capital chegaria aos 600.000 habitantes apenas na década de 80 e, portanto, levaria cerca de mais 30 anos para atingir cerca de 1.200.000 de habitantes. O plano se propõe a alcançar seu pleno preenchimento em cerca de 50 anos, uma das mais otimistas estimativas elaboradas.

O índice de ocupação do solo na área residencial é de 11,2%. O solo poderia ser totalmente libertado dos edifícios de habitação e tomado apenas pelas escolas e indispensáveis serviços de superfície.¹⁵

Os edifícios foram projetados para permitir essa taxa de ocupação do solo e para possibilitar condições flexíveis de uso. Tida como uma das prioridades para a manutenção das atividades da cidade, que já recebera um plano possível de alteração conforme seu crescimento, os edifícios também deveriam seguir esse padrão.

(...) Mesmo quando a 'função social, familiar ou individual' não muda de nome, mudam os seus processos. Tudo está em vias de transformação.¹⁶

Assim, residências isoladas formam a exceção ao plano de conjuntos habitacionais. Projetada para serem futuramente substituídas, formam alguns agrupamentos e seriam responsáveis pelo encarecimento dos serviços urbanos, por eles pagos. Equipamentos das unidades de habitação corresponderiam aos seus serviços, também.

As áreas de lazer restringem-se às margens do lago opostas à cidade, sediando acampamentos, bares e hotéis junto à área reflorestada.

Na síntese dessa prancha, o autor expõe os três principais elementos que conformam a cidade nos seus aspectos administrativos e que reforçam algumas das soluções conformadas. A forma de gestão do solo, a desconcentração da administração municipal e a opção pelo transporte coletivo são soluções que retomam as principais diretrizes do plano e o condiciona à preocupação social a cidade, organizando-a segundo a compatibilidade de usos e convívio social.

Finalmente, observaríamos que o nosso esquema favorece:

a. uma saída fácil para o problema da propriedade do solo urbano, uma vez que edifícios coletivos implicam numa propriedade coletiva do solo;

b. A administração da cidade, que simplificará na medida em que as grandes habitações coletivas terão serviços de administração interna transformáveis numa extensão da administração municipal, dadas as suas grandes proporções.

c. O sistema de transporte coletivo que é realmente o único capaz de resolver o problema das grandes cidades. Se fôssemos resolvê-lo na escala individual ou do automóvel, para uma determinada área construída de trabalho, precisaríamos num futuro não próximo de uma outra, três ou cinco vezes maior, para estacionamento. O automóvel é um veículo de passeio. Isto, sem contar a demanda muito maior de comprimento de vias para circulação, o que acarretaria uma diminuição de densidade bruta global e custos sociais elevados.¹⁷

A sexta prancha, Detalhe, dá diretrizes para as formas arquitetônicas adotadas no planejamento. Considerando apenas questões volumétricas, atesta apenas a verticalidade da cidade e explora as questões visuais nos projetos residenciais junto ao lago. Buscando garantir os eixos de visão para a paisagem, os edifícios estariam alinhados nas maiores declividades, favorecendo a todos.

A referência a Corbusier e aos Smithson evidencia as tipologias arquitetônicas de prédios contínuos para o conjunto.

A área, porém, seria ocupada por grandes edifícios de habitação, sobre pilotis, liberando o solo, e promovendo a alta densidade. Entretanto edifícios menores são definidos para serviços comunitários de cada região, e para esses foram delineadas algumas peculiaridades:

Acreditamos que essa cidade predominantemente vertical trará algumas conseqüências à arquitetura. Os prédios baixos serão feitos, pela primeira vez, para serem vistos de cima. A planimetria (bidimensional) será importante. A composição do conjunto e, sobretudo as coberturas serão elementos que estarão permanentemente expostos ao homem e através dos quais ele localizará a Igreja, o Clube, a Escola. Que não se poderá fazer com isso na Era dos Plásticos? – Os homens no alto dos prédios, vendo os outros homens em baixo, sob cúpulas transparentes... Isso vem coincidir com a descoberta Aérea do Mundo e a pintura de M. H. da Silva.¹⁸

Para o crescimento da cidade, a prancha sete Expansão, considera a cifra de mais de um milhão de habitantes como possível de se alcançar sem comprometer a estrutura inicialmente planejada, adequando as novas áreas às áreas existentes.

Negando a circunstância de desenvolvimento radial, convencional à maioria das cidades sem planejamento, adotou-se pela criação de células, continuamente.

O desenvolvimento da cidade não se faria em círculos concêntricos, em torno do centro inicial, mas de forma a permitir que o centro continue a ser somado às novas áreas de atividades centrais metropolitanas de 'além lago', constituindo em elemento da cidade total.

O centro cresce uno, incongestionável, indivisível e proporcional.

Trata-se de um modelo teórico de expansão contínua. Baseado no crescimento por etapas programadas em função das possibilidades tecnológicas.¹⁹

Assim, uma cidade, como a própria ilustração demonstra, com um planejamento rígido na sua concepção mas procurando atribuir condições viáveis em se promover um ambiente metropolitano com boas condições de convívio.

A posição do centro junto ao lago possibilita uma expansão em ótimas condições para as várias colinas na outra margem. Ela se fará sem o congestionamento do centro, como tem ocorrido frequentemente. Mais tarde, num estado tecnológico mais avançado, vencer o lago será mais fácil do que hoje, e, provavelmente, as distâncias maiores não serão problemas. A medida que se der o avanço tecnológico, as distâncias físicas possíveis serão maiores, os tempos menores, a estrutura urbana mais complexa e a organização social mais rica.²⁰

Notas

¹ Caramelo, n. 07, FAU-USP, São Paulo, s/d, p. 143.

² Idem, p. 143.

³ Idem, p. 144.

⁴ GUEDES, Joaquim. Considerações sobre o Planejamento Urbano – A Proposta de Plano de Ação Imediata de Porto Velho, Tese de Doutorado, FAU-USP, São Paulo, 1972.

⁵ Idem, pp. 45/6.

⁶ Idem, p. 46.

⁷ Idem, p.48.

⁸ Idem, p. 50.

⁹ Idem, p. 50.

¹⁰ Idem, p. 54.

¹¹ Idem, p. 52.

¹² Idem, p. 54.

¹³ Idem, p. 56.

¹⁴ Idem, p. 56.

¹⁵ Idem, p. 58.

¹⁶ Idem, p. 59.

¹⁷ Idem, pp. 59/60

¹⁸ Idem, p. 60.

¹⁹ Idem, p. 62.

²⁰ Idem, p. 62.

Plano Piloto da Nova Capital

Pedro Paulo de Melo Saraiva e Júlio José Franco Neves

Dividido em sete pontos, o plano inicia-se com um panorama geral sobre as vantagens da mudança da Capital Federal. A Introdução resgata alguns dos argumentos utilizados desde o início do século XX para a mudança, apontando primeiramente as razões históricas quanto às vantagens da interiorização da Capital Federal e a necessidade de um meio organizado, planejado em contraposição às condições do Rio de Janeiro. Ou seja, os primeiros argumentos para a construção de uma nova cidade para sediar o Distrito Federal parte da negação das condições em que se instalavam a Capital naquele momento:

(...) a necessidade de dinamizar o interior, para ele atraindo a população que se encontra desde seus primeiros tempos colada à orla marítima, relegando ao abandono uma imensa vastidão de terras ricas e férteis. A segunda razão é a de estar o Distrito Federal, seja por seu clima, seja por seu desordenado crescimento ou pela heterogeneidade de sua composição demográfica, criando condições de vida difíceis pra seus habitantes e permitindo um trabalho de baixo rendimento, principalmente aos órgãos governamentais.¹

As maiores críticas, portanto, centram-se nas condições de baixa qualidade de trabalho e moradia do Rio de Janeiro.

A escolha do Planalto Goiano é certificada como a melhor por reunir boas condições naturais climáticas e geográficas e por estar centralizada quanto ao restante do país, não muito distante dos centros econômicos e financeiros de maior importância.

Refletida na composição do projeto, a população estimada para a Nova Capital refere-se exclusivamente à população administrativa, formulação inspirada por duas cidades capitais, Belo Horizonte e Florianópolis. Ao respeitar as diretrizes do edital, o plano prevê o máximo de 500.000 habitantes.

Partindo da premissa, deve ser a nova capital uma comunidade essencialmente administrativa, que comportaria tão somente os órgãos máximos da administração federal, as representações diplomáticas, os funcionários a serem transferidos, as famílias desses funcionários, e a parcela de população necessária à integração de uma comunidade dessa natureza, atendendo às suas necessidades de abastecimento, diversão e cultura, (...)²

Essa definição será importante para entendermos o modo de organização da cidade que se estrutura como um elemento fechado, cuja expansão não exigiria um plano além daquele estabelecido uma vez que a população restringir-se-ia à população administrativa e àquela relacionada ao comércio e aos serviços. A área destinada, não muito extensa, é ordenada a partir da expectativa dessa população predominante da qual dá se o perfil da cidade e para a qual é destinada quase que inteiramente.

Assim, o plano restringe-se às principais diretrizes que favorece condições ideais de qualidade de vida e que evita problematizações quanto ao desenvolvimento do planejamento regional.

(...) como também entendemos não comportar esta tarefa a resolução dos múltiplos e complexos problemas que se apresentam no planejamento de uma nova cidade. Entendemos se o campo de um plano piloto o lançamento de bases e diretrizes para a organização urbana de uma comunidade e da vida de seus habitantes. E tendo isto em vista, não foi preocupação nossa justificar toda a estrutura do distrito e as relações deste com o resto do país, como também não descemos a minúcias e detalhes de um plano que necessariamente será objeto de longos estudos de uma equipe muito mais ampla.³

De acordo com o método corbusiano, o plano da equipe restringe-se às definições quanto ao centro maior do Distrito Federal, não prevendo planejamento para áreas de ocupação regional ou mesmo para a expansão física da cidade como centro administrativo. Relega essa função ao momento posterior.

A equipe contraria a postura muitas vezes adotada no planejamento nacional de se articular toda a região. Ao contrário, reforça a ligação com os princípios corbusianos de se estabelecer um plano restrito a uma área de interesse imediato devido às suas atribuições, privilegiando-a como o foco das atenções, portanto de planejamento.

Em Condições Determinantes do Partido Adotado são explicitadas duas questões consideradas na elaboração do plano, retomando o aspecto de sociabilidade da população e da característica geográfica do local.

Vinculando a função administrativa da cidade às possibilidades de se manter condições para o convívio, para o predomínio de novos costumes e tradições, o plano demonstra-se vinculado ao teor dos novos usos sociais da população do Novo Distrito Federal:

E sem perder de vista tratar-se de comunidade de natureza administrativa, com nível cultural e padrão de vida do mais alto em nosso meio, é que muito ponderou como diretriz as relações sociais dos habitantes na nova capital.⁴

Consideradas como condições determinantes, as características naturais foram delineadas como exemplos de aproveitamento da implantação da cidade e de contribuição para o seu funcionamento. O lago é considerado o primeiro elemento de forte impacto na cidade, podendo ser dele explorado os recursos de lazer (recreação, esportes, etc.), abastecimento d'água, de peixes, para irrigação, via de transporte e regulador do clima:

*(...) tornou-se ela (a represa) o mais importante elemento de natureza geográfica para qualquer análise do problema. Este espelho d'água vem completar magnificamente a paisagem, dando-lhe a moldura e o horizonte que tanto a valorizam.*⁵

O lago foi aproveitado como recurso natural para diversos serviços públicos:

*Uma calota esférica, de declividade suave e regular oferece muito boas condições para seu sistema viário, para o escoamento de águas pluviais, esgotos, etc... e ainda permite que se tire um bom efeito paisagístico dessas condições.*⁶

A predominância dos ventos interferiu em parte do zoneamento por deslocar o setor industrial para o extremo leste da cidade, que *poupa às zonas residenciais fumaças e odores prejudiciais* certamente uma postura higienista incorporada a partir das experiências pouco saudáveis do convívio entre as habitações e as indústrias nas metrópoles, sem controle ou planejamento.

Os transportes receberam destaque para a localização das principais vias de acesso à cidade e, portanto, para a localização de alguns setores de serviços e comércio:

*(...) os acessos... se constituíram em importante diretriz para o equacionamento definitivo de nossa solução, de vez que nos criou condições para determinar a exata localização das zonas industriais, de comércio atacadista, estação, etc.*⁷

Sem pormenorizar as dificuldades, o plano incorpora essas características para auxiliar nas definições formais de zoneamento definindo programas diversificados, sobretudo a partir da análise do potencial do lago. Ao articular o racionalismo corbusiano à adaptação às características naturais, a proposta parece legitimar-se pela autenticidade, pois incorpora perfis distintos na conformação do plano e ordena o espaço a partir do diálogo entre os opostos.

Tendo delineado apenas algumas considerações gerais para a composição da cidade, indicando princípios e fatores condicionantes para o partido adotado, o item seguinte, Composição do plano, apresenta um estudo das principais considerações a serem adotadas. Quanto à estrutura demográfica o plano, ao concordar com o edital que estabelece a cifra de meio milhão de habitantes para a Nova Capital, prevê um sistema controlador segundo estudos sociais. Através de uma ação do Estado para esse controle a Nova Capital teria garantida a qualidade de vida.

*Entendemos perfeitamente possível e absolutamente necessário a criação de um organismo controlador desta composição demográfica, através de um plano de atividades dentro da nova comunidade e mesmo através de uma ação social, mais positiva, evitando que se constitua uma parcela não integrada de população, que é sempre o estigma das grandes cidades.*⁸

A preocupação social quanto à integração da sociedade, procurando evitar problemas de segmentação que causariam desordem, é buscada a partir de um agenciador estatal capaz evitar a segregação social. Assim o plano dá destaque a um assunto até então considerado apenas na ordem política, não atingindo as discussões urbanísticas.

Poucos planos tratam tal assunto com tamanho pragmatismo. Entre aqueles que pressupõem uma sociedade ideal, sem conflitos sociais, refletem a idéia abordando-as a partir de soluções arquitetônicas e urbanísticas igualitárias para todos; já há outros que incorporam as noções de uma cidade real e procuram articular diferenciações, respeitando os fatores sociais para tais definições.

Nesse aspecto, o planejamento não apenas propõe um plano urbano como aponta para questões políticas e de estrutura demográfica a serem incorporadas pelo projeto. Ampliando o escopo do trabalho e das necessidades, o plano incorpora o ideário político de cidade respondendo com a negação dos modelos urbanos tradicionais.

Novamente a proposta de uma nova cidade não se desvincula da experiência das grandes cidades ao negá-las como forma de planejamento. A incorporação da participação do poder público para esse planejamento demonstra o caráter do projeto, incorporando nos estudos urbanísticos a questão social da estrutura demográfica.

No tópico *Diretrizes gerais do Plano*, os autores fazem uma breve descrição da cidade identificando suas mais relevantes características:

O partido adotado para nosso plano piloto constitui em essência aplicação dos princípios consagrados na Carta de Atenas. Procuramos estabelecer diversas zonas organicamente bem definidas e harmonicamente entrosadas, sem estabelecerem engavetamentos, nem se prenderem a postulados geo-

métricos e formas rígidas, permitindo a qualquer época um remanejamento do plano, com uma atualização de suas necessidades futuras. Através de áreas ajardinadas em solução de continuidade, estabelecemos um entrelaçamento de todas as diferentes zonas. Atravessa a cidade longitudinalmente, qual uma espinha dorsal uma larga faixa de jardins e bosques que, partindo das margens da represa, onde se encontra a zona destinada aos edifícios de administração federal, vai de encontro à zona industrial, em cujo vértice encontra-se a estação rodo-ferroviária, esgalhando-se em dois ramos ao longo dos acessos das rodovias e paralelos aos braços da represa.

Dentro desta faixa verde encontram-se, bem distribuídos e espalhados, os edifícios destinados à habitação coletiva, para os quais foram reservadas também as áreas lindeiras da represa, ao longo de suas avenidas marginais. Entre essas duas faixas de habitação coletiva, estende-se as grandes áreas destinadas às habitações individuais, com vias de trânsito rápido para acesso e vias em 'cul de sac' onde se localizam os lotes residenciais.

Aproximadamente ao centro da chamada espinha dorsal estão localizadas, funcionando como centro geométrico da cidade, seus centros cívico e comercial, face a face. E finalmente, numa ponta que avança sobre a represa, destacamos uma extensa área destinada às atividades recreativas e esportivas, com parques, jardins, 'stadiuns', etc....⁹

Nessa descrição podemos observar alguns tópicos que se destacam pela importância no planejamento da Capital Federal.

A integração entre as diferentes zonas evita o transtorno do trânsito e as longas distâncias entre a habitação e o trabalho, certamente uma tentativa de responder às necessidades de grandes metrópoles sem planejamento urbano. Assim se articulam diferentes setores garantindo a proximidade entre um conjunto extenso de habitações.

Se o plano não se propõe rígido quanto às suas formas e adaptável às transformações, portanto flexível, as áreas verdes, vazias, são de fundamental importância para a articulação do crescimento. Constituindo o principal eixo da cidade, liga a parte administrativa ao lago e à entrada da cidade, seus principais acessos.

No geral, as principais diretrizes focam o zoneamento e a importância da área verde no plano, sobre a qual desenvolvem-se diferentes programas e a partir da qual cria-se um eixo que busca atribuir unidade ao plano.

A partir de definições de uso e ocupação do solo o projeto permite maior adensamento nas áreas verticalizadas de habitação e garante espaço para futura expansão, nos demais setores, sobretudo junto à administração federal. As atividades como jardim botânico, zoológico, exposições florais, competições e estádios estariam lá localizados ocupando um mínimo de área necessária, garantindo a qualidade do espaço como um grande parque urbano.

Esses índices caracterizam o perfil delineado para a cidade, segundo as taxas de ocupação do solo e a densidade prevista a partir da verticalização de alguns setores de maior uso. O zoneamento, amparado pelos cálculos de aproveitamento do solo relacionados à densidade de cada setor, atribui à cidade uma maneira de planejamento restritiva apenas quanto à verticalização ou não de cada área.

Centralizando tamanha responsabilidade, o Zoneamento é definido a partir de seis principais atividades, sobre as quais ficam estabelecidos parâmetros que lhe garantam um mínimo de autonomia.

As Zonas de Habitação são marcadas pela caracterização através de um padrão de Unidade de Vizinhança, em que predominam pequenos centros onde se localizam atividades cotidianas. Atribuída aos três tipos de habitação, parece haver maior predomínio desse sistema nas áreas de habitação individual, em que seguindo o esquema de:

(...) unidades de vizinhança autônomas, em que todos os lotes dão frente para as mencionadas ruas em cul de sac e fundos para as vias exclusivas de pedestres, que por sua vez desembocam num grande jardim interior que é o elo de integração de toda a comunidade. Neste jardim estão dispostos parques infantis, escolas primárias e secundárias, campos de esporte, em algumas unidades teatros e bibliotecas regionais e mesmo pequenos ambulatórios para atender a população. Em suas extremidades, junto às vias de maior trânsito, as unidades de vizinhança, têm seus centros de comércio local que, como os demais, poderá ser atingido pelas vias de pedestre.¹⁰

Novamente as áreas verdes aparecem como áreas destinadas à integração das partes, correspondendo a um forte elemento de unidade urbana. Garantindo a proximidade entre habitação, comércio e serviços locais, o esquema de unidade de vizinhança é utilizado como ponto de partida apenas como um módulo de distribuição espacial.

Prevalece, ainda, nas unidades habitacionais a separação de vias entre pedestre e automóvel, distanciando as zonas, chamadas, de conflitos e interferências como os cruzamentos.

A Zona de Administração Federal no ponto de convergência de toda a atenção da comunidade foi organizada para possibilitar sua expansão bem como para ser destinada a qualquer tipo de governo. Está limitada pelo lago no vetor leste e por uma faixa de *legações estrangeiras e residências oficiais, que estabelecem o elo de ligação entre ele e as zonas residenciais.*¹¹

Buscando uma passagem sem conflitos entre zonas estritamente habitacionais e a administrativa (portanto de características opostas) optou-se em definir essa área de transição com funções compatíveis a ambos interesses, administrativo e habitacional.

A idéia de se garantir a flexibilidade do plano, sobretudo quanto à área administrativa fica evidente na pouca restrição ao caracterizá-la e atribuir total capacidade de transformação ao longo dos anos, caso o regime político sofresse alterações:

*Para esta zona foi prevista uma baixa taxa de ocupação, atendendo ao mais exigente plano de expansão futura, satisfazendo mesmo a qualquer regime de governo que possa ser estabelecido.*¹²

Privilegiada quanto à sua localização central no plano, a Zona Comercial tem garantida a sua comunicabilidade física através do plano de vias adotado, procurando evitar transtornos no seu acesso desde as áreas residenciais às de abastecimento, por concentrar diferentes tipos de usos e, conseqüentemente, de origens diferentes de pessoas.

O Centro Cívico reúne o governo municipal, bibliotecas, teatros, hotéis, restaurantes, casas de diversão, centraliza a *vida cultural e educativa da cidade*. Junto da área verde, também estaria ligado às principais vias de tráfego.

O Verde Público, assim denominada a grande porção de área verde que permeia todo o plano, caracteriza-se por concentrar atividades de lazer e repouso, ligando os extremos da cidade e desfrutando da proximidade do lago. Ao atribuir a um grande jardim a condição de articulador de todos os setores da cidade e dar-lhe autonomia de usos diversos relacionados exclusivamente ao interesse público, o plano enaltece a condição coletiva da cidade.

Localizada no extremo oeste da cidade, a Zona Industrial e de Comércio Atacadista concentra as principais formas de abastecimento da cidade. Essa área fica separada das demais por uma faixa de 100m de área verde, como um sistema de purificação e isolamento do restante da cidade:

*os lotes aí serão dotados de frente para ruas e fundos para desvios ferroviários.*¹³

Apesar da definição de uma zona industrial junto ao plano da cidade, os autores explicitam que (...) *se pretende a instalação de indústrias de consumo local, o mínimo possível.*¹⁴

O Sistema Viário apresenta-se quanto às suas funções e à velocidade nelas desenvolvidas e pela separação entre o trânsito de pedestres e o de automóveis. A justificativa para essa simplificação aproxima-se muito do discurso corbusiano da necessidade de automação dos cidadãos e de uma cidade ideal para se andar de carro, em que se possa desenvolver altas velocidades e não haja obstáculos para isso:

*Não se compreende mais atualmente cidades novas que atendendo a uma imposição da mecanização do homem não prevejam sistemas independentes para trânsitos de veículos e de pedestres. Também este sistema básico foi por nós adotado sempre que possível. Nas vias destinadas a veículos procurou-se eliminar os cruzamentos a fim de haver um melhor rendimento da máquina e maior segurança de tráfego. Os cruzamentos nas vias secundárias foram espaçados de 800m e nas vias principais eliminados com trevos, passagens de nível, etc. (...)*¹⁵

Em Desenvolvimento do Plano estima-se alguns meios para se viabilizar o modo de crescimento da cidade e a incorporação das transformações dele decorrentes. A partir das três principais atividades definidas no zoneamento, articula-se um método para o desenvolvimento.

Chamadas de Núcleos Geradores, essas zonas, sempre vinculadas aos setores de habitação, possibilitam o desenvolvimento do plano e a partir do qual estimam formas de controle desse desenvolvimento.

*Aspecto importante do nosso planejamento é o estudo do desenvolvimento do plano, que necessariamente terá que ser gradual e harmônico. Para isto foi criado um sistema gerador que possibilita um desenvolvimento dirigido e em torno de normas pré-estabelecidas.*¹⁶

O Centro do Governo Federal reúne o *Palácio do Governo, o Congresso e a Corte da Justiça, em torno dos quais irão surgindo as demais repartições ministeriais e governamentais e necessariamente se diferenciando uma equivalente zona de habitações, tanto coletivas como individuais.*¹⁷

A Zona Industrial também seria um pólo atrativo reunindo, inclusive, zonas de habitações voltadas aos trabalhadores. As industriais deveriam definir-se a partir da construção da cidade e começar a se extinguir com o término das obras, mantendo seu caráter de abastecimento, porém com outras perspectivas. Diversificando a produção de acordo com o crescimento da população.

A área constituída pelo Centro Comercial e Centro Cívico seria o terceiro pólo de desenvolvimento.

*Nestes seriam lançados os edifícios da administração local de interesse cultural e educativo e naquele iriam surgindo a medida que a população reclamasse um comércio diferenciado e o centro de negócios. E a parcela de população que aí prestasse seus serviços também se organizaria em setores vizinhos de habitação.*¹⁸

Ou seja, as principais atividades sempre estariam vinculadas à estratégia de crescimento da cidade sendo amparadas por setores habitacionais específicos de cada uso, prevalecendo um zoneamento rígido quanto às funções empregadas em cada área e a população vinculada diretamente a elas.

Como integrador desta cidade em embrião, teríamos a grande avenida central, que posteriormente se tornaria a principal artéria de seu sistema viário.¹⁹

Um sistema que a partir de núcleos ao longo de uma grande área verde têm a função de estabelecerem funções e usos da cidade transformando-os em elementos autônomos e agregadores.

Quanto à expansão, considerada inevitável segundo seus autores, seria estimada em 1.000.000 habitantes, dobrando a capacidade da cidade a partir do êxodo rural ou do atrativo que se constituiria um novo centro urbano gozando de boa qualidade de vida.

Ainda que o projeto insista na necessidade de se manter um padrão calculado nos 500.000 habitantes, e para o qual fora planejada a cidade, a expansão dar-se-ia para as zonas de administração, centro cívico e comercial a partir do adensamento das próprias áreas, restringindo qualquer avanço além do zoneamento definido.

As zonas (de Administração, Comercial e Cívica) nas próprias áreas que lhe são destinadas no plano primitivo poderão atender, mediante um aumento da taxa de ocupação que é muito baixa, uma expansão dessa natureza.²⁰

Porém, nos demais setores, a expansão se daria pelo avanço sobre novas áreas do sítio, sem nenhuma menção de restrição ou necessidade de novos planejamentos.

As zonas de habitação poderiam desenvolver-se em três sentidos: atravessando a represa, para o que seria necessária uma obra de arte não muito custosa, e estabelecendo-se no braço fronteiro ao que chamamos de Verde Público. Estender-se-ia também pela parte norte do braço onde se vai ao aeroporto já localizado, e ainda cresceria ao longo das duas vias de acesso rodoviário, na faixa que medeia entre estas e a represa.

Finalmente para a zona industrial é possível, como se pode ver com facilidade, uma indeterminada expansão pelas características de sua localização.²¹

É curioso notar a intervenção sobre a área de verde público, que seria destinada, caso houvesse necessidade, para a expansão da cidade.

O item Serviços Públicos abordou, de forma sucinta, alguns aspectos técnicos necessários para manutenção da cidade que se articulam com algumas definições já incorporadas ao projeto. Em geral, define os meios de abastecimento e de coletas aos de circulação, utilizando-se dos mesmos percursos de vias já traçadas.

O transporte urbano é articulado de forma a garantir ao pedestre o acesso a qualquer área com o máximo de uma caminhada de 750 metros, idealizando, ainda, terminais de transbordo para viagens em áreas mais distantes. Entretanto, o plano fora articulado para que não houvesse maiores necessidades da população depender do transporte motorizado, para isso foram definidas áreas residenciais junto a todas as demais zonas, procurando evitar as grandes distâncias entre serviços e habitações, transtorno recorrente nas grandes metrópoles.

No caso dos transportes urbanos, de vez que se previu para a cidade uma estrutura em que, quanto possível, o habitante pudesse atingir seu local de trabalho sem se utilizar de condução, não há o problema de movimentação de grandes massas humanas.²²

O abastecimento d'água estaria garantido pelo represamento de água no lago. Bombeado até o ponto mais alto do sítio, o reservatório seria o responsável pela distribuição, que seguiria pelos caminhos de pedestres e parques internos às unidades de vizinhança, evitando transtornos de manutenção junto às vias de grande circulação de automóveis. Ao reservatório, por estar localizado em área privilegiada quanto à sua cota, é previsto estar inserido num grande parque:

Por sua privilegiada localização, como ponto mais elevado de todo o sítio da capital, nada impede que a estação de tratamento e reservatório pudessem ser localizados no interior de um parque, que também funcionaria como centro de interesse turístico.²³

Aproveitando o potencial energético da área o plano opta por usinas hidro-elétricas para seu abastecimento.

O sistema de captação de esgoto se fará diferenciado do de águas pluvias. Esta será enviada à represa, e o esgoto deverá ser jogado a jusante da cachoeira do Paranoá, não prevendo, em curto prazo, tratamento especializado.

Assim o plano define as principais características da infra-estrutura geral resultando em outros elementos urbanísticos, porém de interesse secundário.

Notas

¹ SARAIVA, Pedro Paulo de Melo, NEVES, Júlio José Franco. "Plano Piloto da Nova Capital", *in*: Revista Engenharia Mackenzie, n. 132, v. 42-3, ano XLII, São Paulo, fevereiro –março, 1957, p. 53.

² Idem, p. 53.

³ Idem, p. 53.

⁴ Idem, p. 53.

⁵ Idem, p. 53.

⁶ Idem, p. 53.

⁷ Idem, p. 54.

⁸ Idem, p. 54.

⁹ Idem, p. 54.

¹⁰ Idem, p. 55.

¹¹ Idem, p. 55.

¹² Idem, p. 55.

¹³ Idem, p. 55.

¹⁴ Idem, p. 55.

¹⁵ Idem, p. 55.

¹⁶ Idem, p. 56.

¹⁷ Idem, p. 56.

¹⁸ Idem, p. 56.

¹⁹ Idem, p. 56.

²⁰ Idem, p. 56.

²¹ Idem, p. 56.

²² Idem, p. 56.

²³ Idem, p. 56.

Brasília – Plano Piloto

Rino Levi, Roberto Cerqueira Cesar, Luis Roberto Carvalho Franco, arquitetos.

Projeto Estrutural: Paulo Fragoso, engenheiro.

O Relatório Justificativo destaca a importância do centro político-administrativa e a qualidade de vida dos seus moradores e usuários:

A concepção de Brasília, tal como imaginada neste plano, obedece à interação de ordenar e equipar a cidade para a sua finalidade primordial, político-administrativa, na qualidade de capital do país, e tendo em vista o bem estar físico e espiritual da sua população.¹

O local para a implantação da Nova Capital Federal foi escolhido em terreno praticamente de nível, junto ao lago projetado, sendo a cidade envolvida por este, por 3 lados.²

Ao ressaltar as características do sítio plano e demarcado pelo lago, inicia a descrição objetiva da organização da cidade.

Os órgãos supremos dos poderes Executivo, Legislativo e Judiciário (Palácio do Governo, Senado, Câmara dos Deputados e Supremo Tribunal Federal), são dispostos em posição de destaque, no meio do parque, à margem do lago.

A grande avenida de acesso é também destinada a desfiles e outras manifestações cívicas e militares.

Os ministérios, as autarquias e os demais órgãos governamentais ou ligados ao governo, que necessitam de contatos fáceis e rápidos, para funcionários e público são colocados no centro urbano.

A maioria da população habita num raio de pouco mais de um quilometro em torno do centro urbano. Assim, o acesso às mencionadas repartições públicas poderá ser feito a pé, sem cruzamentos com o tráfego mecanizado, graças à solução adotada para a circulação.³

O plano caracteriza a cidade a partir de sua função administrativa, incorporando as atividades a ela vinculada no cotidiano da cidade, reproduzindo a situação em que os órgãos públicos participam do convívio dos habitantes da cidade, não os afastando das suas residências.

Situação peculiar que repete a proximidade entre o poder federal e o cidadão das ruas do Rio de Janeiro. Exceto os órgãos supremos, os demais edifícios compõem o centro urbano ao lados de atividades relacionadas ao lazer, aos serviços e comércio. Numa Capital Federal, privilegia-se os órgãos públicos como condicionantes das funções, dos usos e da vivência do centro da cidade.

O distanciamento dos três poderes isolados no parque às margens do lago evidencia-os do ponto de vista da importância funcional e simbólica, integrando-os à paisagem natural e evitando seu contato com as formas predominantes dos demais edifícios.

Os problemas da distância entre o trabalho e a moradia são sanados com a aglomeração dos grandes edifícios de habitação junto ao centro urbano. Pressupõe-se, certamente, que pela característica político-administrativa, a população seja composta, em sua maioria, por funcionários públicos, sendo o restante uma minoria, referente aos serviços e comércio necessários.

A proximidade e a organização da circulação podem ser compreendidos como resposta à falta de perspectiva na organização dos grandes centros urbanos sem planejamento.

Na Distribuição da População fica evidente a composição dos *núcleos orgânicos* a partir da organização dos edifícios habitacionais às demais atividades. Ou seja, para a definição do restante da cidade é importante destacar a locação de diferentes atividades numa mesma área, demarcadas, sim, pela moradia verticalizada.

As habitações são grupadas em unidades e estas em conjuntos residenciais, ambos convenientemente agrupados, formando núcleos orgânicos.

As características dessas unidades e conjuntos são fixadas atendendo às necessidades físicas, espirituais e sociais da população, visando o desenvolvimento da consciência de grupo, do sentido de autode-terminação e do espírito cívico.⁴

Questões físicas e psicológicas são retomadas como argumentos para a alta densidade, sobretudo na condição de agrupamento coletivo que os edifícios mantém. Valores morais e de convivência em grupo são destacados como condicionantes da proposta.

A ordenação do território bem como as facilidade de distância decorrentes da verticalização são relevantes argumentos:

A solução planimétrica, reduzindo as distâncias ao ritmo de marcha a pé, virá concentrar as atividades da população, proporcionando a possibilidade de contatos entre indivíduos e dos indivíduos com a

coletividade.

São previstos setores de habitação intensiva e de habitação extensiva.

A separação entre dois modelos de habitar reserva condições distintas de adensamento, entretanto prevalece na paisagem as Habitações Intensivas, verticalizadas que, a partir da implantação e do desenho possibilitam condições salubres.

O setor de habitação intensiva se desenvolve em torno do centro urbano, comportando o grosso da população.

Nesse setor conseguiu-se atingir índice demográfico elevado, sem prejuízo das melhores condições de insolação e de ventilação, reservando, praticamente, a totalidade do solo para espaços livres.⁵

Enumerando as vantagens de verticalização das moradias, tem-se alguns atrativos do ponto de vista do interesse público. Os gastos com a infra-estrutura urbana e a manutenção dos edifícios seriam otimizados possibilitando sua manutenção periódica. A rapidez do processo construtivo dos edifícios garantiria a velocidade exigida para a transferência da Nova Capital.

A concentração de parte considerável da população em torno do centro urbano, apresenta as seguintes vantagens:

A) – As ligações com o centro urbano tornam-se curtas podendo ser feitas a pé. Essas ligações não cruzam com as vias de tráfego mecanizado;

B) - Reduz o número e o volume das obras para construção dos sistemas viários, de eletricidade e de hidráulica.

C) – Reduz o equipamento e o pessoal necessários para a conserva dessas obras;

D) – Reduz o custo de todos os serviços públicos, como de transporte, luz, energia elétrica, telefones, água, esgoto, limpeza e policiamento.

E) – Proporciona maior possibilidade material de se executarem as obras da cidade dentro do mais alto padrão técnico;

F) – Proporciona a possibilidade de transferir a capital num prazo relativamente reduzido de acordo com o programa do atual governo.⁶

Os núcleos da habitação intensiva são assim constituídos:

Conjunto de 48.000 habitantes com Centro Distrital

Cada conjunto tem 3 superblocos com população de 16.000 habitantes cada superbloco.

Cada superbloco é dividido em 4 unidades de 4.000 habitantes cada uma, com serviços complementares.

Cada unidade é dividida em 8 edifícios, que somados representam 32 edifícios de 20 andares cada um, agrupados quatro a quatro.

As dimensões completas ilustram a escala do projeto: 300 metros de altura, mais de 400 metros de comprimento e 18 metros de largura compõem o volume total de um superbloco.

O conjunto, que mantém um distanciamento entre edifícios, de 800m tem o seguinte programa:

Cada superbloco possui estacionamento próprio. Além de garagem em sub-solo, ligada aos elevadores.(...)

Cada unidade de 4.000 habitantes é servida por rua interna de interligação dos elevadores gerais e locais. Nessa rua são localizados os seguintes serviços complementares:

Cerca de 30 lojas comerciais (1 loja cada 130 habitantes)

Jardim da Infância com 2 classes (1 classe cada 2.000 habitantes)

Creche

Centro de Saúde

Praças de Recreio

Cada conjunto de 48.000 habitantes é servido por:

Centro Comercial

Centro Social

2 Escolas primárias em 2 turnos de 650 alunos cada uma (14 alunos cada 1.000 habitantes por ano escolar)

Escola Secundária

Centro de Saúde

Igreja

Cinema

Play-Grounds

*Os clubes esportivos e os hospitais são distribuídos de forma a servir 2 ou mais conjuntos.*⁷

Articulados junto às moradias, essas atividades conferem singularidade aos edifícios, permitindo o convívio de seus habitantes sem estar isolado das funções básicas.

Verdadeiras unidades de vizinhança verticais, o convívio coletivo é premissa básica e explorado pelo partido vertical do projeto. Portanto resumir de forma simplificada a estrutura do projeto em grandes torres de habitação é traçar um perfil incompleto do projeto. Atreladas ao restante de funções e atividades essas torres complementam o conjunto urbano.

Essa simbiose está evidente na forma de expansão da cidade, em que é considerado todo o núcleo de atividades como elementos de crescimento, e não apenas o edifício de habitação.

A Habitação Extensiva propõe o sistema de moradias isoladas e em apartamentos constituindo conjuntos de 15.000 habitantes, composto por 3 unidades de 5.000 habitantes cada uma. Os índices de densidade variam em 100 e 200 habitantes por hectare. Localizados *sempre nos extremos das vias de acesso*, situam-se mais distantes do centro urbano.

O programa para essa tipologia não é muito diversificado daquele proposto para as habitações intensivas:

Cada unidade de 5.000 habitantes é servida por:

Jardim de Infância

Escola Primária

Creche

Centro de Saúde

Play-Grounds

Cada conjunto de 15.000 habitantes é servido por

Centro Comercial

Centro Social e Cultural

Centro de Saúde

Igreja

Cinema

*As escolas secundárias, os clubes e os hospitais são distribuídos de forma a servir 2 ou mais conjuntos.*⁸

O Setor Industrial não se diferencia dos demais propostos, sendo considerado apenas para a produção de consumo próprio. Além das indústrias, o setor reúne algumas outras atividades afins:

No setor industrial serão localizados também os entrepostos, depósitos de combustíveis, depósitos de materiais de construção, garagens para ônibus, garagens para veículos da limpeza pública e depósitos para a engenharia municipal.

*Setor industrial, localizado junto à estrada de ferro e à auto-estrada, é separado do respectivo setor de habitação por zona verde. É ligado à cidade por via expressa, prolongamento do tronco N-S.*⁹

A área verde estende-se à função higienizadora, demarcando as passagens entre funções e separando o setor industrial dos demais.

Para a Cidade Universitária é criado um sistema de equipamentos que lhe confere autonomia:

*A área reservada para a cidade universitária, no extremo sul do tronco viário N-S, é prevista para as várias faculdades de ensino, setores residenciais para estudantes e professores, clube dos estudantes, centro esportivo, centro hospitalar especializado e demais institutos anexos complementares da universidade.*¹⁰

As Áreas Verdes são destinadas ao lazer e à proteção natural, numa preocupação ambiental:

O solo de Brasília é, em geral, de qualidade medíocre, podendo, no entanto, ser recuperado com tratamento adequado.

As melhores áreas são cobertas de matas ciliares, cuja conservação e ampliação se impõem para preservação dos cursos de água que alimentam o lago, não devendo, portanto, ser utilizadas para agricultura.

A recuperação do solo permitirá construir jardins e parques na totalidade da área urbana, como previsto no plano, e criar chácaras e granjas na periferia imediata da cidade.

O sistema de parques e jardins tem como elemento principal o jardim botânico e zoológico, localizado a sul do setor de habitação intensiva.

Tratamentos de embelezamento e lazer são as principais funcionalidades das áreas verdes, não prevendo áreas agricultáveis.

A circulação organizada pelo Sistema de Interligação e de Transportes define quatro tipos de vias que simplificam os meios de transporte da Nova Capital. Predominam a monofuncionalidade nas vias e a separação por completo do trânsito de pedestres do de automóveis.

Vias especiais para coletivos e a garantia de acesso rápido, direto e diferenciados aos grandes blocos, através de vias suspensas, marcam a paisagem e o modo de circulação.

A) – Vias expressas elevadas, sendo um tronco N-S, tangente ao centro urbano, e 3 transversais E-O, servindo os conjuntos de habitação intensiva;

B) – Vias expressas sobre o solo, fora dos setores habitados, ligando as vias elevadas com os demais setores da cidade e com a auto-estrada, a estação ferroviária e o aeroporto;

C) – Vias internas dos setores, em cul de sac, ladeadas, onde oportuno, por áreas de estacionamento;

D) – Vias para pedestres, sem cruzamento com as vias expressas.¹¹

Predomina a circulação de pedestres ao longo das áreas livres dos grandes blocos, elevados do chão e permitindo o trânsito fluido e constante.

A funcionalização de cada via e a sua destinação apenas ao trânsito, em geral, de alta velocidade sem obstáculos representa um dos pontos essenciais defendidos por Le Corbusier, assim como a suspensão dos edifícios para a livre passagem do pedestre também se identifica com seus ideais.

Mas a simplicidade do sistema e a sua predominância na organização da cidade parecem ser uma resposta ao problema de circulação das grandes cidades. Com um sistema eficiente de escoamento de carros e a proximidade entre habitação e trabalho o plano parece negar os modelos até então adotados para as cidades consolidadas prevendo condições melhores e agradáveis para a circulação de uma cidade nova.

Quanto à forma de expansão da Nova Capital, o tópico Limitação do Crescimento da Cidade explicita a importância de se compreender a cidade com seus diferentes núcleos autônomos capazes de se proliferarem para o crescimento.

Esse crescimento compreenderia a construção de mais 3 conjuntos de habitação intensiva e alguns de habitação extensiva.

Esse crescimento eventual não desvirtua os princípios orientadores do plano e mantém as condições de equilíbrio das várias funções e atividades da cidade, sem prejuízo da conservação dos espaços verdes. De qualquer modo, leis adequadas deverão limitar o crescimento da cidade e dos seus vários setores.¹²

A única menção à forma de planejamento através de leis é adotada de forma generalizada e sem maior aprofundamento, apenas como regularizador do crescimento inadequado.

Ainda que esse tipo de expansão pudesse ser adotado de forma crescente ocupando todo o território destinado à cidade, a equipe opta em respeitar o edital que pressupõe uma população de 500.000 habitantes, excedendo-a em cerca de 200.000 habitantes segundo indicado nos esquemas apresentados.

Assim fica provado que as condições de desenvolvimento e crescimento da cidade através dos diferentes núcleos gerados pelos grandes blocos e seus equipamentos torna-se fundamental para a definição rápida do centro urbano. Em Programa de Desenvolvimento da Cidade:

A organização polinuclear do plano, revela a flexibilidade com que poderão ser realizadas as etapas sucessivas de construção da cidade.

Cada etapa compreenderá a construção de um ou mais conjuntos de habitação, seja intensivo, seja extensivo.

As instalações do Governo Federal e as demais da cidade, serão construídas paralelamente às habitações.¹³

Na Justificativa Técnica a equipe dá enfoque especial às questões pertinentes aos Superblocos de Habitação, devido à importância e ao impacto que os edifícios têm no projeto. Especificando questões como conforto, estrutura, circulação vertical e as formas de construção, têm privilégio as formas flexíveis que, apesar da importância estrutural, permitem variações de apartamentos nos diferentes conjuntos.

O superbloco permite concentrar parte considerável da população em área reduzida, simplificando o esquema da cidade e de seus serviços, mantendo o terreno livre, possibilitando alto nível de bem estar material e espiritual e equilíbrio de organização social.¹⁴

O superbloco, com 32 edifícios divididos em 4 grupos superpostos de 8 edifícios cada grupo mantém

uma população de 16.000 habitantes, e dimensões em planta de 18 a 35 metros. Para cada edifício, 500 habitantes e uma área de apartamento de 25 m² por pessoa em cada apartamento.

Esses 8 edifícios, colocados lado a lado, são ligados na base por uma rua interna.

A rua interna desenvolve-se em toda a extensão do superbloco, com 5 praças ao longo do seus percursos.

A rua interna, passagem obrigatória, comporta lojas comerciais, para comestíveis, restaurante, lavanderia, etc. Nos 2 extremos localizam-se o jardim da infância, a creche e o centro de saúde. Jardim de infância e creche dispõem de áreas em balanço, destinadas ao recreio ao ar livre.

As quatro ruas internas do superbloco articulam o convívio de seus moradores a partir de áreas coletivas, como as praças ao longo do seu percurso. Os equipamentos destinados à educação infantil localizam-se em área privilegiada, nas pontas da primeira rua elevada, beneficiando-se da condição em balanço e do contato com a área externa.

Apesar de não haver menção direta ao modelo anglo-saxão de Unidade de Vizinhança, podemos identificar algumas questões similares tratadas a partir de uma plasticidade e distribuição diferenciadas.

A Insolação e Ventilação, pelo porte dos edifícios foi articulada para garantir a salubridade das moradias, as soluções estruturais dos edifícios e a plasticidade adotada.

A orientação N-S do superbloco, garante ótimas condições de insolação para as faces úteis.

O projeto detalhado dos apartamentos, que foge do alcance do plano piloto, deverá graduar a insolação, adotando os dispositivos adequados, de acordo com o destino das várias peças.

A separação de 15 metros entre edifícios, permite boa ventilação transversal do superbloco, reduzindo, consideravelmente, a zona de depressão a sotavento do edifício.

Esse dispositivo, tornando o superbloco permeável ao vento, alivia os esforços devidos à ação do vento na estrutura.

Do ponto de vista plástico, a separação entre os edifícios quebra a continuidade de superfície e dá leveza e transparência ao superbloco.¹⁵

Atendendo mais de 80 andares fez-se necessário um esquema articulado de Circulação interna, vertical. Para provar a viabilidade do projeto, um estudo especial realizado pela empresa Elevadores Atlas confere alguns dados para a chamada *Cidade Vertical*, denominação atribuída aos edifícios no estudo entregue.

Os elevadores principais ligam garagem em sub-solo, rés do chão e as 4 ruas internas do superbloco. Sua função é equivalente à do sistema de transporte coletivo da cidade convencional.

Os elevadores têm capacidade para 28 passageiros, velocidade, 210 metros por minuto; intervalo entre carros, 10,1 segundos; vazão em 5 minutos, 10% da população, segundo o estudo de tráfego em anexo.

Buscou-se agilidade no transporte, procurando reduzir o tempo nos intervalos.

A Estrutura adotada, em aço, contraria a tradição da utilização do concreto como principal elemento estrutural do edifício. A postura acertadamente defendida, é facilidade pela possibilidade de seriação das peças e de sua instalação rápida, permitindo suportar a grande carga proporcionada em cada pilar (nos pilares principais, cerca de 9.500 toneladas).

A estrutura principal é constituída de quadros rígidos múltiplos, formados por pilares de forma celular e vigas treliçadas longitudinais.

O viga-treliçado recebe as cargas dos andares através de tirantes.

Esse sistema dá completa autonomia arquitetônica a cada edifício e evita pilares nas ruas internas.¹⁶

A flexibilidade permitida pela estrutura possibilita a variação dos edifícios atendendo às diferentes necessidades, entretanto não é exposto nenhum modelo de apartamento ou planta para os edifícios. A proposta restringe-se à exposição da idéia do partido adotado.

O princípio estrutural adotado, dada a simplicidade e flexibilidade, permite independência estrutural de cada edifício admitindo soluções variadas e planta de circulação vertical e de instalações e mesmo variantes na concepção do superbloco.

Desse modo, cada conjunto de 3 superblocos poderá ter sua fisionomia própria.¹⁷

E os vazios decorrentes entre andares é aproveitado para a supressão de equipamentos necessários para a manutenção diária dos apartamentos:

Os andares neutros, resultantes dos vigamentos treliçados, serão utilizados para máquinas dos elevadores, reservatórios de água, transformadores, tubulações, eventuais equipamentos de ar condicionado e para desvio de chaminés de ventilação de banheiros e cozinhas.¹⁸

As áreas construídas ficam assim distribuídas:

<i>Sub-solo (garagem).....</i>	<i>m²</i>		<i>15.800,00;</i>
<i>Ruas internas</i>	<i>m²</i>	<i>4x9.000</i>	<i>36.000,00;</i>
<i>Edifícios de apartamentos.....</i>	<i>m²</i>	<i>32x12.600</i>	<i>403.200,00;</i>
<i>Total.....</i>	<i>m²</i>		<i>455.000,00</i>

O projeto firma-se na elaboração de um partido arquitetônico que engloba o planejamento urbano. Essa situação torna-se evidente ao destinar boa parte do relatório ao desenvolvimento estrutural do edifício e restringindo as questões e soluções de expansão, desenvolvimento, uso e ocupação do solo a não mais que três páginas.

Notas

¹ LEVI, Rino, CÉSAR, Roberto Cerqueira, FRANCO, Luiz Roberto de Carvalho. Brasília – Plano Piloto, São Paulo, 1957, p. 01.

² Idem, p. 01.

³ Idem, p. 01.

⁴ Idem, pp. 01/02.

⁵ Idem, p. 02.

⁶ Idem, p. 02.

⁷ Idem, p. 03.

⁸ Idem, p. 04.

⁹ Idem, pp. 04/05.

¹⁰ Idem, p. 05.

¹¹ Idem, p. 06.

¹² Idem, p. 06.

¹³ Idem, p. 07.

¹⁴ Idem, p. 01.

¹⁵ Idem, p. 01.

¹⁶ Idem, p. 02.

¹⁷ Idem, p. 03.

¹⁸ Idem, p. 03.

Plano Diretor da Nova Capital

Edgar Rocha Souza, arquiteto, e Raul da Silva Vieitas, agrônomo

No memorial reescrito pelo arquiteto Edgar Rocha Souza, seus principais objetivos são:

O plano teve por meta o zoneamento, distribuição de seus principais órgãos, levando em conta a sua importância, influência e volume no contexto geral, daí em seu ponto principal, central, estarem localizados os três poderes e o Legislativo, por ser o de maior porte e volume, no centro dos três. Teve por meta a simplificação e racionalização de sua administração, obedecendo a disposição e hierarquia de seus órgãos, levando em conta a sua interligação, comunicação, a tramitação de processos, prevalecendo sobre o restante da cidade. A cidade não oficial ou complementar dependerá sempre da função administrativa ou cidade oficial.¹

As análises das pranchas fotografadas e do memorial permitem-nos compreender o raciocínio do projeto e a forma como ele se desenvolveu.

A primeira prancha, designada População, aponta a pesquisa preliminar elaborada.

Ao estudar a situação e a população de alguns países (Brasil, Estados Unidos, Europa, Índia e Paquistão, China, Austrália e Japão) estabelece termos comparativos das densidades do território e da relação entre o número de habitantes. A comparação entre funcionários do Brasil (Rio de Janeiro, Belo Horizonte e Goiânia) e dos Estados Unidos (Washington D.C. e Washington Metrópole) – *por ser o país que mais se assemelha ao Brasil, em área e recursos*² completa o quadro comparativo. Assim a pesquisa confere às decisões e quantificações uma comparação empírica das atuais condições nacionais.

Sem nenhuma ligação com tendências teóricas, o projeto inicia-se com o reconhecimento de experiências através de estudos e levantamentos capazes de mapearem as condições de criação de uma Nova Capital.

A partir da previsão do desenvolvimento nacional em 100 anos, sugerem a seguinte questão:

Brasília será a capital de um país de 60 milhões de habitantes? Ou deverá ser estudada para administrar eficientemente o Brasil super desenvolvido do porvir? Falem as estatísticas, e como resposta, na mesma prancha: As estatísticas levam a concluir que o Brasil deverá atingir uma população de uns 300 milhões de habitantes em 100 anos. Brasília deve ser projetada para administrar um país deste porte.

Neste trecho está presente a perspectiva de crescimento conduzida pela forte expressão desenvolvimentista daquele período, contexto que produzia as mais distintas ideologias de progresso nacional.

Baseando-se num sistema metodológico de análises comparativas e localizado num período de euforia ideológica, a proposta contida na primeira prancha não nega a exaltação a que se deveria entregar a construção da Nova Capital.

A idéia de eficiência, uma constante no decorrer da proposta, articula-se na definição dos setores, do viário, nos elementos de infra-estrutura urbana, enfim, presente no cotidiano dos cidadãos. Assim o funcionamento da cidade é meticulosamente articulado junto às soluções básicas para a implantação urbana.

Nesse aspecto, o projeto dialoga com a idéia de *eficiência* legada do século XIX surgida junto do avanço da era industrial e sobre a qual o planejamento urbano, a previsão e controle rígido dos tráfegos da cidade poderiam sanar o caos herdado da desorganização.

Muitas das propostas de plano piloto buscavam evitar os problemas constantes dos grandes centros urbanos. A grande cidade brasileira foi constantemente negada como modelo urbanístico por apresentar uma deficiência muito grande na conciliação da era das máquinas em contraposição a uma rede estabelecida segundo as necessidades do século XVIII.

A proposição de vários equipamentos e planejamentos foi destinados a garantir a eficiência da cidade diante das dificuldades de planejamento, do zoneamento e da circulação. Portanto a dependência evidente à equipamentos enterrados no subsolo que eliminariam boa parte dos serviços comuns e da desorganização cotidiana exposta nas superfícies da cidade.

Na segunda prancha, Comunicações, um reconhecimento geral sobre a influência das vias de comunicação/circulação do país, e em especial para a área do Distrito Federal procura demonstrar a capacidade de influência dos planos nacionais para as redes locais:

A disposição das vias de acesso rodoviárias e ferroviárias influencia de forma capital a ossatura da cidade.³

Esta foi a razão da elaboração deste painel onde estão marcados os Planos Nacionais existentes com as sugestões para os acréscimos necessários à implantação da nova capital, as estradas radiais e as complementares em uma fase subsequente.⁴

Toda a área do Distrito Federal, portanto, deveria se estabelecer segundo um conjunto de vias distribuídas em duas formas principais: radiais e perimetrais para se interligarem com o restante do país. A equipe atribui a um sistema de comunicações a conformação inicial do plano da Nova Capital.

Nessa solução podemos encontrar duas principais características presentes na cultura urbanística moderna, a forma de disposição de vias radiais e perimetrais (Plano de Vias de Prestes Maia para São Paulo) e a abrangência regional, em que o plano para a cidade é diretamente articulado às condições estratégicas regionais. A forma da cidade, e de suas vias de comunicações, deriva do projeto do Distrito Federal.

Precedidas por um estudo nacional, as vias predominam como o instrumento ordenador do território e capaz de articular as esferas nas suas diferentes escalas. Nessas soluções são contempladas as comunicações pelas rodovias e ferrovias.

Com a denominação de Distrito Federal, a terceira prancha demonstra as principais propostas que definem o zoneamento da área demarcada. Partindo da delimitação das bacias hidrográficas definiu-se a função de cada área: na Bacia do Paranoá estaria a cidade, na Bacia do S. Bartolomeu estariam as áreas de agricultura, abastecimento e indústrias e nas Bacias Do Corumbá, do Rio Preto e do Maranhão estariam as zonas de pastagem e de grandes culturas.

Cria-se, portanto, um cinturão verde onde estaria toda a produção para o abastecimento da cidade e, centralizadas, as duas principais atividades: agricultura e industrial.

Zonas de abastecimento e de indústrias leves, no centro geométrico do Distrito Federal para drenar toda a produção, adequadamente servidas por rodo e ferrovias de traçado econômico e eficiente.⁵

Pelo esquema ilustrativo podemos perceber a ascensão de áreas predominantemente de serviços – em especial de abastecimento – para as áreas da cidade.

Na Bacia do S. Bartolomeu: *Zona Agrícola, Expansão Futura, Zona Residencial, Expansão Futura, Zona Industrial, Expansão Futura, Zona de Abastecimento.*

Na Bacia do Paranoá: *Parque do Paranoá e Jardim Botânico, Bosques protetores dos Mananciais (clubes campestres e acampamentos), Expansão Futura, Sítio da Capital e Zona Central.*

A equipe cria, portanto, cinturões verdes definidos segundo suas funções diferenciadas de abastecimento e lazer.

As Zonas de Pequenas Indústrias e a de Abastecimento (entrepósito de leite e matadouros) possuem um esquema diferenciado de circulação facilitando os acessos de carga e descarga através do esquema de *espinha de peixe* a partir da estrada de ferro no sentido contrário à estrada de rodagem.

Essas atividades não se encontram, como se tornou usual nos planos apresentados, nos limites da cidade. Sua localização fora destinada a partir do centro geométrico do quadrilátero do Distrito Federal, na margem leste do lago. Ou seja, as atividades de produção e abastecimento merecem atenção não apenas local ao explorar o território e seus recursos, mas são destacados a partir de sua localização regional.

Atrelada ao plano de vias e às condições naturais do local (às bacias hidrográficas), delineia-se o zoneamento. A totalidade da região fica demarcada pelo cultivo de agricultura, pelas zonas industriais, pelas zonas de expansão, e pelos parques e bosques como áreas de lazer e preservação.

Fica, assim, delineado o primeiro zoneamento funcional do Distrito Federal, atribuindo à concepção regional de desenvolvimento um caráter muito particular e de extrema importância para o funcionamento da cidade.

O Plano Diretor, exposto na quarta prancha, demonstra objetivamente os interesses dos autores na definição da cidade e seu formato.

A nosso ver, o Plano Diretor racional e economicamente ideal, deveria ter a forma de círculos concêntricos, com o Centro Administrativo localizado em seu centro geométrico, pela equidistância a todos os seus pontos periféricos, concentrando todos os edifícios públicos.⁶

Apresentam um esquema urbano rigidamente formal e contido nos braços da margem oeste do lago, apontando como áreas de futura expansão da cidade a sua margem leste. A predominância da forma pura sobre o sítio demonstra a intenção de sobreposição de uma idéia, de uma perspectiva ideal sobre as condições reais existentes. Um modelo posteriormente alterado segundo as restrições topográficas.

Em face das limitações no eixo norte-sul resultantes da cota de enchimento da barragem do Rio Paranoá, o traçado da área necessário foi achatado e tornou-se uma elipse, mantendo-se o centro administrativo em seu centro.⁷

Ao simplificar o modo de expansão urbana, o projeto define-a a partir da adequação de bairros satélites à cidade como seu principal meio de crescimento. Além das designações para as áreas produtivas agrícolas, industriais e de abastecimento, nada mais é tratado a respeito desse assunto.

O partido adotado teve por base a eficiência e a estética da cidade.

- . *Concentração dos edifícios públicos.*
- . *Proximidade da moradia do funcionalismo.*
- . *Disposição racional dos espaços verdes.*
- . *Facilidades de recreação física e mental.*
- . *Plano lógico e eficiente do abastecimento.*⁸

O zoneamento ficou estabelecido pelas principais atividades urbanas, entretanto não parece seguir qualquer esquema ou princípio teórico, pois além de intercalar diferentes áreas não estabelece normas e nem restringe em demasia as principais funções.

Zoneamento da Cidade

1. *Tapete verde*
2. *Centro Administrativo*
3. *Residencial dos Funcionários*
4. *Comercial*
5. *Serviços Ancilares*
6. *Faixa Verde*
7. *Ministros, Congressistas, C. Diplomático*
8. *Residencial da População Complementar*⁹

Uma seqüência de elipses tendo ao centro um quadrilátero seccionado por um grande espaço gramado – *mall* – que definem os principais limites formais da cidade.

Demarcado pela forte presença de espaços públicos e pela constância de áreas verdes, essas formas agrupam no seu interior as funções acima destacadas além de símbolos históricos e nacionais.

Comparativamente, a escala fornecida para o plano diretor parece não agregar uma grande área para a conformação da *cidade oficial*. Parece ter sido privilegiada a parte central, restando para suas periferias um modo de crescimento diferenciado do ponto de vista da circulação e da proximidade com o trabalho e serviços.

Essa diferenciação deve-se ao enfoque da proposta, que serve à *cidade oficial*, destinada aos funcionários federais e municipais, equipamentos e serviços urbanos. Ao seu redor concentram-se bairros destinados às *populações complementares*, e meios de expansão do plano. A única forma de ligação com a *cidade formal* é feita por uma via em cada *bairro satélite* que o liga às áreas comerciais.

*Bairros da população Complementar: Dispostos em forma radial, com avenidas que terminavam na faixa de comércio, entre a primeira e segunda elipse, estavam localizados os bairros da população complementar, não oficial, separados por faixas de áreas verdes, com o mesmo aproveitamento da faixa verde que envolve a última elipse da cidade oficial. A expansão destes bairros foi prevista para as penínsulas Norte, Sul e as outras margens do lago do Paranoá.*¹⁰

Já indicadas estão as áreas para o centro universitário – Cidade Universitária –, das residências para ministros, corpo diplomático e congressistas num retângulo na ponta leste da *cidade oficial*.

A Estação Rodo-Ferroviária, juntamente do edifício do Correio, gozam de uma localização privilegiada. Situam-se próximos ao centro administrativo, ou seja, no centro do plano, e é interligada por uma via subterrânea ao aeroporto. Assim são privilegiadas as comunicações gerais e ganham destaque os meios de transporte.

Uma extensa área verde após a última elipse marca a separação entre a *cidade oficial* da população complementar:

*Faixa Verde – Envolvendo a quarta elipse e separando a cidade oficial dos bairros destinados a população complementar, não oficial da cidade, foi localizada a 'Faixa Verde', onde ficariam localizados os clubes, os colégios secundários, faculdades, anfiteatros, áreas de laser, etc.*¹¹

A quinta prancha, Centro Administrativo, descreve o quadrilátero central do plano onde estão localizadas as principais funções administrativas, entre elas os poderes legislativo, executivo e judiciário, os ministérios, a prefeitura da cidade e a Estação Rodo-Ferroviária e o Correio.

A concentração e centralização dos edifícios públicos tornam a administração mais econômica e mais eficiente.

*A zona residencial dos funcionários envolvendo o centro administrativo, elimina o problema cruciante da condição.*¹²

Cortando o Centro Administrativo, encontramos um dos extremos do tapete verde (*mall*) sobre o qual estão instalados os principais edifícios dos três poderes do centro administrativo:

Os edifícios sede dos 3 Poderes da República ocupam posição destacada tanto no tapete verde como no centro administrativo.

*O Legislativo fica no centro por ser o prédio mais alto e de maior volume nos 3 Poderes.*¹³

O Centro Administrativo é caracterizado pela predominância de áreas verdes entre os edifícios, condição que lhe atribuem monumentalidade.

*Tendo como finalidade à administração do país, procuramos localizá-lo no quadrilátero central do Plano Piloto, com previsão de grandes espaços para a sua ampliação.*¹⁴

Sua circulação seria ordenada pelas vias limítrofes e aquelas correspondentes ao tapete verde, além de acessos internos. Os cruzamentos, preocupação recorrente entre os planos pilotos por significar uma forma de amenizar os problemas de trânsito nas grandes vias, não deveriam ocasionar perda de tempo no acesso a outras vias, para tanto os autores adotaram um primeiro sistema em rótulas para posteriormente ser substituído pelo cruzamento em nível, garantindo a fluência do trânsito.

A circulação, entretanto, não estava presente apenas na definição do sistema de vias locais e regionais, incorporava um segundo sistema, o Transporte Subterrâneo, explicado na sexta prancha.

A eficiência, como palavra-chave do projeto, era insistentemente procurada nas mais diversas soluções para a construção da cidade, influenciando sua forma e seu zoneamento. Essa diretriz fica evidente na incorporação do transporte subterrâneo como forma de otimização dos trabalhos.

É definido um sistema de linhas férreas entre o centro administrativo ao terminal Rodo-ferroviário e Correio e este ao Aeroporto. O projeto estabelece um segundo sistema de circulação sobre o qual prevalece um novo ritmo de trabalho a ser incorporado pela cidade nas linhas subterrâneas.

Abastecimento – das 5 às 8 horas
mobiliário de escritório
material de limpeza
material de papelaria
comestíveis e bebidas para as cantinas
Distribuição – das 8 às 18 horas
correspondência oficial
correspondência dos funcionários
processos
material confidencial (acompanhado)
Coleta
móveis para concerto
materiais imprestáveis
caixas e cascos vazios
papel usado (em sacos fechados)
*varredura (em sacos fechados)*¹⁵

Mecanicamente, a eficiência seria garantida pela coordenação total das atividades de serviços que garantiriam o conforto nas áreas de trabalho e serviços. Levado ao extremo, impondo um novo ritmo para o cotidiano, o plano busca manter o controle sobre as atividades mais peculiares.

A solução foi decorrente de um sistema similar utilizado na Biblioteca do Congresso Americano que, adaptado às condições da Nova Capital, ligava os terminais de transporte à área administrativa.

Vantagens deste transporte subterrâneo:
Ligação rápida e obrigada entre todos os edifícios do centro administrativo
Eliminação total do tráfego de caminhões e veículos de serviço
Ligação direta do correio geral às estações ferroviária e rodoviária
Ligação direta ao almoxarifado geral da cidade oficial
*Operação econômica, racional e eficiente.*¹⁶

A tentativa de diminuição do trânsito nas vias superficiais e a reorganização de setores através de novos horários a serem cumpridos restabelecem a ordem e salubridade nas cidades transformadas pelas máquinas de trabalho e transporte. Separam, portanto, as tarefas mecânicas e consideradas secundárias da vida cotidiana.

O valor simbólico da Nova Capital ficaria a cargo do seu principal elemento paisagístico, o Tapete Verde, tema da sétima prancha.

Inspirado no *mall* de Washington e designado para representar o maior símbolo da cidade, esse grande canteiro verde corta quase a totalidade do plano diretor da cidade ligando seus extremos. Articula o Palácio da Alvorada ao edifício da Prefeitura.

Apesar da coincidência da designação não há por parte da equipe nenhuma menção de referências às concepções de cidade-jardim do século XIX, entretanto demonstra a predominância de áreas verdes em grande parte de seu conjunto:

Brasília será uma cidade jardim, onde se destacará o seu 'tapete verde'.

*Pela sua originalidade e forma tornar-se-á a característica da cidade, como a Torre Eiffel é a de Paris.*¹⁷

Os maiores monumentos do país localizam-se nessa grande área pública contando a história nacional em ordem cronológica.

Monumentos comemorativos da História do Brasil:

1. *Descobrimento*
2. *Brasil Colônia*
3. *Epopéia das Bandeiras*
4. *Inconfidência Mineira*
5. *Reinado*
6. *Independência*
7. *2º. Império*
8. *Heróis da Guerra do Paraguai*
9. *Abolição da Escravatura*
10. *Proclamação da República*
11. *Pantheon dos Presidentes da República*
12. *Fundação da Cidade*¹⁸

Numa seqüência de eventos, esse grande tapete verde concentra valores simbólicos para a Capital Federal pois, ao agrupar em forma de monumentos os principais fatos da história brasileira, transfere o foco das funções administrativas da cidade para o seu caráter simbólico.

Ilustrando de forma didática os principais fatos, a cidade monumentaliza-se tornando ela própria no símbolo da ascensão de uma evolução histórica. Ao iniciar os fatos com o descobrimento do Brasil e atingir o ápice dessa narrativa com a própria fundação da cidade, a proposta demonstra sua estreita preocupação com os valores nacionais. Idealizando o pensamento nacionalista, o Tapete Verde faz da própria cidade um museu a céu aberto. A imagem da Nova Capital constrói-se sobre uma mentalidade figurativa e pretérita, descrevendo os fatos históricos numa linearidade didática e simplificada.

As demais estruturas de zoneamento da cidade dividem-se em áreas residenciais e na Zona Comercial, esta presente nas descrições da oitava prancha.

Situadas nos anéis mais estreitos das elipses concêntricas, essas áreas não admitem qualquer tipo de função habitacional em seus edifícios, restringindo apenas ao comércio e serviços.

A zona comercial servirá comodamente a toda população; não existirão problemas de:

Estacionamento para a população flutuante e a efetiva dos prédios

*Carga e descarga para as lojas.*¹⁹

Está presente a intenção de, ao organizar esses centros nos anéis próximos à concentração habitacional e de forma linear (ao longo da elipse), eliminar os problemas mais pertinentes à cidade, o de distâncias e de dimensionamento.

*A zona comercial foi colocada entre as duas zonas residenciais, ocupando o espaço entre a primeira e segunda elipse. Foi colocada de tal forma para que estivesse equidistante das duas zonas e fosse atravessada pelo fluxo de funcionários em deslocamento para suas repartições ou, em sentido inverso, em direção a zona de lazer, na faixa verde.*²⁰

A disposição dos edifícios e suas volumetrias articulam espaços a serem alternados mantendo a unidade do projeto e evitando a monotonia. Prédios esparsos, com alternância no uso e nas volumetrias das quadras criam jogos horizontais e verticais. As lâminas e os volumes horizontais percorrem boa parte das áreas limítrofes às avenidas.

Todo o sistema de circulação favorece a adequada transposição entre as diferentes áreas sem perda de tempo.

A utilização dos edifícios e das quadras ficaram assim definidas:

Quarteirões de Comércio
Lojas no Térreo (com subsolo)
Magazines, restaurantes, etc. no 2º. pav.
Escritórios e consultórios nas torres
Quarteirões Alternados
Igrejas, bibliotecas de bairro
Cinemas, teatros, hotéis
*Associações de classe, etc.*²¹

Apesar da extrema funcionalização das zonas que compõem a cidade, existe uma tentativa de aproximar algumas funções.

A prancha nove trata da Zona Residencial dos Funcionários.

A vida do funcionário será amena.
. Proximidade do local de trabalho
. Berçário, jardim de infância, escola primária, play-ground e célula de comércio, dentro da quadra, com acesso fácil e sem travessia de rua
*. Comércio, igreja, diversão, clubes e serviços ancilares a curta distância.*²²

O sistema criado para a distribuição das habitações conta, ainda, com áreas livres com acesso direto pelas vias em *cul de sac* onde estariam localizados os principais serviços: as *escolas*, as *creches* e o *comércio vicinal*, de forma a não haver grandes travessias de ruas para o seu acesso. Esse esquema é repetidas vezes utilizado em todas as áreas destinadas à residência.

As áreas de *Recreação Prevista* foram separadas por classificações etárias:

Crianças: *gramados junto às residências; playgrounds, áreas calçadas dentro do quarteirão e recreios cobertos;*

Jovens: *gramados junto às residências, playgrounds, piscinas, áreas de patinação, campos de esportes, clubes recreativos e bosques para acampamentos e piqueniques;*

Adultos: *campos de esporte, piscinas, áreas de patinação, áreas calçadas dentro do quarteirão, parques, clubes recreativos, clubes náuticos.*

Segundo o quadro de distâncias a serem percorridas pelos moradores, o esquema adotado privilegia a centralidade da moradia com relação às áreas de trabalho e lazer. Serviços e comércios localizam-se nas unidades vicinais, nos vazios ao final das vias de acesso às moradias.

Todo o esquema está subordinado ao zoneamento e à forma da cidade marcada pelos anéis viários.

A zona destinada aos Serviços Ancilares é tratada na prancha dez. Localizada entre as áreas de moradias, no segundo anel mais estreito (mais externo da elipse) estariam localizados os serviços:

Municipais: oficinas de consertos, garagens, laboratórios de ensaio, depósitos e silos de material, usina de asfalto, distritos de obras, delegacias de polícia, tribunais de polícia, depósitos de presos (pequena detenção), corpos de bombeiros, mercado municipal e almoxarifado.

Federais: garagens, tipografia do Diário Oficial e corpo de guardas.

Serviços de Utilidade Pública: futuras estações telefônicas, sub-estações de energia elétrica, garagens de ônibus urbanos, garagens de ônibus interurbanos, posto de manobras dos serviços de utilidade pública.

*Particulares: depósito, oficinas de consertos, tipografias, oficinas de jornais, laboratórios, padarias (fabricação) confeitarias (fabricação)*²³

Confinando todas essas atividades numa área retirada, os autores buscam articulá-las com o restante da cidade pelos trilhos subterrâneos. Assim garante-se as distribuições de materiais e serviços de modo a não prejudicar o trânsito cotidiano e a causar perda de tempo nas vias superficiais:

*Esta zona resolve o problema estético da parte feia das cidades. Tudo o que for anti-estético terá frente para as áreas internas das quadras, assim como o local de carga e descarga.*²⁴

Novamente faz-se presente as concepções estéticas e técnicas para se garantir a eficiência da cidade.

A articulação de vias garante à cidade a sua eficiência e seu embelezamento ao afastar da superfície todo e qualquer movimento de cargas e serviços.

As Vias Públicas, apresentada na prancha onze, mostra a estratégia de circulação para toda a cidade.

O sistema é composto por 10 tipos de vias superficiais no traçado geral e de tipologias de cruzamentos em que um sistema abrangente e hierarquizado garante e caracteriza cada setor urbano.

As artérias não terão obstáculos; cruzarão em diferentes níveis.

O acesso a elas será feito por alamedas secundárias, onde desembocarão as pequenas transversais.

Em todas as artérias, as pistas opostas serão separadas por gramados, onde se localizarão postes de iluminação.²⁵

O padrão estabelecido para as calçada prevê uma área arborizada de 3m de largura e uma área gramada sob a qual estarão vários dos serviços públicos subterrâneos (5m de largura). Resta ao pedestre 2 metros. A justificativa para a *faixa de passagem das tubulações dos serviços públicos* dá-se pela necessidade em concentrar esses equipamentos em lugar de fácil manutenção e reparo.

Toda a trama viária segue os esquemas anteriormente delineados pela comunicação regional, sob os quais predominam as diretrizes radiais e perimetrais para a eficiente circulação nas diferentes escalas.

As pranchas finais, de números doze e treze, tratam dos Serviços de Utilidade Pública, buscando sistematizar os traçados viários com os de transporte público, água, esgoto, correios e telégrafos, distribuição elétrica e de telefonia.

Como conclusão geral:

O plano adotado favorece técnica e economicamente a construção, a manutenção e a operação dos serviços de utilidade pública.²⁶

Notas

¹ Plano Diretor para Nova Capital, p. 01.

² Prancha 01 – População.

³ Prancha 02 – Comunicações.

⁴ Plano Diretor para Nova Capital, p. 02.

⁵ Prancha 03 – Distrito Federal.

⁶ Plano Diretor para Nova Capital, p. 03.

⁷ Plano Diretor para Nova Capital, p. 04.

⁸ Prancha 04 – Plano Diretor

⁹ Prancha 04 – Plano Diretor.

¹⁰ Plano Diretor para Nova Capital, p. 04.

¹¹ Plano Diretor para Nova Capital, p. 04.

¹² Prancha 05 – Centro Administrativo.

¹³ Prancha 05 – Centro Administrativo.

¹⁴ Plano Diretor para Nova Capital, p. 03.

¹⁵ Prancha 06 – Transporte Subterrâneo.

¹⁶ Prancha 06 – Transporte Subterrâneo.

¹⁷ Prancha 07 – Tapete Verde.

¹⁸ Prancha 07 – Tapete Verde.

¹⁹ Prancha 08 – Zona Comercial.

²⁰ Plano Diretor para Nova Capital, p. 07.

²¹ Prancha 08 – Zona Comercial.

²² Prancha 09 – Zona Residencial dos Funcionários

²³ Prancha 10 – Serviços Ancilares.

²⁴ Prancha 10 – Serviços Ancilares.

²⁵ Prancha 11 – Vias Públicas.

²⁶ Prancha 13 – Serviços de Utilidade Pública.

Brasília - Plano Piloto

José Geraldo da Cunha Camargo, arquiteto

O plano diretor reúne as idéias centrais para a Nova Capital, excluindo questões sobre formas de expansão, detalhamentos e dimensionamentos de equipamentos. Restringe-se à área destinada ao poder administrativo, subordinando a maior parte das atividades aos seus trabalhadores e às funções a eles vinculadas.

A proposta define, sobretudo, condições para a definição de um centro administrativo federal sobre o qual são instaladas atividades comerciais e de serviços ligadas aos funcionários públicos.

Assim sendo, de acordo com o programa estabelecido, não nos preocupamos com detalhes e minúcias, lançamos idéias e princípios urbanísticos que definem as características principais do traçado e da alma da metrópole.¹

Apropriando-se de conceituações internacionais para o desenvolvimento da cidade, o autor destaca a necessidade de relacionar tais soluções com as características nacionais e, sobretudo, à função administrativa da Nova Capital. Entretanto, o respeito às tradições nacionais e a busca pela solução urbanística condizente às peculiaridades brasileiras são apontadas como essenciais para a composição do plano.

A aproximação entre religião e política explicita uma das formas do tratamento entre o pensamento internacional e a cultura nacional:

O aspecto geral da cidade reflete as características do povo brasileiro em suas mais altas aspirações democráticas, profundo sentimento religioso e tradições históricas.²

São expostas, então, as duas principais premissas que estarão refletidas na sua forma urbana. A partir das células ministeriais estariam garantidos 1. o pequeno distanciamento entre casa-trabalho e 2. condições de zoneamento que atribuíssem liberdade ao arquiteto para a composição da cidade a partir de seus edifícios.

Especial cuidado tivemos para resolver o percurso casa-trabalho, um dos maiores problemas da maioria da população, que é desprovida de condução própria.

Demos liberdade aos arquitetos, em sua livre composição dos blocos arquitetônicos, como respeito à sua criação e imaginação e aos interesses das iniciativas particulares, ressalvados os princípios urbanísticos adotados.³

O primeiro aspecto refere-se ao problema mais presente nos grandes centros, a ineficácia da circulação intra-urbana devido à falta de planejamento da cidade. Reivindicação constante nos demais planos apresentados, para José Geraldo a solução encontrava-se na aproximação dos funcionários aos seus serviços, descentralizando a área administrativa. Células funcionais caracterizadas por ministérios englobariam funções comerciais, de serviços e residenciais, estabelecendo pequenos centros autônomos.

O segundo aspecto posiciona-se contra a uniformização da paisagem da cidade. Garantir o controle urbanístico sem obstaculizar a produção do arquiteto muitas vezes ligada às iniciativas particulares. Dá-se, portanto, o reconhecimento da esfera das iniciativas privada e pública, como construtoras e gestoras dos espaços urbanos.

Ao apresentar o Traçado da Cidade o autor destaca a questão técnica da adaptação do traçado à topografia. As condições naturais do sítio tornam-se cruciais para a implantação da cidade, sobretudo nas divisões funcionais das Unidades Ministeriais. A distribuição de água e a coleta por gravidade de esgoto e água pluvial são garantidas pelo traçado e pelo aproveitamento das condições naturais do terreno.

A cidade é articulada, principalmente, pelo potencial dos recursos naturais que ela oferece.

Adotamos um traçado que pudesse resolver, pela melhor maneira, os problemas de água e esgoto e que permitisse dividir a cidade em áreas aproximadas de 550 ha., área esta que adotamos para formação de unidades urbanas por nós criadas e denominadas UNIDADES MINISTERIAIS.⁴

No extremo leste do projeto situam-se as áreas voltadas ao lago. No outro extremo situam-se serviços mecânicos (pela proximidade à estação rodoviária), áreas de lazer popular, comércio atacadista, indústrias leves e bairros proletários, ligados diretamente ao tipo de serviço oferecido.

Vale destacar duas importantes observações: a predominância, numa cidade administrativa, de indústrias no seu limite urbano e a preconização de habitações para classes mais pobres.

Pragmático, o plano reconhece as necessidades cotidianas de todos os setores sociais e estabelece um modelo de zoneamento, a cada setor uma concentração específica de mão-de-obra.

A presença de indústrias e residências que atendam à demanda de seus trabalhadores (definidas a partir de localizações muito próximas) aproxima-se muito de modelos de vilas industriais que atrelavam as habitações dos operários à própria indústria.

Numa grande faixa central na direção E-W, cortando toda a área projetada da cidade localizam-se os principais símbolos cívicos, administrativos, religiosos e comerciais, além da predominância de muitas áreas verdes. Essa área centraliza as principais atividades da Capital Federal:

*O sentimento cristão de nosso povo acha-se altamente representado pelo monumental Cruzeiro, um dos elementos marcantes de nossas tradicionais cidades, localizado em ponto de maior evidência, como a nos lembrar os primeiros nomes de nossa Pátria.*⁵

*Os TRÊS PODERES DA NAÇÃO foram situados num único parque, no ponto mais alto da cidade, equidistantes entre si e do Monumento máximo da mesma, o Cruzeiro.*⁶

Assim fica estabelecida a união entre os símbolos político e religioso refletindo uma peculiaridade nacional. Destacados pela sua posição hegemônica, ambos gozam de predominância na paisagem por se encontrarem no ponto mais alto do sítio.

*Uma grande avenida ligou os dois pontos de maior interesse - da cidade -: a praça dos Três Poderes com o Cruzeiro Monumental na parte mais elevada e o lago, no ponto de maior superfície d'água e, portanto, de maior valor paisagístico.*⁷

Quanto à habitação, preservou-se a tranquilidade e o sossego com o seu isolamento dentro das Unidades Ministeriais, separando-as com canteiros de árvores das ruas mais movimentadas.

Em Critérios de Localização descreve dezoito itens que compõem o programa para a cidade localizando-os segundo o zoneamento estabelecido.

Distribuído como foco maior de importância da cidade estão os *TRÊS PODERES DA NAÇÃO*, as *EMBAIXADAS*, a *CATEDRAL*, a *GRANDE CONCHA ACÚSTICA* compondo a principal parte da cidade. Criam uma cenografia ao incorporar, num grande parque, os elementos de maior importância paisagística.

Contínuos a esse setor, estão distribuídos ao longo da avenida central o *CENTRO COMERCIAL DE PRIMEIRA GRANDEZA* e a *PREFEITURA MUNICIPAL*.

*O ajardinamento da parte central da grande avenida que vai ter ao lago, numa faixa de aproximadamente 150m de largura, permitirá apreciar grande parte do Cruzeiro, mesmo por aqueles que estiverem na sua extremidade oposta, ou seja, próximo ao lago.*⁸

Plurifuncional, a parte central do projeto, agregando valores simbólicos, cívicos, religiosos, culturais, administrativos e paisagísticos, demonstra a flexibilidade do plano em não se prender a esquemas rígidos, monofuncionais.

As *ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS E RODOVIÁRIAS*, localizam-se próxima ao início do grande eixo, no extremo oposto ao lago, intermediando o limite da cidade no seu quadrante oeste.

A partir do sistema de vias as estações mantêm-se interligadas com todos os demais setores da cidade. Equipamentos de grande porte como *COMÉRCIO ATACADISTA*, *OFICINAS GRÁFICAS E PEQUENAS INDÚSTRIAS*, *OFICINAS DE REPAROS*, *QUARTEL CENTRAL DE BOMBEIROS*, *HOTÉIS DE CATEGORIA MÉDIA*, *PRAÇA DE ESPORTES* e a *FEIRA DE AMOSTRAS PERMANENTE* situam-se ao redor das estações e delimitam a cidade na sua zona oeste, permitindo o fácil acesso de veículos, com rapidez, e a proximidade com o *BAIRRO PROLETÁRIO*.

As áreas verdes também se destacam no plano:

O JARDIM BOTÂNICO teve sua localização diametralmente oposta⁹ ao Zoológico, a fim de, com este, dividir as zonas de recreação instrutiva da Metrópole. (...)

O *HIPÓDROMO* e a *CIDADE UNIVERSITÁRIA* forma situados afastados da cidade, porém tendo garantidas as facilidades de acesso.

Nos Princípios Básicos para o Plano Piloto para a Capital Federal o autor retoma os dois elementos-chaves em que baseia o projeto.

1º DESCENTRALIZAÇÃO DOS SETORES DE TRABALHO, PELA DIVISÃO DA CIDADE EM UNIDADES MINISTERIAIS.

2º LIBERDADE MÁXIMA ÀS SOLUÇÕES ARQUITETÔNICAS.

O primeiro item refere-se à definição de 10 Unidades Ministeriais para todo o plano. Essas unidades agrupam funções comerciais, de serviços e lazer, habitacionais, etc., e um ou mais ministérios. Esse princípio garante a proximidade de deslocamentos entre casa-trabalho.

*Baseando-nos em que a Cidade terá uma vida quase totalmente burocrática, com atividades relacionadas com os diversos Ministérios, dividimos a mesma em 10 Unidades Ministeriais, cada qual com seu Centro Cívico e Comercial próprios, tendo assim vida própria.*¹⁰

Ministérios afins poderiam compor uma única Unidade Ministerial. Assim o projeto elaborou apenas um modelo de distribuição do programa das unidades ao qual se remetem os demais.

As unidades são atendidas pelo *PARQUE MINISTERIAL*, com seus edifícios destinados aos seus diferentes setores, e do *CENTRO COMERCIAL LOCAL*, calculado para dar grande autonomia à Unidade Ministerial (...)¹¹.

Cada Unidade concentra cerca de 43000 habitantes (densidade de 78 hab/ha.), e é formada por dois bairros divididos igualmente em área e população.

O *CENTRO MINISTERIAL*, com cerca de 390 km², compreende dois ministérios, o comércio local, (...) escritórios para profissionais liberais, Posto de Saúde, Pronto Socorro, Posto de Bombeiros, cinemas, teatro, etc. Ainda nesta área encontramos uma praça destinada a um Clube Esportivo para a Unidade Ministerial.¹²

Cada Bairro é composto de cinco Freguesias. O CENTRO DO BAIRRO é formado por um parque calculado na base de 3 m² por habitante do bairro, onde serão localizados cursos secundários e de comércio, correio, restaurante, bares, cinemas, etc.

*Cada FREGUESIA tem área aproximada de 47 ha. E população média de 4300 hab., com uma densidade de 91,5 hab/ha. O CENTRO DA FREGUESIA é formado por um parque com uma área de 12 m² para cada habitante da Freguesia, perfazendo o total aproximado de 48000 m².*¹³

No parque central da Freguesia estariam localizadas escola primária, creche, escola maternal, clubes de professores e pais, igreja paroquial, pequeno comércio, lavanderia, mercado, entre outros. Equipamentos de pequeno porte atendem a uma demanda local e privilegia a vida cotidiana.

A divisão dos lotes foi proposta a beneficiar o comprador individual e a habitação coletiva, delineando áreas e formas de ocupações diferenciadas para cada caso.

Fica evidente, nessas divisões, que o autor partiu de uma estrutura macro, as Unidades Ministeriais, constituindo grandes células e, ao defini-las, aproximou-se da caracterização das menores partes da célula, seus lotes. Para as suas distribuições, a partir das quais definem-se os desenhos de cada célula, optou-se por privilegiar o tráfego de pedestres, sobretudo o acesso das crianças às escolas.

*Dispusemos todos os lotes da Freguesia, de maneira a permitir o acesso das crianças às escolas maternal, jardim de infância e primária, sem terem necessidade de atravessar uma só via de tráfego de veículos.*¹⁴

O esquema montado recupera algumas das experiências dos modelos de Unidades de Vizinhança e de organização urbana a partir da garantia de autonomia e tranquilidade para seus cidadãos.

A disposição das escolas e equipamentos comunitários no centro da menor unidade de cada célula aponta para o privilégio do convívio cotidiano nessa esfera, atribuindo à escola o atributo da distribuição dos lotes residenciais.

Descentralizando as funções administrativas e suas respectivas habitações, o plano integra a esse cenário as demais funções necessárias para a convivência dos cidadãos. Porém o ideal de eficiência conta com a rigidez e inércia do desenvolvimento da cidade ao supor que cada Unidade Ministerial centralizará os respectivos funcionários daquela área. Condição de controle presente em outros planos apresentados.

A diversidade como padrão e a autonomia gozada em cada célula aproxima a proposta aos modelos e ideologias das Unidades de Vizinhança e da concepção de cidade-jardim de E. Howard, em que populações concentradas em pequenos centros garantiriam a densidade e a ocupação de uma grande área a partir da interligação dessas unidades. Privilegiando o contato social e a vida comunitária.

Definida a estrutura geral da cidade e os modelos a serem adotados, o autor delimita algumas regras para a constituição arquitetônica da Nova Capital. Afim de garantir a diversidade arquitetônica da Nova Capital:

*(...) respeito que devemos ter para a livre solução e composição arquitetônica, sem as restrições a que obriga o pré-estabelecimento dos blocos arquitetônicos, independentemente da finalidade a que se destinam. (...) adotamos uma área de piso para cada lote, de acordo com a sua localização dentro do plano urbanístico, área esta dada em função de sua utilização, dimensão do lote e densidade demográfica prevista para aquela zona. É exigido, ainda, um afastamento mínimo da construção às divisas, para a garantia de qualquer solução individual dos prédios, sem interferência das edificações vizinhas, quanto à iluminação, ventilação e estética dos mesmos.*¹⁵

Podemos notar, nessas regras, a tradição higienista e de embelezamento recorrente nas legislações provenientes do início do século nas grandes cidades brasileiras.

*Desta maneira verificava-se a possibilidade real do arquiteto realizar sua obra com caráter plástico original, variado, que complementado com as edificações já existentes, dará ao local e, em consequência, à própria Metrópole, um aspecto de vida e movimento.*¹⁶

Quanto à Área e Densidade Demográfica da Cidade foram estabelecidos alguns níveis diferenciados para cada setor, dependendo da concentração de áreas livres como parques, cemitérios, etc. Entretanto a média estipulada é muito baixa e a população absoluta está pouca abaixo da prevista pelo concurso.

Em se tratando de um plano diretor, portanto pouco abrangente nas formas de expansão, a área projetada beneficia apenas a população diretamente ligada às funções administrativas e a elas dependentes o que nos faz compreender melhor a baixa densidade média.

*A cidade terá, assim, o total de 10964 ha., contando-se com a grande faixa de parques entre a perimetral e o lago, a zona industrial, praça de esportes, etc., e com uma população calculada de 450000 hab., uma densidade demográfica bruta de 41,33 hab/ha.*¹⁷

A justificativa utilizada para a baixa densidade refere-se à continuidade do perfil de pouco povoada a área do Novo Distrito Federal. Respeitando as peculiaridades culturais da região quanto às suas características sociais:

*Achamos conveniente adotar, para esta nóvel Capital, uma densidade demográfica bruta relativamente baixa, a fim de evitar grande contraste com a densidade comum ao Planalto Central, ainda bem abaixo da que foi adotada para a Cidade, e, por serem as terras, até o momento, de pouca valorização econômica, visto que, até então, tem sido utilizadas para a exploração em forma empírica da pecuária.*¹⁸

O Sistema de Circulação dos Veículos Coletivos é articulada segundo as principais vias a fim de evitar perda de tempo entre as ligações dos diferentes setores.

Nas áreas habitacionais ficou definido o tráfego separado de pedestres e destinado às crianças. A distinção cumpre a finalidade em se atingir diretamente escolas e creches sem cruzar as vias de automóveis. A perimetral e a via central no eixo E-W são destacadas pela sua caracterização a partir de grandes massas verdes.

Ainda que o projeto não faça menção ao modo de crescimento da cidade, o autor trata do desenvolvimento urbano segundo um método, esse tópico é tratado em Primeira Etapa de Evolução da Cidade.

Para o início da urbanização seriam previstas três principais obras: o parque dos Três Poderes e o das Embaixadas; as vias principais (perimetral e as vias de interligação das Unidades) apenas com as condições mínimas para a circulação, sem asfalto e com intersecções simples excluindo, a priori, os grandes trevos, etc.; e os Centro das Unidades Ministeriais com seu Parque Ministerial e uma única Freguesia.

A partir de uma estrutura preliminar que garante as condições mínimas de acesso, moradia, trabalho e cuidados médicos fica estabelecida a forma, simples, de implantação do projeto.

Os anexos apresentados: Relatório Preliminar sobre o Abastecimento de Água e os Esgotos Sanitário e Pluvial da Futura Capital da República dos Estados Unidos do Brasil, Sugestões para o Abastecimento de Brasília, Estudo do Potencial Agrícola dos Solos da Futura Capital Federal, Sugestões sobre a Possibilidade de Uso Agrícola dos Solos da Área da Futura Capital Federal com Vistas ao Abastecimento da Mesma, Considerações Preliminares para Planejamento de Serviços de Irrigação em Brasília correspondem à afinidade com as questões técnicas do sítio e a implementação de condições básicas para a cidade.

Demonstrando a importância dessas considerações na formulação de um plano urbano, toda a rede de infra-estrutura fora articulada em correspondência às características do terreno. Pode-se reconhecer, nessas diretrizes, alguns aspectos influenciadores do traçado geral do plano e da organização e distribuição dos principais setores.

Buscando compatibilizar a farta existência de água na região e o declive acentuado em direção ao lago projetado prevê-se elementos que não interfiram na paisagem construída e utilize da melhor forma o potencial existente.

Assistido pela consultoria do escritório de Saturnino de Brito Filho, o plano adota sistema de esgotamento de separador absoluto aproveitando a condição topográfica:

*Dest'arte as principais artérias e ruas foram traçadas pelos vales e talvegues, embora pouco definidos, em vista de se tratar de terreno pouco acidentado. Por outro lado os braços do grande lago artificial deverão ter as suas margens convenientemente corrigidas através de diversos cais de saneamento, a fim de criar uma linha divisória bem nítida entre a superfície líquida e o terreno circunjacente, aproveitável, aterrando-se as zonas de pequena profundidade.*¹⁹

O acompanhamento das proposições do Relatório Belcher e das descrições sobre as características ambientais também possibilitou a busca de novas soluções para o aproveitamento dos mananciais da área. Uberlândia, Ceres e Anápolis foram cidades consideradas como pólos de abastecimento regional.

Facilitar e otimizar os serviços agrícolas seria outra hipótese lançada pelo plano ao incorporar nas definições para a Nova Capital a criação de um instituto:

*(...) promover, como medida de prioridade, a instalação de um Instituto Agrônômico, sem as peias dos órgãos burocráticos existentes, abrangendo, sob uma direção única, todos os setores de pesquisa, fomento, reflorestamento, biologia e solo num só órgão, com direção única, a fim de se evitar a falta de entrosamento que existe nos órgãos federais e estaduais no país.*²⁰

Notas

¹ CAMARGO, José Geraldo da Cunha, Brasília - Plano Piloto, Rio de Janeiro, 1957, p. 01.

² Idem, p. 01.

³ Idem, p. 01.

⁴ Idem, p. 01.

⁵ Idem, p. 01.

⁶ Idem, p. 02.

⁷ Idem, p. 02.

⁸ Idem, p. 03.

⁹ Idem, p. 04.

¹⁰ Idem, p. 05.

¹¹ Idem, p. 05.

¹² Idem, p. 06.

¹³ Idem, p. 06.

¹⁴ Idem, p. 07.

¹⁵ Idem, p. 07.

¹⁶ Idem, p. 07.

¹⁷ Idem, p. 08.

¹⁸ Idem, pp. 07/08.

¹⁹ Idem, p. 13.

²⁰ Idem, p. 18.

Plano Piloto Da Nova Capital Do Brasil

Pedro Paulino Guimarães, Luiz Mario Sarmiento Brandão, José Lambert de Mattos Dodibei, Theodore Ding-Wen Wu, Carlos Enrique Virviescas Pinzón e Róger Solórzano Marín. Planejamento Agrícola: Luiz Mariano Paes de Carvalho

O projeto apresentado caracteriza-se pela exploração das vertentes estrangeiras segundo as necessidades nacionais, expondo-as de forma explícita e coerente com o conjunto da proposta.

Acreditamos termos focalizados todos ou quase todos os aspectos de maior relevância do problema e os resultados estão consubstanciados neste relatório. Nele, procuramos argumentar com clareza para conseguir uma compreensão nítida de como encaramos e solucionamos os diversos pontos de programa.¹

Na Introdução, o plano expõe uma leitura histórica das condições urbanas nas suas diferentes fases, incorporando para isso a análise sob os pontos de vista produtivo e econômico, predominantemente.

Inicia-se o plano com a legitimação da transferência da Capital Federal como forma de equilibrar as condições de vida dos brasileiros. A mudança da Capital significava, além do cumprimento da constituição e dos desejos mais remotos da sociedade, uma redistribuição de riquezas e do desenvolvimento do país. A integração física deveria ser a força-motriz das transformações sociais.

Imperativo constitucional, a mudança da Capital é, também, imperativo de sobrevivência, pelas circunstâncias que vêm desequilibrando o progresso do país.

Dotado de território vastíssimo e de escassa e mal distribuída população, o Brasil terá, com a medida, não uma panacéia para os males que o afligem, porém uma salutar base de fortalecimento.

Reivindicações dos Inconfidentes de 1789 e, desde então, na ordem do dia, a interiorização da Sede do Governo tem tido suas vantagens e desvantagens amplamente debatidas e a permanência nos dispositivos das Constituições de 91, 34 e 46, representa, por si, argumento decisivo para a realização.²

Retomando o mito bandeirante e a estagnação da colonização no litoral reconhece a necessidade de uma nova interiorização conseguida através da transferência da Capital Federal:

As fronteiras políticas do Brasil foram fixadas pelos bandeirantes em brilhante episódio, mas à ação pioneira não se seguiu consolidação que tornasse efetiva a ocupação do território conquistado.³

(...) Faltou, também, uma segunda frente marítima, para o Pacífico, que à semelhança do ocorrido nos Estados Unidos, forçasse o cruzamento permanente e conseqüente colonização do território.⁴

Num breve histórico, o plano trata das transformações da economia brasileira. Tendo evoluído de uma economia agrícola de monocultura para a industrial, o país defrontou-se com o êxodo rural e o despreparo das cidades em receber tamanho contingente de mão-de-obra:

O crescimento urbano excessivo, fruto do êxodo rural, se impôs com todos os malefícios que sentimos. No quadro da cidade, apareceram os problemas da super-população traduzidos no congestionamento da circulação e dificuldades de transporte, condições deploráveis de habitação, de recreio, de higiene, de abastecimento, o ruído, a inquietação. O esgotamento nervoso, a debilidade física, o afrouxamento de padrões morais, foram as decorrências para o habitante da cidade, enquanto que, no campo, o panorama era o abandono de terras, a derrocada de propriedade agrárias, o ermo em enormes áreas.⁵

A transferência da Nova Capital representava um momento de reflexão para exercitar novas formas urbanas em contraposição ao desgastado modelo de cidades sem planejamento. Diante das mazelas urbanas em que se transformaram os grandes centros urbanos, a proposição de uma Nova Capital no interior descolonizado do país evocava medidas milagrosas para o equilíbrio econômico e social da nação.

Estando o norte, nordeste e centro-oeste, dois terços, pois do seu território, em virtual estado de abandono, o Brasil necessita, nessas regiões, de um grande elemento de polarização para as forças vivas de progresso. A interiorização da Capital, num país como o nosso, de governo pronunciadamente centralizado, cumprirá, de maneira feliz, essa função. O seu deslocamento para o planalto central levará a essa enorme região um centro de irradiação cultural e de progresso material, colocando-a, além do mais, em posição de equidistância de todos os seus extremos.⁶

Uma estratégia política regional, elemento disseminador do desenvolvimento no interior do país.

*A localização da cidade em região central do país provocará a intensificação das ligações ferroviárias e rodoviárias entre o Norte e o Sul, entre a costa e o extremo oeste, pela existência, a meio caminho, de um núcleo da sua importância, (...). O resultado será somente comparável ao desbravamento feito pelos bandeirantes do século XVII (...)*⁷

Interesses geopolíticos e estratégicos militares também contribuíram na defesa da transferência. Temendo ataques a aglomerações demográficas, a Nova Capital auxiliaria na redistribuição populacional pelo território. O urbanismo retoma suas raízes de organização espacial em defesa de seu território.

A situação da orla marítima em contraposição ao interior do país *implica numa série de perigos para a tranquilidade da Nação, em face de reflexos das conturbações internacionais não remotas que sobre ela possam incidir.*⁸

Diante da defesa pela transferência, o autor elenca algumas possíveis vantagens com a saída da Capital Federal da cidade do Rio de Janeiro. Em sua leitura, a cidade foi vítima de prejuízos incontáveis devido ao seu rápido crescimento e às suas características topográfica limitantes à expansão. Resultado irreversível, os congestionamentos e as grandes distâncias a serem percorridas provocaram a desorganização de toda a cidade.

O Rio de Janeiro deveria, portanto, retomar seu potencial de porto marítimo e pólo cultural.

Diante da expressividade dos argumentos favoráveis à transferência, o desenvolvimento de Aproveitamento Agrícola da Região identifica o aproveitamento dos recursos naturais a serem potencializados para uma cidade nova. Ao contrário de muitos posicionamentos, prevalece um caráter preservacionista, exigindo um planejamento regional para que outras áreas sanem o déficit, por exemplo, da má qualidade do solo para cultivo agrícola.

O planejamento regional vincula-se, portanto, às condições de exploração dos recursos naturais e da organização rural do Distrito.

O baixo potencial agrícola, vinculado à caracterização do solo de baixa qualidade para plantios e pastagens, não significa empecilho para a implantação de uma cidade administrativa.

(...) ponderáveis circunstâncias favoráveis determinam a escolha do sítio quanto à posição geográfica, às condições geológicas, geomorfológicas, climáticas, sanitárias, estratégicas, políticas e outras mais, o que torna certos obstáculos, aparentemente difíceis, perfeitamente superáveis.

*Inicialmente, podemos argumentar que a nova capital será essencialmente administrativa. Sua população não terá, quase em totalidade, outras preocupações. Portanto, o desenvolvimento de uma cidade em tal situação, desde que seja alcançado um mínimo aconselhável quanto à produção agrícola, torna-se perfeitamente cabível.*⁹

O abastecimento da cidade vincula-se diretamente à produção agrícola regional. Essa articulação supõe o desenvolvimento do Distrito Federal pois altera os sistema existente.

A comunicação entre as diferentes áreas através de um novo sistema rodoviário torna-se essencial para a troca de produtos e a organização regional.

Como seriam então resolvidos os problemas da produção agrícola para a satisfação da população de Brasília? Se, como dissemos anteriormente, as suas condições não são de molde a esperarmos uma produção volumosa, em regiões pouco distantes encontram-se verdadeiros centros de produção agrícola. E tais centros deverão ser os fornecedores naturais da nova capital. (...)

*Na dependência de boas estradas, cogitação aliás, do plano de construção, o mercado certo de provisões proporcionará o desenvolvimento rural e urbano, acima de qualquer expectativa, dessas zonas de produção vizinhas. (...)*¹⁰

Para o planejamento regional, a proposta define duas diretrizes: 1. mudança radical nas formas de exploração extrativista evitando métodos que degradem o meio físico (como queimadas, etc.) e 2. a conservação das matas existentes.

Segundo o plano, a proposta dos relatórios oficiais em derrubar a vegetação existente para a agricultura seria um erro fatal, já que a produção não alcançaria bons níveis e as perdas ambientais com a derrubada dessas matas seriam irrecuperáveis.

*Feita a derrubada, e passados os primeiros anos, com as colheitas fatalmente decrescentes, teríamos mais regiões descobertas e estéreis.*¹¹

A opção em manter as matas nativas indica uma percepção clara sobre as vantagens ambientais de sua manutenção. A preservação desses elementos traria vantagens não só ecológicas mas relativas ao uso dessas áreas através do lazer e da educação.

Com a preservação das matas e eliminação das queimadas, não queremos significar a impossibilidade

*de qualquer aproveitamento agrícola da região. O que advogamos é a não continuação de prática agrícola que nada mais tem feito senão quebrar o equilíbrio natural e tornar os solos estéreis.*¹²

A exploração agrícola deveria seguir, portanto, o planejamento regional sob o qual estariam subordinados os tipos de produtos a serem cultivados sem perda das condições naturais do meio ambiente, posicionamento radical e consciente em plena década de 50. Ao tratar dessas questões o plano explicita qual a expectativa para o desenvolvimento da cidade:

*Se há impaciência no que concerne aos anos que devam ser esperados para que tais resultados sobrevenham, podemos argumentar que a obra de construção e desenvolvimento pleno de Brasília é, talvez para algumas gerações (...)*¹³

Enfático, o planejamento agrícola apresentado demonstra-se como um forte elemento organizador da área do Distrito Federal. Abrangendo toda a região busca garantir a coexistência de centros diversos em recíproca ajuda no desenvolvimento geral.

Quanto ao represamento de água fica evidente os distintos interesses predominantes, sejam eles do ponto de vista do conforto ambiental – equilibrar o clima –, do social – criando áreas de lazer –, ou do cultivo – a piscicultura.

*E assim, procurando trabalhar sob critério conservacionista, isto é, tirando dos recursos naturais um maior número de vantagens, sem prejudicar o seu equilíbrio, para que mais homens, por mais anos, possam desfrutar dos benefícios que eles nos proporcionam; e assim agindo, o Brasil encetará, com a mudança de sua capital, a modificação do tratamento que, até hoje, tem dado à sua natureza.*¹⁴

No Partido Adotado a equipe define o zoneamento preliminar e a circulação a partir das principais características do sítio.

Respeitando o terreno, delega funções higienizadoras à presença do verde e articula diferentes funções numa mesma zona. O partido formal adotado aproxima-se da concepção geral do zoneamento proposto por Lúcio Costa ao incorporar as características naturais do terreno como forma de desenho do traçado urbano.

Ressaltando as características topográficas, o clima, a geologia e as condições de drenagem, o plano ajusta-se às condições naturais aproveitando suas peculiaridades para, sobretudo, garantir a qualidade dos serviços de infra-estrutura urbana.

*O partido adotado procurou explorar esses fatores locais e aproveitar elementos existentes que, na justa medida, facilitassem a realização. O lago projetado que emoldura, quase inteiramente, o sítio e o eixo rodoviário Anápolis-Planaltina condicionaram a solução.*¹⁵

Busca potencializar a presença de Planaltina como cidade-satélite, contribuindo no abastecimento da Capital.

O traçado segue a lógica da área resultando na forma *triangular*. É limitado pelo eixo de ligação entre Planaltina e Luziânia e pelo formato do lago. Na sua descrição parece haver algumas considerações que se aproximam aos princípios modernos de urbanismo na simplificação das formas ao mesmo tempo em que se faz menção ao caráter *orgânico* predominante nos conceitos franklloydianos.

*Basicamente o seu plano obedece a traçado retilíneo, não se afastando do sentido essencialmente orgânico, embora simplificado e racionalizado. Isso por que a distribuição dos seus diversos componentes respeita integralmente as condições do terreno.*¹⁶

A descrição de seu formato ilustra seus conceitos:

*Duas faixas perpendiculares – nas direções norte-sul e leste-oeste – determinaram quadrantes onde se localizam os bairros. A faixa norte-sul foi destinada ao acesso do transporte ferroviário e rodoviário destinado à cidade (...). Os bairros vizinhos foram defendidos dos inconvenientes resultantes do trânsito, por uma zona de 400 metros densamente arborizada. Na faixa leste-oeste, de maior amplitude, os diversos setores que compõem o núcleo urbano foram dispostos.*¹⁷

Tornando-se referência para a cidade, o centro urbano destaca-se pela predominância da idéia de comunicação entre as diferentes áreas da cidade e do país. Privilegiando o caráter de circulação da cidade e de distribuição dos diferentes tipos de produtos, a sua localização aproxima-se da concepção corbusiana de localização de um grande equipamento de transporte e circulação no centro do plano urbano.

Cercada pelas habitações, o *núcleo urbano* desenvolve-se longitudinalmente no sentido leste-oeste concentrando os diferentes tipos de serviços e comércio.

A disposição de um grande eixo reúne as principais funções cívicas, facilita a comunicação com os demais setores da cidade e possibilita seu crescimento futuro. Ao buscar garantir qualidade para essas áreas, a equipe define uma faixa de 600 metros de arborização na área central para equilibrar a alta densidade de população e construção, destinando, ainda, áreas de reserva para expansão, *dado o crescente progresso do setor aeronáutico, possivelmente até para campo de pouso de helicópteros*.¹⁸

O zoneamento de pequenas e médias empresas – indústrias – indica-nos como foi abordada a questão da produção e o vínculo de áreas para habitação de operários: (...) *o deslocamento principal dos operários se fará para a periferia, sem cruzamento do núcleo e seu conseqüente congestionamento*.¹⁹

A funcionalização desse setor objetivou a localização desses bairros *em posição fronteira às zonas industriais, desenvolvendo-se linearmente ao longo das estradas de rodagem e de ferro. A posição permitirá ao operário um acesso fácil ao seu local de trabalho, sem perda do tempo que lhe seria roubado do repouso ou da recreação*.²⁰

A pertinência das questões ambientais e higiênicas é comprovada pela escolha dessas zonas, devido à predominância dos ventos leste, que não soprariam em direção à cidade. Igualmente ao proposto acima, uma reserva florestal em todo o limite urbano serviria para proteger a cidade da poluição atmosférica, proteger os mananciais e criar uma reserva para o seu crescimento.

Similar às questões tratadas por E. Howard para os limites de suas cidades criam-se anéis de florestas para isolar os centros urbanos, protegendo-os.

Para os transportes foi adotado um tipo diferenciado de vias. O trânsito de superfície desenvolve-se em *parkways*, com controle de velocidade e garantia da qualidade paisagística como proposto amplamente nos EUA e Inglaterra. O transporte coletivo é destinado a vias rebaixadas:

Distinguimos, inicialmente, o transporte coletivo dos demais, estabelecendo os seus cursos em leito rebaixado, de modo a defender os pedestres nas zonas residenciais e a evitar o congestionamento do trânsito, de vez que esses veículos estão sujeitos a paradas freqüentes.

As vias de coletivos obedecem à composição orgânica da cidade, isto é, atendem às condições de declividade dos terrenos em direção ao lago. Foram distribuídas de modo a satisfazer as necessidades de ligação dos bairros com os diferentes centros de interesse da cidade.²¹

A distribuição das indústrias bem como de seus moradores na periferia e a retirada dos transportes públicos do sistema convencional do trânsito de superfície apontam para a tentativa de evitar os problemas gerados nas grandes metrópoles devido à falta de planejamento das vias de comunicações.

As condições do terreno facilitaram, ainda, a coordenação do abastecimento de água da cidade e a sua coleta de esgoto, cuja canalização localiza-se abaixo das canaletas dos transportes coletivos.

Responsáveis pela ocupação de grande parte da cidade, o setor de Habitação recebeu uma destacada importância no plano, sobretudo porque se estrutura segundo princípios urbanísticos muito objetivos.

Demarcado pelo zoneamento, o plano caracteriza-as não apenas com soluções formais, mas através de conceitos e intenções comunitárias ao buscar nas relações espaciais e na plurifuncionalidade a retomada do convívio cotidiano em escalas diferenciadas.

Tamanha importância é atribuída ao setor de habitação que sua introdução refere-se à reflexão sobre a função da cidade:

A função da cidade é satisfazer a exigências sociais do homem, ajudá-lo no seu desenvolvimento, proporcionando-lhe oportunidades que isoladamente não lhe seria possível obter.

A cidade representa esforço coletivo para conseguir algo mais do que a natureza concedeu ao indivíduo. É o empenho de sobrepujar a dominância do fator puramente biológico e imediato, fim de atingir existência física mais amena e satisfação de suas necessidades espirituais.

A esse trabalho contínuo, com a contribuição pessoal de cada indivíduo, chamamos civilização, sendo a cidade, seu mais genuíno produto, a testemunha da existência de uma vida diferente daquela que a natureza quis impor ao homem. A cultura representa os conhecimentos de que o homem lança mão como meio de solucionar seus problemas orgânicos e espirituais.²²

A definição de cidade é proposta a partir do ideal de convivência e pela sobreposição do homem ao meio. Explorando de modo correto os elementos naturais seria possível, ao homem, *tornar sua existência mais amena e agradável*, melhorando as condições de muitas de suas atividades, como o trabalho, o repouso, a educação, a circulação, etc.

Nessa conceituação, a natureza é tida como um elemento predominante e passível de exploração correta para que as fontes dos recursos não cessem. Ao conceituar a cidade e pontuar a relação benéfica com a natureza o plano propõe um sistema diferenciado, partindo de questões sociológicas e/ou psicológicas: *O homem tende naturalmente à alegria*.

Longe de propor a cidade como um sistema abstrato de redes e sobreposição de funções, a conceituação retoma algumas características das relações humanas, embasadas por noções psicológicas que definem alguns parâmetros de convivência, caracterização necessária para a definição dos espaços residenciais.

O plano é receoso ao estabelecer as condições para a definição das habitações, buscando privilegiar as peculiaridades da população segundo *sua índole (...) e organização social*. (p.25).

A cidade reúne diferentes tipos de pessoas que requerem diferentes tipos de habitação. Ocorre, também, na sociedade urbana, a formação de grupos de indivíduos que se caracterizam por certa afinidade entre si; e, embora as suas necessidades médias obedeçam a padrões gerais, há manifestações peculiares a cada grupo.

*Criar um tipo de vida que atendesse a um padrão único até mesmo ideal seria não levar em conta esses fatos; e, por mais bem traçada e equipada que fosse a cidade, poderia fracassar, porque representaria um cerceamento de liberdade e uma imposição que a natureza humana repele.*²³

Temos, então, a idéia do predomínio das diversidades em contraposição à padronização total. São definidas hierarquicamente, não apenas pelo padrão econômico, mas também pelas suas afinidades comunitárias, fazendo transparecer ideais que põem em evidência valores sociais e demonstram sua relevância na composição do todo da cidade.

Evitar a padronização representava permitir espaço e liberdade às diferenças, à variedade.

Empregando análises psicológicas para o tratamento de classes sociais opostas, a equipe encontra no *sentimento* o predomínio daquilo que sinalizaria a conduta da índole social. A conclusão, entretanto, parece buscar garantir a autonomia de cada classe segregando-a, separando as diferenças para que se evitasse o *desajustamento*, evitando que o meio se tornasse na condição de aborrecimento e problemas emocionais.

O predomínio da análise psicológica condiciona a separação das classes afim de que *a realidade refletida no mundo externo* não aniquilasse o indivíduo pelas suas diferenças (p. 26).

A relação entre o indivíduo e o seu ambiente fica assim esclarecida:

Nem sempre são as condições econômicas que determinam o seu comportamento, nem mesmo a posição social, mas também, suas aspirações, aptidões, grau de instrução, civilização e sensibilidade. É a pro-fissão que a todo homem, mentalmente e emocionalmente, ajusta; é o ambiente onde viveu sua infância; é a influência que recebeu do meio, quando se fez adulto; são todos os fatores que, enfim, lhe condicionaram e formaram a personalidade. A presença do indivíduo em meios estranhos àquele que elegera e ao qual se adaptou, lhe afeta a espontaneidade, causando-lhe o desconforto pelo desajustamento ao ambiente que não é o seu meio natural.

*Não nos esqueçamos da importância fundamental da estrutura social e políticas da cidade, pois, sem ela, a cidade não poderia existir.(...)*²⁴

Bairros diferenciados na sua estrutura e na sua localização oferecem distintas oportunidades para as distintas classes sociais: (...) *hã de procurar locais onde, dentro de suas possibilidades econômicas, se sintam mais adaptados e felizes.*²⁵

A divisão da população por bairros, portanto, decorre de uma análise de suas reações psicológicas diante do estranhamento e falta de afinidade entre indivíduos e situações diferenciadas. Por trás da estrutura urbanística está uma análise psicológica das diferentes reações do habitante diante do meio, critério pouquíssimo explorado pelo urbanismo nacional e que se demonstrou de forma inédita ao incorporar a essência das análises para a definição dos espaços, ainda que os resultados nos pareçam, de certo, segregadores.

Assim seguiu-se uma divisão em quatro classes diferentes de habitações.

A Unidade do *Corpo Diplomático* é proposta a partir das características de *permanência provisória* dos embaixadores e suas famílias. São destinadas grandes áreas para essas residências e uma área próxima que concentra os funcionários das embaixadas. Localiza-se próximo à residência do Presidente da República e do hotel. A localização em área de forte atrativo urbano justifica-se, no relatório, pela necessidade de oferecer aos diplomatas *uma existência agradável e variada, que se traduzirá em boa recordação da cidade e, conseqüentemente, do país* (p. 27/8). Equipamentos para esportes náuticos, espaços para manifestações, congressos e reuniões também fazem parte do programa.

A *Unidade das Classes Abastadas* é separada das demais devido às diferentes posturas dessas classes sociais. Considerando que as condições favoráveis do país estejam diretamente ligadas aos cidadãos bem sucedido,

(...) não se pode desconhecer o valor estimulante da riqueza pessoal no desenvolvimento do país. O progresso de uma nação pode ser medido pela ambição dos seus cidadãos e sua porfia em alcançar, pelo trabalho, engenho e iniciativa, a abastança que lhes possibilite o destaque social e um padrão de vida mais elevado.

*(...) Importa, porém, reconhecer que o desenvolvimento dos bens privados é um grande impulsionador da riqueza nacional.*²⁶

Exaltando tal classe, destina-se unidades inteiras em locais mais privilegiados e com proximidade de *centros de interesse social*. Com lotes maiores, têm melhores condições paisagísticas e podem ser favorecidas por obras públicas *mais requintadas* em decorrência dos impostos mais caros a serem cobrados.

As *Unidades da Classe Média* são as definidoras do padrão da cidade pela sua condição majoritária, portanto deve atender à diversidade de padrões: *a classe média é, na realidade, um aglomerado de classes, cujas diferenças sutis não possibilitam um escalonamento fácil e positivo. No seu âmbito encontramos desde a exteriorização franca dos mais humildes até o hermetismo social das mais altas camadas.*²⁷

Portanto, lotes isolados e apartamentos deverão conviver harmoniosamente sem causar prejuízos entre si. Especial atenção é destinada ao núcleo de cada unidade, que deverá atuar como *um verdadeiro pátio interno da unidade, que desenvolva, no morador, pelo conagraçamento com os vizinhos, um interesse operante pela célula da cidade que lhe pertence.*²⁸

Cabe destacar que apenas para a classe média foi desenvolvido um tópico especial aos usos cotidianos e públicos, fazendo prevalecer condições e intenções para o convívio entre seus moradores no espaço público. Os centros das unidades assumem específicos e elevados valores simbólicos e de usos, tal como previsto nas Unidades de Vizinhança, conformando-se como as principais áreas de convívio entre os cidadãos.

As *Unidades para Classes Menos Favorecidas* fazem parte do projeto por encarar as condições reais de desigualdade social. O plano não se propõe às mudanças de caráter estrutural na sociedade, apenas as absorve e as traduz nas formas de projetos arquitetônicos e urbanístico.

Procurando evitar o risco da proliferação de favelas, propõe-se *Casas conjugadas, em lotes mínimos, com espaços apenas necessário para o seu funcionamento, (...) (p. 30)*, característica que abaixaria o preço final na compra da residência ou o seu aluguel. Compensando as restrições das áreas privadas:

*Em compensação, essas habitações serão favorecidas com áreas comuns mais amplas que propiciem o desenvolvimento de atividades coletivas, recreativas e educacionais, e onde, notadamente as crianças e adolescentes, se coloquem sob cuidados e vigilância de educadores especializados. Maior assistência aos indivíduos em formação é vantajosa tanto para os pais como para a coletividade, pois complementará sua educação e aprimorará costumes que, sob orientação puramente doméstica, se apresentem precários.*²⁹

Os autores dialogam não apenas com os conceitos internacionais, como os de Unidade de Vizinhança como também com os exemplos nacionais:

*Exemplo bem característico é o conjunto residencial existente na Ilha de Paquetá, no Rio de Janeiro, projetado pelo arquiteto F. Bolonha, para famílias de condições bem modestas, e que tem contribuído para levantar os padrões de educação social dos seus moradores que se constituem em zeladores espontâneos de sua conservação. Isso porque o âmbito restrito do conjunto lhes favorece a percepção do seu significado para o bem próprio e comum.*³⁰

A *Organização da Cidade* parte da concepção de que a cidade é o lugar do encontro para o convívio e para o desenvolvimento da vida humana. Qualifica as funções sociais do espaço público, a importância da cidade como uma relação dos diferentes convívios e busca a escala do contato pessoal. Evitando os grandes aglomerados e o sistema de aldeias isoladas o plano defende a cidade como um espaço comum a todos.

*Já Aristóteles observava que os homens se reúnem nas cidades a fim de, permanecendo juntos, melhorar as suas condições de vida.*³¹

Centrado nos argumentos de L. Munford, defende a organização geral da cidade através de pequenas comunidades e grupos capazes de redefinir o padrão das ações urbanas e seus usos, remetendo-se valores culturais para a sua organização.

Denominada *Unidade Vicinal*, o plano faz direta menção ao sistema de organização urbanística defendida por Munford, bem como ao sistema de *parkway*. Numa longa citação, os autores identificam as principais características das *neighbourhood*, quanto ao planejamento de distanciamentos dos equipamentos de ensino, sua localização, a organização das vias de automóveis e pedestres, a importância do núcleo vicinal da comunidade, a educação a partir de relacionamentos sociais e a questão cultural predominante nessas comunidades.

A menção é feita de forma clara adotando os princípios e não apenas os modelos formais.

Três principais elementos foram fixados: a *Diversidade de Soluções*, a *Comodidade das Distâncias* a *Percorrer* e as *Dimensões e Populações das Unidades*.

Para o primeiro tópico:

*A diversidade de idade, meios e temperamentos determinam condições desiguais de modo de viver que exigem, para a sua satisfação, diferentes soluções. Não se buscaram soluções pessoais e sim gerais, de modo a atender grupos de indivíduos semelhantes.*³²

Definindo tipologias para as habitações, propôs-se tipologias urbanas (casas e apartamentos), e rurais (propriedades semi-rurais, chácaras e pequenos sítios).

Quanto ao distanciamento, privilegiou-se a concentração, garantindo distâncias acessíveis entre as residências e o centro vicinal para os funcionários públicos (p. 39). As maiores distâncias são até a Escola Secundária, o Centro Esportivo (700 metros), a distância média de 600m até o Centro Comunal³³ e as menores distâncias (400m) à Escola Primária, Condução Coletiva e os Sub-centros. O plano ainda admite flexibilidade quanto às dimensões das unidades conforme necessidades específicas.

A população previsível fica entre 7000 a 12000 habitantes. Acima de 15000, haveria o risco de *desintegração* e perda da identidade e do convívio comunitário. A densidade varia entre 80 a 120hab/ha.

As unidades vicinais estariam organizadas em quarteirões de 800 m x 1200 m. Quadros de estimativas de serviços e comércios por número de habitantes são utilizados para comprovar a proposição da densidade, chegando a quantificar serviços como armarinhos, sapatarias, floristas entre outros como *Lojas Americanas*, bancos, etc. Método parecido com o de Unidade de Vizinhança, a quantificação da população subordinou-se ao número de alunos por escola.

*O núcleo da unidade vicinal possibilita aos grupos familiares, o contato social entre si, desenvolvendo, desse modo, o espírito comunal. Esses contactos serão tanto mais constantes quanto os diversos serviços utilizados pelos moradores forem agrupados em praças que formam ambiente único.*³⁴

A circulação considera os aspectos de comunicabilidade e coesão das unidades ao destinar toda a estrutura de transporte coletivo em leito rebaixado dividindo a unidade em duas partes. Quanto aos demais automóveis, circulam sem interferir diretamente no trajeto de pedestres em direção a muitos dos equipamentos. Para tanto exigiu-se um sistema diferenciado na distribuição dos lotes:

*(...) lotes residenciais foram dotados de duas frentes: uma voltada para via de circulação de veículos, que processa a ligação com o exterior da unidade; outra, voltada para uma circulação exclusiva de pedestres, de ligação com o centro da comunidade. Essa segunda via, apenas ensaiada, constitui leito ideal para as canalizações hidráulicas, pois permite um acesso fácil a elas, sem as perturbações de trânsito e os prejuízos às pavimentações que tais obras geralmente significam.*³⁵

O centro da cidade é demarcado por um zoneamento plurifuncional, relacionando atividades afins através da busca de sua continuidade. Procurando manter o seu uso constante, é definida a partir de condicionantes psicológicas e valores comunitários.

*O centro da cidade é o local onde se agrupam os diversos setores de atividade profissional e administrativa. É onde se encontram os museus, clubes artísticos, associações de classe, teatros, comércio de luxo e especializado, as atividades, enfim, cuja, manutenção não seria possível para cada bairro.*³⁶

A eficiência da circulação e a integração das diferentes zonas garantem a unidade e o uso do centro da cidade. O transporte coletivo distribuído em duas faixas lindeiras ao centro (distantes 500m uma da outra) garante a interligação de vários dos setores.

*Para resolver os problemas estabelecidos nessas proposições, o plano comporta um eixo central de circulação, de onde todas as zonas são visíveis e acessíveis. O caráter dos espaços abertos ou fechados, seus diferentes níveis, a altura e forma dos edifícios, exprimem a sua finalidade.*³⁷

Pequenos núcleos compõem o centro, evitando a *falsa grandiosidade* e compondo os espaços abertos a partir dos princípios sitteanos.

*Na composição geral do plano, levou-se em consideração que as formas de cada edifício reagem nas formas dos edifícios adjacentes; que a composição dos ambientes formados por alguns prédios é mais importante que a composição geral, cuja proporção só é avaliada em planta. Os ambientes formados pelos espaços fechados ou semi-fechados entre os edifícios favoreceram uma série de aspectos que mudam com o deslocamento do espectador, provocando e sustentando o interesse, pelos contrastes e surpresas.*³⁸

Os diferentes setores são ordenados a partir dos usos que oferecem, do movimento que atraem, do potencial que apresentam e das necessidades de crescimento.

*Nenhuma zona, todavia, deverá ser integralmente especializada, pois a própria existência do homem comporta diversas atividades simultâneas, (...)*³⁹

Hotéis de Trânsito são propostos para os viajantes, próximo aos pontos de chegada e partida, e podem desfrutar do lazer e das atividades que o centro oferece (serviços e comércio).

Os *Edifícios Públicos e Administrativos* foram locados próximos aos centros, evitando qualquer hipótese de seu isolamento incorporando-os ao uso cotidiano dos cidadãos. A preocupação com a defesa militar também foi considerada como um ponto de extrema importância, restringindo grande área para a instalação futura de estratégias de defesa. Cabe, aqui, uma longa citação que explicita a importância do tratamento do centro cívico numa Capital Federal:

Os edifícios públicos e administrativos transcendem, em sua importância, a simples edifícios tomados isoladamente, para formarem conjuntos de características monumentais, de significativo valor histórico e simbólico que constituem elementos destacados no quadro urbano. Eles definem a personalidade, a riqueza e o grau de importância do centro cívico e, conseqüentemente, da cidade. A monumentalidade dos edifícios deve ter relação com o seu destino e com o conjunto, proporcionando perspectivas imponentes. A grande extensão dos espaços livres prevista, se justifica pela concentração de massas populares nas solenidades públicas civis, militares e religiosas, que ali se desenrolarão. A possível necessidade de acréscimos futuros determinou, também, a previsão dessas áreas.⁴⁰

Sendo a habitação um dos elementos que mais contribuem para tornar vivas outras áreas e, devido à conveniência para muitos de moradia no próprio centro da cidade, previmos grandes blocos de apartamentos, próximos às zonas centrais.⁴¹

Meticuloso, o plano apresentado atribui formas à cidade, garante seus usos e, a partir da gestão, faz permanecer a diversidade e uso constantes dessas áreas.

A localização da área esportiva também é destacada como de grande importância para recreação e fins educacionais. Destinado à uma área próxima ao lago, concentra equipamentos necessários para a valorização do esporte como um conjunto de atividades benéficas ao desenvolvimento físico e mental, como afirma Munford.

A Universidade também se localiza próxima ao lago aproveitando das condições paisagísticas do local. Em geral, as bordas do lago são destinadas ao recreio.

Finalizando a proposta, o plano apresenta uma Organização Econômico-Social, estabelecendo um sistema legislativo, tributário e administrativo. É destinado à fiscalização de interesses especulativos e imobiliários incoerentes com as diretrizes do Estado.

Assim foram adotadas duas soluções para que se evitasse tais danos, na linguagem original, apresentamos:

1. *Um sistema de enfiteuse, sem laudêmio, caracterizado pelo foro móvel;*
2. *A cessão de terras pelos meios usuais, com um sistema tributário próprio.⁴²*

O primeiro item, como foi esclarecido pelo plano, foi inspirado no sistema de leis adotado na Austrália quando da sua mudança de capital, para Camberra. No caso brasileiro, o engenheiro Odilon Benévolo quem articula-a ao novo Distrito Federal.

Elencando uma dezena de condições para a venda das terras, o objetivo centra-se em:

Em síntese, são propostas as seguintes medidas:

- *as terras do Distrito Federal serão desapropriadas e não poderão ser alienadas;*
- *serão feitos aforamentos, em caráter perpétuo, de lotes ou glebas demarcados mediante concorrência pública;*
- *é lícito ao foreiro dispor livremente dos seus domínios e fruí-los de acordo com a lei, podendo vendê-los, dá-los em pagamento, doá-los, legá-los, permutá-los, etc.;*
- *não será permitida a sub-enfiteuse;*
- *os emprazamentos não serão resgatáveis;*
- *nas transmissões de domínio útil e das benfeitorias não haverá laudêmio;*
- *o foro anual será fixado percentualmente sobre o valor dos terrenos com exclusão das benfeitorias; constituirá ônus real que gravará o imóvel e a sua quitação será indispensável à transmissão por qualquer título;*
- *nenhum enfiteuta poderá ser isento de pagamento do foro;*
- *os valores territoriais que servirão de base ao cálculo dos foros serão revistos periodicamente, pelo menos uma vez cada cinco anos;*
- *não haverá impostos locais; os habitantes só pagarão os impostos de competência da União.⁴³*

As normas propostas dão pleno valor à riqueza criada, isto é, às benfeitorias e põem em devido relevo

*a natureza social do valor da terra que resulta tão somente do aumento de população, do progresso coletivo e das obras públicas realizadas.*⁴⁴

Assim, algumas vantagens seriam decorrentes dessas regras:

- *o capital, em outro sistema empregado na aquisição da terra, poderá ser posto em função produtiva;*
- *eliminação da especulação territorial;*
- *abolição do latifúndio, minifúndio e ausentismo;*
- *barateamento do solo e acessibilidade para todos;*
- *simplificação do aparelho arrecadador e segurança nas previsões orçamentárias.*⁴⁵

A venda das terras seria feita segundo esse processo, exigindo do sistema tributário características especiais.

*Constitui problema, na administração das verbas arrecadadas pela tributação municipal, a sua distribuição equânime pelos diversos setores contribuintes. Não raras, por injunções várias, são as preterições que geram o desestímulo e o descontentamento.*⁴⁶

A maneira encontrada para se manter a condução da administração das questões públicas foi inteiramente calcada num processo ligado ao ideal de comunidade almejado no decorrer de todo o plano.

*O sistema melhores resultados apresentaria se fossem criados sub-prefeituras locais que, gozando de certa autonomia administrativa, facilmente poderiam desempenhar suas funções.*⁴⁷

Ao atribuir condições de o Estado controlar e fiscalizar o processo de ocupação do território da Nova Capital, a nova legislação inclui toda a comunidade para a efetivação de alguns procedimentos.

*Das vantagens que a medida acarretaria, destacamos o desenvolvimento do espírito comunal dos habitantes, pela participação quase direta nos destinos do bairro. Haveria, ainda, melhor fiscalização da administração municipal e perfeita distribuição dos benefícios da arrecadação tributária.*⁴⁸

Os impostos, de âmbito geral, continuariam reduzidos para dar a manutenção devida aos gastos gerais do município. O plano legislativo, portanto não apenas reforça as características do plano urbano como integra-o aos conceitos e diretrizes gerais.

Notas

¹ GUIMARÃES, Pedro Paulino. Plano Piloto da Nova Capital Do Brasil, Rio de Janeiro, 1957, p.68.

² Idem, p. 01.

³ Idem, p. 01.

⁴ Idem, p. 02.

⁵ Idem, p. 03.

⁶ Idem, p. 04.

⁷ Idem, pp. 04/05.

⁸ Idem, p. 05.

⁹ Idem, p. 08.

¹⁰ Idem, p. 09.

¹¹ Idem, p. 10.

¹² Idem, p. 11.

¹³ Idem, pp. 11/12.

¹⁴ Idem, p. 13.

¹⁵ Idem, p. 14.

¹⁶ Idem, p. 15.

¹⁷ Idem, p. 15.

¹⁸ Idem, p. 18.

¹⁹ Idem, p. 18.

²⁰ Idem, p. 18.

²¹ Idem, p. 19.

²² Idem, p. 24.

²³ Idem, p. 25.

²⁴ Idem, p. 26.

²⁵ Idem, p. 26.

²⁶ Idem, p. 28.

²⁷ Idem, p. 29.

²⁸ Idem, p. 29.

²⁹ Idem, p. 30.

³⁰ Idem, p. 31.

³¹ Idem, p. 31.

³² Idem, p. 35.

³³ O centro comunal reuniria: *administração, delegacia de polícia, pronto socorro e assistência médica e dentária, clube, igreja, teatro (cinema), comércio, correios e telégrafos, mercado, bar, café, restaurante, cabeleireiro e salão de beleza, pequenas oficinas, tais como de mecânicos, bombeiros, eletricitas, carpinteiros e outras mais que a população da unidade comporte.* (p. 39)

³⁴ Idem, p. 40.

³⁵ Idem, p. 43.

³⁶ Idem, p. 44.

³⁷ Idem, p. 45.

³⁸ Idem, p. 45.

³⁹ Idem, p. 48.

⁴⁰ Idem, p. 53.

⁴¹ Idem, p. 53.

⁴² Idem, p. 63.

⁴³ Idem, p. 64.

⁴⁴ Idem, p. 64.

⁴⁵ Idem, p. 65.

⁴⁶ Idem, p. 65.

⁴⁷ Idem, p. 65.

⁴⁸ Idem, p. 66.

Plano Piloto para Brasília

Lúcio Costa

Polêmico, o memorial apresentado por Lúcio Costa caracteriza-se pela simplicidade e objetividade com que trata a concepção de uma cidade nova administrativa. Conciso e elegante, o texto e os croquis sumários conseguiram transferir a concepção tridimensional dos espaços urbanos e refletir o conceito social do uso público. Reflete as ambições de sua geração que buscou atribuir a partir dos espaços coletivos as funções da igualdade social.

Limitar o plano de Lúcio Costa aos princípios da Carta de Atenas e à concepção das Unidades de Vizinhança seria o mesmo que restringir a cultura urbanística nacional aos manuais de urbanismo. Seu projeto goza de uma diversidade muito maior que as restrições modernistas de cidade.

Sem estudos sociológicos e antropológicos, o plano desenha a Nova Capital a partir do emprego de soluções estritamente urbanísticas. Seu ideal de sociedade está refletido na mistura de referências e sobre as quais o autor assentou sua experiência profissional. Se a peculiaridade nacional fora marcada pelo dualismo, pela presença dos opostos, pela contradição necessária para a sobrevivência das diferenças, o plano atingiu essa representação e refletiu a imagem do país pobre e rico; arcaico e moderno.

Reúne a concepção de uma cidade para o futuro marcada pelas referências ao passado. Integra a idéia de eficiência de uma cidade máquina ao conforto de uma cidade parque. Oscila entre o racionalismo das setorizações funcionais e a união entre pedestre e automóvel. Contrapõe o eixo reto, à linha curva arqueada. E como não encontrar contradição na reverência ao sinal da cruz como representação do poder político da posse? No Brasil a fusão é permitida e legitimada pela própria história.

No plano, a presença do passado e a consciência histórica do presente dão o tom inicial do memorial ao evocar a figura de José Bonifácio como responsável pelo nome *Brasília*.

A desculpa pela apresentação sumária antecipa o enfoque informal que se desenvolverá no seu restante. Assim justifica sua participação como uma necessidade particular:

Não pretendia competir e, na verdade, não concorro, - apenas me desvencilho de uma solução possível, que não foi procurada mas surgiu, por assim dizer, já pronta.¹

Sua intenção, como “*maquis*” do urbanismo, não é a de apresentar-se como a figura tradicional do urbanista, mas a de um consultor, decorrente de sua idéia. E sua justificativa, antes de servir-se a explicar o relatório sumário, demonstra a consciência e intencionalidade de sua proposta.

(...) E se procedo assim candidamente é porque me amparo num raciocínio igualmente simplório: se a sugestão é válida, estes dados, conquanto sumários na sua aparência, já serão suficientes, pois revelarão que, apesar da espontaneidade original, ela foi, depois, intensamente pensada e resolvida; se o não é, a exclusão se fará mais facilmente, e não terei perdido o meu tempo nem tomado o tempo de ninguém.²

A imagem evocada torna a proposta fotogênica, uma marca simples reproduzida mundo a fora de uma cidade feita a partir de duas linhas. Descarta a subordinação da cidade ao planejamento regional. Centra-se na questão propriamente urbana da cidade, utilizando-se de recursos figurativos e metáforas ao passado brasileiro ao qual se vincula a tradição colonizadora da terra.

A liberação do acesso ao concurso reduziu de certo modo a consulta àquilo que de fato importa, ou seja, à concepção urbanística da cidade propriamente dita, porque esta não será, no caso, uma decorrência do planejamento regional, mas a causa dele: a sua fundação é que dará ensejo ao ulterior desenvolvimento planejado da região. Trata-se de um ato deliberado de posse, de um gesto de sentido ainda desbravador, nos moldes da tradição colonial. E o que se indaga é como no entender de cada concorrente uma tal cidade deve ser concebida.³

A imagem do passado colonial, do desbravador e da figura dos bandeirantes que se aventuravam pelo sertão é incorporada pelo plano e, evidentemente, não foge à comparação atribuída ao brasileiro. Mas certamente foi a idéia de uma cidade administrativa que conquistou o júri. A definição de uma *civitas* e não uma cidade comum, uma *urbs*. Um partido que se repetiu em outros planos concorrentes, entretanto perdeu-se em dados e análises aprofundadas. Uma cidade administrativa exigia, portanto, a monumentalidade que lhe iria conferir a distinção. Assim, sua vocação política estava garantida pelas experiências históricas nas quais a síntese de uma cidade capital expressa-se nas suas raízes urbanísticas monumentais.

*Ela deve ser concebida não como simples organismo capaz de preencher satisfatoriamente e sem esforço as funções vitais próprias de uma cidade moderna qualquer, não apenas como *urbs*, mas como *civitas*, possuidora dos atributos inerentes a uma capital. E, para tanto, a condição primeira é achar-se o urbanista imbuído de uma certa dignidade e nobreza de intenção, porquanto dessa atitude fundamen-*

tal decorrem a ordenação e o senso de conveniência e medida capazes de conferir ao conjunto projetado o desejável caráter monumental. Monumental não no sentido de ostentação, mas no sentido da expressão palpável, por assim dizer, consciente, daquilo que vale e significa. Cidade planejada para o trabalho ordenado e eficiente, mas ao mesmo tempo cidade viva e aprazível, própria ao devaneio e à especulação intelectual, capaz de tornar-se, com o tempo, além de centro de governo e administração, num foco de cultura dos mais lúcidos e sensíveis do país.⁴

Assim, uma das duas retas que se cruzam, como o sinal da cruz, torna-se levemente arqueada para se acomodar à topografia e possibilitar o escoamento natural das águas, seguindo a orientação dos eixos. A forma de um triângulo equilátero, correspondendo ao equilíbrio simbólico da figura, define a área da cidade e demarca o sítio segundo a leitura lógica que levou muito dos concorrentes a figuras muito parecidas.

A característica natural do terreno, a composição com o lago e as necessidades em adequar o sistema de serviços urbanos conduz, naturalmente, a algumas respostas às formas desejadas para a cidade. A leitura simples e racional implicou no diálogo com a topografia local.

Uma das únicas menções às comunicações externas, com cidades da região, é feita no início das questões tratadas sobre a circulação da cidade. O eixo arqueado destina-se, nas pistas centrais, à altas velocidades, ligando os dois extremos da cidade à Anápolis e Patrocínio. As pistas laterais, ao tráfego mais lento, local, atendendo aos setores residenciais.

Dessa forma fica estabelecido o primeiro macro-zoneamento da cidade através de duas funções primordiais, a residencial, no eixo arqueado, e a cívica, no eixo monumental. A distribuição das demais atividades segue respeitando os maiores anseios de simetria da divisão funcional.

Rígida, essa setorização conforma o plano nas suas principais atividades, sobretudo nas especificações sobre a localização de cada setor.

4 - Como decorrência dessa concentração residencial, os centros cívico e administrativo, o setor cultural, o centro de diversões, o centro esportivo, o setor administrativo municipal, os quartéis, as zonas destinadas à armazenagem, ao abastecimento e às pequenas indústrias locais, e, por fim, a estação ferroviária, foram-se naturalmente ordenando e dispondo ao longo do eixo transversal que passou assim a ser o eixo monumental do sistema.⁵

A localização da estação ferroviária, das indústrias e de zonas de armazenamento num dos extremos da cidade, vinculados aos acessos, desafoga o centro da cidade evitando os modelos urbanos convencionais em que as estações perturbavam o trânsito.

O sistema de circulação compreende três categorias simultâneas, cada qual destinada a uma especificidade, e simboliza o racionalismo com que foi empregada a hierarquização das vias.

O cruzamento dos eixos é peculiarmente demarcado pelos edifícios de serviços, comércio e lazer. A localização da estação rodoviária no centro da cidade remete-se claramente ao projeto corbusiano, em que, igualmente, o sistema viário organiza e confere à cidade suas principais características. Como símbolo desse partido, a localização central de uma grande plataforma organizadora de todo o sistema é o ponto de chegada da cidade.

Para a Nova Capital, o desembarque dos passageiros no centro do plano denota a concepção de um novo pensamento urbanístico em que a passagem permite aos visitantes o acesso livre pela cidade. Para sua viabilidade, uma grande plataforma e um edifício na escala urbana redesenham a paisagem para, enfim, neles serem locados a chegada e saída dos viajantes, serviços, comércios e lazer para toda a cidade.

A cidade contemporânea não se isola em barreiras e muralhas e assume a passagem como seu principal elemento estruturador.

8 - Fixada assim a rede geral do tráfego automóvel, estabeleceram-se, tanto nos setores centrais como nos residenciais, tramas autônomas para o trânsito local dos pedestres a fim de garantir-lhes o uso livre do chão, sem contudo levar tal separação a extremos sistemáticos e anti-naturais pois não se deve esquecer que o automóvel, hoje em dia, deixou de ser o inimigo inconciliável do homem, domesticou-se, já faz, por assim dizer, parte da família. Ele só se 'desumaniza', readquirindo vis-à-vis do pedestre feição ameaçadora e hostil quando incorporado à massa anônima do tráfego. Há então que separá-los, mas sem perder de vista que em determinadas condições e para comodidade recíproca, a coexistência se impõe.⁶

O eixo monumental, com destaque para o conjunto dos órgãos administrativos federais, recebeu especial tratamento na definição das partes individualizadas completando a marca maior de Brasília, tornar-se símbolo do poder central.

Nessas definições, o racionalismo moderno é suplantado pela presença de referências históricas, sobretudo na composição das transformações topográficas e na articulação de espaços públicos.

Os arrimos, referência citada das tradições milenares chinesas, é o artifício para evidenciar as partes no

todo, destacando os três poderes de forma sequencial a partir do redesenho da topografia. Resulta num jogo de figuras que valoriza cada elemento bem como toda a área. A técnica como apropriação de valores e meio para a construção de símbolos é explorada incessantemente nesses espaços.

9 - Veja-se agora como nesse arcabouço de circulação ordenada se integram e articulam os vários setores.

Destacam-se no conjunto os edifícios destinados aos poderes fundamentais que, sendo em número de três e autônomos, encontraram no triângulo equilátero, vinculado à arquitetura da mais remota antiguidade, a forma elementar apropriada para contê-los. Criou-se então um terrapleno triangular, com arrimo de pedra à vista, sobrelevado na campina circunvizinha a que se tem acesso pela própria rampa da auto-estrada que conduz à residência e ao aeroporto. Em cada ângulo dessa praça – Praça dos Três Poderes, poderia chamar-se – localizou-se uma das casas, ficando as do Governo e do Supremo Tribunal na base e a do Congresso no vértice, com frente igualmente para uma ampla esplanada disposta num segundo terrapleno, de forma retangular e nível mais alto, de acordo com a topografia local, igualmente arrimado de pedras em todo o seu perímetro. A aplicação em termos atuais, dessa técnica oriental milenar dos terraplenos, garante a coesão do conjunto e lhe confere uma ênfase monumental imprevista.⁷

As experiências históricas sucedem-se compondo o cenário para *civitas*. A definição da esplanada dos ministérios ao longo do eixo monumental é composta por um *extenso gramado destinado a pedestres, a paradas e a desfiles*, como o exemplo do Mall inglês. Os ministérios se sucedem compondo a monumentalidade do cenário administrativo. Os da justiça, das relações exteriores, das forças armadas e da educação receberam especial tratamento quanto a sua implantação e volumetria.

A Catedral ficou igualmente localizada nessa esplanada, mas numa praça autônoma disposta lateralmente não só por questão de protocolo, uma vez que a Igreja é separada do Estado, como por uma questão de escala, tendo-se em vista valorizar o monumento, e ainda, principalmente, por outra razão de ordem arquitetônica: a perspectiva de conjunto da esplanada deve prosseguir desimpedida até além da plataforma onde os dois eixos urbanísticos se cruzam.⁸

A plataforma de cruzamento denota o verdadeiro sentido da arquitetura moderna. É proposta como elemento urbano e estrutura as relações topográficas redesenhando-as. Insere-se na cidade de forma predominante e organiza a circulação através do jogo entre passagens e volumes. Agrupando funções diferenciadas transforma a paisagem ao mesmo tempo em que espanta pela monumentalidade.

Novamente, a experiência de modelos urbanos históricos é reverenciada na conformação desses ambientes. A referência a espaços públicos tradicionais revela a simbiose na invenção de uma capital. Constituída a partir do ideal nacional de identidade, forma-se a partir dos mais diferentes elementos de culturas internacionais. Ao sabor da invenção brasileira, cria um símbolo do país através das experiências estrangeiras. Evidencia, portanto, o quadro urbanístico nacional representativo das dualidades e contradições de sua formação.

10 – Nesta plataforma onde, como se via anteriormente, o tráfego é apenas local, situou-se então o centro de diversões da cidade (mistura em termos adequados de Piccadilly Circus, Times Square e Champs Elysées). A face da plataforma debruçada sobre o setor cultural e a esplanada dos ministérios, não foi edificada com exceção de uma eventual casa de chá e da Ópera, cujo acesso tanto se faz pelo próprio setor de diversões, como pelo setor cultural contíguo, em plano inferior. Na face fronteira foram concentrados os cinemas e teatros, cujo gabarito se fez baixo e uniforme, constituindo assim o conjunto deles um corpo arquitetônico contínuo, com galeria, amplas calçadas, terraços em toda a altura de campo livre para a instalação de painéis luminosos de reclame. As várias casas de espetáculo estarão ligadas entre si por travessas o gênero tradicional da rua do Ouvidor, das vielas venezianas ou de galerias cobertas (arcadas) e articuladas a pequenos pátios com bares e cafés, e 'loggias' na parte dos fundos com vista para o parque, tudo no propósito de propiciar ambiente adequado ao convívio e à expansão.(...)⁹

Integrada ao conjunto, localizada após o cruzamento do eixo, a torre de televisão e radioemissoras converge o olhar e demarca perfeitamente o sítio com sua esbelteza. Sua concepção estrutural articula o concreto e o metal nas suas puras propriedades: (...) a torre radioemissora, que se prevê de planta triangular com embasamento monumental de concreto aparente até o piso dos 'studios' e mais instalações, e superestrutura metálica com mirante localizado a meia altura.(...), p. 26.

Localizada no ponto mais alto do sítio, impera soberana no centro do gramado, preparando a chegada aos cruzamentos dos dois eixos na plataforma rodoviária, que por sua vez enquadra toda a esplanada dos ministérios e o

Congresso. Essencial ao conjunto, sinaliza a dimensão escultórica da cidade para os seus visitantes contrapondo-se à horizontalidade das demais construções ao fundo.

Explorando as riquezas cenográficas da composição urbana, o esquema articulado para a saída dos ônibus da estação rodoviária faz convergir o olhar à esplanada dos ministérios:

(...) O sistema de mão única obriga os ônibus na saída a uma volta, num ou noutro sentido, fora da área coberta pela plataforma, o que permite ao viajante uma última vista do eixo monumental da cidade antes de entrar no eixo rodoviário residencial, - despedida psicologicamente desejável.(...)¹⁰

Áreas de estacionamento são reservadas junto aos equipamentos culturais, comerciais e de serviços. Amplas áreas para o pedestre e o conjunto das passagens configuram e demarcam o cruzamento das circulações.

Os setores comercial e de diversão, nas laterais da plataforma e ligados a ela, encontram-se dispostos num conjunto de edifícios sobre os quais galerias incorporam serviços e bares. O gabarito, bem como o número de edifícios, é previamente definido como elemento preponderante na configuração da paisagem urbana.

No setor dos bancos, tal como no dos escritórios, previram-se três blocos altos e quatro de menor altura, ligados entre si por extensa ala térrea com sobreloja de modo a permitir intercomunicação coberta e amplo espaço para instalação de agências bancárias, agências de empresas, cafés, restaurantes, etc.¹¹

O setor esportivo bem como os parques da cidade, Jardim Botânico e Jardim Zoológico localizam-se entre a torre a Praça Municipal.

13 – Na praça Municipal, instalaram-se a Prefeitura, a Polícia Central, o Corpo de Bombeiros e a Assistência Pública. A penitenciária e o hospício, conquanto afastados do centro urbanizado, fazem igualmente parte deste setor.¹²

O extremo oeste da cidade é demarcado pela configuração de grandes equipamentos isolados da cidade e, sobretudo, pela localização da estação ferroviária e pela concentração de pequenas indústrias. Localizando esses equipamentos longe dos setores residenciais, o autor concentrou uma pequena parcela de residências para atender a demanda aí localizada em função do setor industrial.

15 - Percorrido assim de ponta a ponta esse eixo dito monumental, vê-se que a fluência e unidade do traçado, desde a praça do Governo até à praça Municipal, não exclui a variedade, e cada setor, por assim dizer, vale por si como organismo plasticamente autônomo na composição do conjunto. Essa autonomia cria espaços adequados à escala do homem e permite o diálogo monumental localizado sem prejuízo do desempenho arquitetônico de cada setor na harmoniosa integração urbanística do todo.¹³

Os 500.000 habitantes distribuíram-se entre as faixas habitacionais, organizadas em quadras duplas ou singelas e, entre elas, setores comerciais e de serviços cotidianos. Na articulação de quatro quadras equipamentos maiores, cinemas, escolas secundárias, igreja do bairro, etc.

16 – Quanto ao problema residencial, ocorreu a solução de criar-se uma seqüência contínua de grandes quadras dispostas, em ordem dupla ou singela, de ambos os lados da faixa rodoviária, e emolduradas por uma larga cinta densamente arborizada, árvores de porte, prevalecendo em cada quadra determinada espécie vegetal, com chão gramado e uma cortina suplementar intermitente de arbustos e folhagens, a fim de resguardar melhor, qualquer que seja a posição do observador, o conteúdo das quadras, visto sempre num segundo plano e como que amortecido na paisagem.¹⁴

Todo esse sistema de ordenação garante à Nova Capital a permanência das tipologias e, portanto, a continuidade visual do ambiente diante de transformações de *densidade, categoria, padrão ou qualidade arquitetônica dos edifícios* (p. 28).

Essa organização demonstra claramente a filiação da proposta com os ideais de Unidades de Vizinhança, em que a convivência entre os moradores, o passeio a pé, a presença do verde e de equipamentos comunitários integram-se entre si possibilitando, na junção de quatro super-quadras, um número controlado de habitantes que desfrute das qualidades na escala do bairro.

Os acessos hierarquizados diferenciam serviços e manutenção do aceso cotidiano de visitantes e moradores. É definido a partir da localização de ruas destinadas a caminhões, próximas das quais estão os depósitos e garagens. São intercaladas e com acesso às vias, aos cinemas, escolas secundárias igreja e ao comércio do bairro. É previsto, ainda, numa terceira faixa de quadras, com floricultura, hortas e pomar.

O projeto, apesar de não tratar nenhum assunto com detalhamento exclusivo, busca definir um padrão para a localização de cada equipamento.

(...) O mercadinho, os açougues, as vendas, quitandas, casas de ferragens, etc, na primeira metade da faixa correspondente ao acesso de serviço; as barbearias, cabeleireiros, modistas, confeitarias, etc., na primeira seção da faixa de acesso privativa dos automóveis e ônibus, onde se encontram igualmente os postos de serviço para venda de gasolina. (...) ¹⁵

A definição de um modelo segundo o qual se articulam a cada quatro super-quadras um conjunto completo de equipamentos possibilita o passeio livre pelos gramados sob os pilotis dos edifícios. A proposta constrói a relação entre o ideal corbusiano do solo livre e da cidade plantada num grande jardim ao ideal comunitário das unidades de vizinhança. Esse agrupamento permite a mistura de quadras mais ou menos requintadas, condição previsível, e aceita, pelas suas localizações. Entretanto mantém-se o ideal de união das classes diferentes no mesmo espaço de convívio.

(...) E seja como for, as diferenças de padrão de uma quadra a outra serão neutralizadas pelo próprio agenciamento urbanístico proposto, e não serão de natureza a afetar o conforto social a que todos têm direito. Elas decorrerão apenas de uma maior ou menor densidade, do maior ou menor espaço atribuído à cada indivíduo e a cada família, da escolha dos materiais e do grau e requinte do acabamento. Nesse sentido deve-se impedir a enquistação de favelas tanto na periferia urbana quanto na rural. Cabe à Companhia Urbanizadora prover dentro do esquema proposto acomodações decentes e econômicas para a totalidade da população. ¹⁶

A própria numeração dos edifícios foi prevista pelo projeto como forma de manter a compreensão de toda a cidade a partir de sua identificação.

21 - Quanto à numeração urbana, a referência deve ser o eixo monumental, distribuindo-se a cidade em metades Norte e Sul; as quadras seriam assinaladas por números, os blocos residenciais por letras, e finalmente o número do apartamento na forma usual. (...) ¹⁷

As residências maiores e isoladas foram previstas evitando sua conformação na orla do lago. Ela foi preservada com *bosques e campos de feição naturalista e rústica* destinados ao lazer, possibilitando apenas a aproximação de clubes e equipamentos esportivos.

A apropriação das áreas para a construção seria garantida por um sistema de venda de cotas segundo a projeção sobre o terreno, evitando a venda de lotes. Esse sistema possibilita a conformação da capital a partir do empreendimento público – controlado pela NOVACAP – e pelas iniciativas privadas.

O último tópico agrupa as principais resoluções e, sobretudo, a idéia geral do plano. Enumera as diferentes posturas adotadas e comprova a praxe de que a identidade nacional reflete com fidelidade a noção dualista, antagônica da sociedade, nas soluções espaciais da Nova Capital. Articula experiências do passado aos desejos do futuro e prima pela incorporação de idéias estrangeiras ao seu ajustamento brasileiro.

23 – Resumindo, a solução apresentada é de fácil apreensão, pois se caracteriza pela simplicidade e clareza do risco original, o que não exclui, conforme se viu, a variedade no tratamento das partes, cada qual concebida segundo a natureza peculiar da respectiva função, resultando daí a harmonia de exigências de aparência contraditória. É assim que, sendo monumental é também cômoda, eficiente, acolhedora e íntima. É ao mesmo tempo derramada e concisa, bucólica e urbana, lírica e funcional. O tráfego de automóveis se processa sem cruzamentos, e se restitui o chão, na justa medida, ao pedestre. E por ter o arcabouço tão claramente definido, é de fácil execução: dois eixos, dois terraplenos, uma plataforma, duas pistas largas num sentido, uma rodovia no outro, rodovia que poderá ser construída por partes, - primeiro as faixas centrais como um trevo de cada lado, depois as pistas laterais, que avançariam com o desenvolvimento normal da cidade. As instalações teriam sempre campo livre nas faixas verdes contíguas às pistas de rolamento. As quadras seriam apenas niveladas e paisagisticamente definidas, com as respectivas cintas plantadas de grama e desde logo arborizadas, mas sem calçamento de qualquer espécie, nem meios-fios. De uma parte, técnica rodoviária; de outra, técnica paisagística de parques e jardins.

Brasília, capital aérea e rodoviária; cidade parque. Sonho arqui-secular do Patriarca. ¹⁸

Notas

¹ GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL. Brasília, cidade que inventei. Brasília, 1991, p. 18.

² Idem, p. 18.

³ Idem, p. 20.

⁴ Idem, p. 20.

⁵ Idem, p. 20.

⁶ Idem, p. 22.

⁷ Idem, p. 22.

⁸ Idem, p. 24.

⁹ Idem, p. 24.

¹⁰ Idem, p. 24.

¹¹ Idem, p. 26.

¹² Idem, p. 26.

¹³ Idem, p. 26.

¹⁴ Idem, p. 28.

¹⁵ Idem, p. 28.

¹⁶ Idem, p. 30.

¹⁷ Idem, p. 30/32.

¹⁸ Idem, p. 32.

Brasília - Plano Piloto

Henrique E. Mindlin e Giancarlo Palanti

O início do Relatório Justificativo cita, preliminarmente, os problemas e polêmicas que surgiram com a criação da NOVACAP, com a abertura do Concurso Nacional do Plano Piloto e do seu edital, este último marcado pelos seus *pontos fracos*, por ser um *produto da transigência de pontos de vista bastante diferentes*.¹ Porém logo despreza os fatos passados por entendê-los superficiais diante da importância que Brasília assume no quadro nacional:

*Na realidade, porém, toda essa crítica também não iria ao âmago do problema. Cumpre salientar que se trata de um grande sonho a caminho da realidade – um dos grandes sonhos de nossa história de povo independente – não cabe, portanto, opor-lhe obstáculos, insistindo em debates de ordem secundária.*²

O engajamento nas discussões sobre os percalços do concurso dava lugar ao discurso ufanista, vislumbrado pelo desenvolvimento nacional. Justificava, assim, a necessidade de um novo símbolo que espelhasse o período de prosperidade aparente da economia e respondesse aos desejos da sociedade brasileira.

*O que cabe aos realmente interessados na solução do problema é apenas esclarecer todos os seus pormenores a fim de que não só os conceitos fundamentais e planos propostos, como também as responsabilidades de execução se harmonizem, levando o empreendimento à meta desejada.*³

A equipe parece responder à cultura urbanística do seu período, sobretudo dialogando com as matrizes modernas para a cidade. No plano de uma Capital Federal deveria estar expressa a sua plasticidade, simbolizando sua representação nacional como cidade administrativa.

Um modelo urbano eficaz que contrariasse as recorrentes falhas do planejamento das atuais cidades.

*O que se pretende realizar é, evidentemente, uma cidade modelo que funcione com amenidade e eficiência e que se caracterize plasticamente como capital político-administrativa de uma grande nação moderna conscientemente em busca de um destino melhor. Ora não existe, em nossos dias, nenhuma dificuldade maior, quanto à concepção e ao planejamento de uma cidade capaz de corresponder a esse objetivo.*⁴

E os atributos necessários vinculam-se à *boa técnica* e ao trabalho coletivo. Somente assim a Nova Capital poderia alcançar o seu valor artístico (cidade como obra de arte coletiva) deferido pela história e se posicionar distante dos vícios instaurados pela apologia à máquina e sua frieza impessoal.

O planejamento, portanto, deveria ser entendido como um processo de trabalho em conjunto desenvolvido com o tempo desencadeado pelas premissas básicas e gerais lançadas para a idealização da cidade.

*Esse planejamento, entretanto, não poderá ser nada mais que um começo de realização.*⁵

Claramente, os autores indicam os objetivos principais:

*No caso da Nova Capital do Brasil, cabe no Plano Piloto apenas a esquematização de um rumo e de uma tendência, Do confronto e da síntese de vários planos assim como da análise dos problemas que esses planos suscitam, poderá emergir uma direção para estudos posteriores, de um Plano Diretor, entrosado com um Plano Regional.*⁶

Fica evidente a proposta preliminar das diretrizes, numa primeira fase, para então, passar a delinear as questões mais peculiares tanto no que diz respeito ao próprio plano urbano, como ao planejamento regional.

A exequibilidade do projeto, porém, só seria possível a partir da elaboração e aplicação de uma legislação específica pelo poder público. O plano define, portanto, o papel do Estado na execução do empreendimento. Estabelece suas responsabilidades para a real efetivação da cidade.

Uma *legislação apropriada* e o anteparo econômico garantido pelo *programa de governo* sustentariam a mudança da capital e seus efeitos colaterais sem, entretanto, ser prejudicada pelos interesses particulares e imediatistas.

Assim, atribui-se a devida responsabilidade ao Estado de garantir as transformações necessárias, colocando os objetivos na esfera pública em benefício da federação.

Composição da população e o plano de expansão

De acordo com os dados populacionais adotados, Brasília, durante a vigência da primeira fase de desenvolvimento, teria cerca de 35% de sua população empregada em atividades remuneradas. E sobre esse dado debruça-se um estudo preliminar com respeito à divisão por atividades e áreas de trabalho. Pelo esquema montado, 40% dos 175.000 empregados seriam funcionários públicos; o restante estaria distribuído em atividades industriais, comércio, negócios, transportes, agricultura e serviços auxiliares.

Sendo um planejamento a longo prazo, o plano destaca a expansão urbana como meio de atender ao excedente populacional. Reconhecendo na Nova Capital um novo pólo demográfico, o planejamento deveria afastar os problemas de crescimento desordenado e garantir a flexibilidade de adaptação da cidade.

(...) Em tais condições, torna-se evidente que uma população total de 500.000 habitantes jamais poderá incluir a totalidade dos funcionários em serviço na futura Capital Federal. Conseqüentemente, parece mais razoável estabelecer, de ante-mão, margem de expansão suficiente, do que adiar, para um futuro que já se pode descortinar, a solução do problema – solução que, de outro modo, só poderá ser encontrada em cidades dormitório satélites, acarretando distâncias excessivas entre o local de habitação e o trabalho. Além disso, previsão de uma área total relativamente ampla não representa, no esquema proposto, nenhum ônus considerável no custo dos melhoramentos básicos, pois apenas afeta em grau ponderável, algumas das vias de comunicação do eixo dos setores de habitação.⁷

Diante da expectativa de crescimento demográfico, a expansão deveria basear-se em sistemas construtivos de estrutura metálica, que garantiriam sua viabilidade com eficiência e rapidez.

Cabe aqui, entretanto, uma sugestão: resultaria, sem dúvida, num desenvolvimento mais acelerado o uso, em todas as construções, em que fosse possível, de estrutura metálica substituindo a estrutura de concreto armado.⁸

Porém, a única diretriz para seu crescimento é definida a partir das vias de circulação. Os eixos de circulação garantiriam as formas e os direcionamentos para a expansão da cidade sem definições detalhadas.

Elementos estruturadores

Três principais elementos conduzem o partido geral: 1. a hierarquização das vias; 2. a implantação segundo uma estrutura lógica respeitando as condições naturais do terreno e 3. o contato direto com a natureza.

Neste Plano Piloto, procurou-se criar uma cidade imersa em áreas verdes, humana e agradável, dotada de vias de comunicação claramente sistematizadas, com todos os setores necessários orgânica e naturalmente dispostos em função de uma estrutura lógica em aproveitando a conformação do terreno.⁹

Ao mesmo tempo em que define diretrizes racionais para a eficiência da circulação, o plano incorpora a necessidade de se estabelecer o conforto ao cidadão através da aproximação com a natureza. Presentes nas teorias corbusianas e howardianas, essas premissas dialogam estreitamente com as categorias do urbanismo moderno.

Traçado e Zoneamento

Aproveitando as características naturais do terreno define-se o zoneamento da cidade em sete setores.

O seu traçado básico decorre de maneira com que se espraíam os braços da repesa e da localização aproximado das grandes vias de acesso ao sítio da Capital e se desenvolve em torno de dois eixos principais: o primeiro, no sentido Leste-Oeste, ligando a Residência Presidencial ao ponto mais alto do sítio onde serão situadas as sedes dos três poderes da República, que se pode denominar de Capitólio. Ao longo desse eixo se desenvolvem as áreas destinadas aos órgãos da administração federal, com acesso fácil ao Capitólio, e as sedes de embaixada e legações, perto da Residência Presidencial; o segundo, no sentido Norte-Sul, cruzando o primeiro numa área destinada ao centro cívico e comercial da cidade, e ligado às zonas residenciais que se estendem nas duas direções, Norte e Sul.¹⁰

Sete setores são identificados: o setor industrial; os centros hospitalar e universitário; os centros esportivo e balneário; os cemitérios; um setor de alojamentos militares e as residências.

Áreas Verdes

Podemos considerar que as áreas verdes têm distintos usos. Ao todo identificamos 3 modos de articulação com a cidade. O terceiro, em relação às residências será abordado posteriormente, porém, nos outros dois casos é possível a comparação direta quanto às suas finalidades e dimensões.

No primeiro caso, a criação de um parque florestal serve à separação do Capitólio em relação ao setor industrial. Nesse caso a definição de uma massa verde em área urbana, central está ligada à separação e ao isolamento entre funções diferenciadas, estabelecendo um limite entre as atividades funcionais.

No segundo caso, um cinturão verde localiza-se à margem de toda a cidade e organiza seu crescimento controlando-o. Assim como nas teorias de cidade-jardim, destina-se, também, ao abastecimento agrícola.

Podendo ser identificado como a oitava zona, as áreas verdes, agregadas, significam uma das maiores preocupações do plano. Consomem a maior parte dos gastos relativos às obras e sua manutenção: cerca de 60% dos gastos são destinados à arborização de ruas, avenidas e praças e para a criação dos parques.

Zonas Residenciais

As definições para as zonas residenciais aproximam-se das matrizes formais das unidades de vizinhança. A semelhança é devida à presença de equipamentos de serviços e comércio, ao privilégio da implantação de escolas, postos de saúde e o verde entre as unidades.

A preocupação em concentrar toda a população numa área restrita, garante a infra-estrutura e os benefícios do conforto climático e ambiental:

(...) Nesta fase tentou-se apenas exemplificar os conceitos básicos a fim de demonstrar a possibilidade de alojar toda a população em área relativamente pequena, sem prejuízo das ótimas condições de distribuição, insolação, aeração, tanto quanto as de amenidade geral obtidas no esquema.¹¹

Como partido arquitetônico, a verticalização garante as altas densidades e, portanto, as curtas distâncias. Ficam estabelecidas quatro tipologias de conjuntos habitacionais, variando apenas na quantificação dos blocos de 10 pavimentos e das casas individuais.

A concentração em blocos de 10 pavimentos sugerida para a maioria das habitações resultou de madura consideração e visou não só a liberação do terreno, em consequência de uma taxa de ocupação bastante baixa, e a redução do custo dos melhoramentos públicos, como também o aproveitamento mais econômico possível das instalações e dos serviços mecânicos tais como o de elevadores.¹²

Dimensionados segundo a capacidade máxima de cada unidade, equipamentos como estabelecimentos de ensino primário e pré-primário, postos de saúde, parques de recreação infantil, centros de comércio, etc.¹³ possibilitam a autonomia das áreas residenciais.

Demais setores

O setor destinado à atividades comerciais, financeiras, administrativas – centro cívico e comercial – localiza-se no cruzamento dos dois principais eixos de circulação e agrega atividades além da necessidade estrita da cidade.

É definida para (...) apenas o necessário ao desenvolvimento equilibrado da cidade no que diz respeito à distribuição normal das várias formas de atividade e às necessidades manufatureiras mais imediatas.¹⁴ Habitações para funcionários, cerca de 10% da população, foram dispostas junto das indústrias. Ao redor concentram-se as formas de armazenamento e escoamento dos produtos e da matéria-prima.

Circulação

O sistema de circulação deu prioridade ao transporte coletivo (com a sugestão do ônibus movido a eletricidade) e ao automóvel, evitando soluções como o metrô. A hierarquização proposta contempla apenas 3 tipos de vias.

(...) tráfego arterial rápido (parcialmente em nível elevado), de tráfego local e de tráfego lento, no interior dos núcleos residenciais.

O transporte coletivo buscou uma solução simples que atendesse à demanda estimada.

Planilha de Custos

O plano de custos aborda cinco itens principais de gastos (I. Pavimentação; II. Arborização; III. Obras de Arte; IV. Utilidades e V. Parques).

Como foi exposto, a maior parte dos gastos fica junto às obras das áreas verdes, justificado pela qualidade de vida que a Capital Federal deve oferecer.

A legislação

Instrumento de estruturação do plano e garantia de viabilidade da construção da cidade, algumas observações são feitas quanto à legislação a ser criada.

Uma legislação adequada à defesa dos bons princípios urbanísticos e um sistema de financiamento capaz de proporcionar os recursos necessários, são condições essenciais à efetivação de qualquer planejamento de longo alcance.¹⁵

São consideradas como atuantes no projeto da construção da Nova Capital as iniciativas pública e particular. Regras respaldam a participação popular e evitam a aplicabilidade de conceitos estrangeiros inviáveis ao padrão nacional, como a lei inglesa de 1947 – *Town and Country Act*, ligada às questões de grande densidade demográfica e um sentimento de nacionalização da indústria decorrente das idéias socialistas dominantes, além de legislações européias vinculadas aos interesses do pós-guerra de reconstrução e reestruturação do país.

(...) Deve-se considerar, sempre, as condições político-sociais do país em que se pretende implantar tal planejamento: a índole de seu povo e as disponibilidades necessárias à consecução do plano.

(...) Por isso são inaplicáveis, no nosso meio, muitas das idéias diretoras das legislações estrangeiras. O problema fundamental do urbanismo europeu atual prende-se às necessidades do após-guerra, de reconstrução e desenvolvimento de certas cidades ou, então, de reconstrução e reequipamento dos respectivos parques industriais.¹⁶

Atualizado às inovações estrangeiras, defende a legislação nacional como condicionadora do uso do solo de forma inovadora, sobretudo para uma cidade nova, modelo de urbanização.

O plano destaca a baixa densidade demográfica, o regime político-social vigente, o futuro desenvolvimento da indústria como elementos evidentes da realidade nacional, e estabelece um quadro de incentivos à iniciativa privada como participante do processo construtivo da Nova Capital. Dois tópicos promovem a presença saudável da especulação imobiliária e a flexibilidade na operação do uso solo.

No caso da Nova Capital, os problemas gerais relativos à legislação sobre o uso da terra e à movimentação dos valores imobiliários deveriam ser propostos com os seguintes objetivos:

- a) – manter, dentro dos limites compatíveis com a preservação dos planos a serem estabelecidos, o jogo da especulação imobiliária; isto é, aceitando a sua existência como fato real da vida econômica, aproveitá-la como força promotora de recursos e investimentos, impedindo sua ação no desvirtuamento dos planos urbanísticos, tão comum em quase todo o mundo.*
- b) – criar um sistema de venda de terreno vinculado ao seu uso legítimo e, ao mesmo tempo, bastante flexível, sob o ponto de vista operacional, para permitir à Companhia Urbanizadora da Nova Capital a imediata e fácil movimentação de suas disponibilidades em potencial, mormente aquelas representadas pelos terrenos a serem urbanizados.¹⁷*

O processo, portanto, deveria incorporar a iniciativa privada como um vetor de desenvolvimento do uso do solo, e este seria garantido mediante o respeito ao zoneamento estabelecido.

Essa inovação seria a venda de cotas em condomínio, em quadras de tal ou qual tipo, dando direito ao uso futuro do terreno, na proporção da cota e do planejamento conjunto da quadra e correspondendo, em princípio, a uma unidade de habitação, ou uma unidade básica, quando se tratasse de outros usos.¹⁸

Significa a venda prévia de determinado projeto, respeitando-o diante das normas estabelecidas. São oferecidas formas de privilégios aos compradores com possibilidades de finalizarem as obras em prazos pré-determinados. Diante da impossibilidade de finalização, compradores individuais perderiam os benefícios na aquisição das áreas.

A localização específica da edificação, correspondente a cada cota seria determinada pela escolha do comprador, por ordem de prioridade dependente de integralização de sua compra, à medida que a Companhia Urbanizadora verificasse existir um número suficiente de compradores para a atribuição de propriedade definitiva, em parte ou no todo, de uma quadra, desde que os planos de urbanização o permitissem. Se, na época fixada para a escolha, um conjunto de compradores, em conjunto isolados não atingisse o número necessário para a atribuição do terreno correspondente a determinado bloco e houvesse outros compradores, em conjunto ou individuais, também pretendendo o mesmo bloco, embora dispondo de prioridade inferior, aos primeiros seria dado um prazo para integralizar a totalidade das cotas, findo o qual, se não o fizessem, ao segundo seria atribuído o direito de escolha, passando então, os primeiros, à prioridade seguinte e assim sucessivamente.¹⁹

Diante da valorização das terras, a venda de cotas efetivada pela NOVACAP renderia ao Estado alto lucro diante do gasto do empreendimento.

À medida que se desenvolvesse a cidade, Companhia Urbanizadora contaria, evidentemente, com uma progressiva valorização das cotas ainda disponíveis.²⁰

Preconizando a viabilidade da proposta e isentando o poder público dos encargos financeiros, exceto obviamente dos altos investimentos em infra-estrutura, a proposta de regulamentação é avaliada de um ponto-de-vista otimista:

O sistema sugerido apresenta, portanto, consideráveis vantagens. Facilita o planejamento de parte substancial das moradias em apartamentos (com enormes economias nos serviços públicos), pois permite que as transações imobiliárias se processem livremente, sem prejuízo para a integridade dos planos de conjunto.

E certamente contribui para o rápido desenvolvimento da zona comercial central, onde qualquer outro

método de venda forçosamente reduziria o volume de operações pois exigiria vultuosos investimentos por parte dos compradores de lotes individuais.

Aliás, a passagem do lote individual para a totalidade da quadra, como objeto de transação imobiliária que aqui se preconiza, encontra precedente na legislação sueca, que, em 1907, já estabelecia não ser o lote individual, mas a quadra, a unidade edificável.²¹

Para a análise do plano elaborado pela equipe carioca é possível utilizarmos as anotações de G. Palanti, uma vez que o arquiteto fora o principal responsável pela adoção do partido geral.

O manuscrito está dividido em 6 tópicos que abrangem as principais questões do plano. O documento permite elucidar a origem de algumas idéias e evidenciar seus objetivos.

Em Conceitos Gerais, a idéia de cidade modelo, matriz das aplicações conceituais e empíricas do *urbanismo moderno é preponderante. A cidade verdadeira seria alcançada pela predominância do verde em contraposição do desenvolvimento em fita contínua das construções ao longo da rua. O verde seria elemento predominante em toda a cidade. O ideal para a Nova Capital contraria os modelos de mar de cimento e pedra das nossas metrópoles.*

A escala humana deveria ser respeitada, privilegiando a vida coletiva e as condições para seu desenvolvimento.

E diante dos modelos urbanísticos de cidade concêntrica e cidade linear, não há predomínio de nenhum deles por representarem uma postura deveras tecnicista. Porém serviriam de matrizes para a adaptação de um plano urbano ao sítio proposto: *dois eixos principais, o eixo das atividades públicas, administrativas e de governo, e o eixo da vida particular cruzando-se ortogonalmente no centro comercial e recreativo da cidade²².*

Em Rede de Comunicações têm-se estudos de soluções mais detalhadas, de casos mais específicos.

A fácil acessibilidade aos centros comerciais e administrativos e às zonas residenciais e industriais bem como a separação de tráfegos são questões pertinentes às suas idéias. E fica estabelecido o ônibus elétrico como o principal meio de transporte coletivo.

Exemplos de *freeways* e *parkways* são recorrentes nas soluções adotadas. Entretanto o caráter mais curioso da proposta é a plena sintonia com o terreno, buscando um traçado pinturesco, sinuoso para a principal via.

No Planejamento das sedes, a localização dos serviços coletivos e das repartições públicas é delineada pelo zoneamento e setorização na composição dos espaços públicos.

Ao Capitólio ficam destinados os edifícios dos três poderes localizados no ponto mais alto do sítio. Sua importância simbólica fica salientada pela *parkway* que leva ao palácio presidencial.

Para as zonas residenciais, *agrupamentos de 3 ou 4 células de 8 – 10.000 habitantes cada uma (...) sendo cada célula subdividida em 4 unidades menores. Naturalmente cada sub-célula, cada célula e cada zona será provida dos necessários serviços coletivos (...)²³, reunindo equipamentos de serviços, comércio e lazer.*

Em Serviços coletivos, prevalece a plurifuncionalidade das áreas residenciais e do centro comercial. Exceto os serviços administrativos e especializados, todos os demais podem ser encontrados ou no centro cívico ou no centro dos bairros, às vezes em ambas as áreas.

Equipamentos de lazer esportivo, equipamentos de saúde, escolas, áreas verdes, e etc., são todos dimensionados segundo o uso da população e a área ocupada.

Proporcionamento das superfícies apresenta um quadro esquemático e breve das porcentagens que cada setor/função ocuparia no plano e, finalmente, em Legislação e Regulamentação Palanti expõe alguns pontos a serem abrangidos em forma de leis para a preservação do caráter público do solo – sobretudo das áreas verdes – e da preservação da diversidade das construções.

Busca garantir o plano piloto como lei para a aplicabilidade de um plano flexível depositário apenas dos princípios básicos orientadores de um desenvolvimento complexo futuro.

Notas

¹ MINDLIN, Henrique E., PALANTI, Giancarlo. BRASÍLIA – Plano Piloto. “Relatório”, 1957.

² Idem, p. 01.

³ Idem, p. 01.

⁴ Idem, p. 01.

⁵ Idem, p. 02.

⁶ Idem, p. 02.

⁷ Idem, p. 04.

⁸ Idem, p. 10.

⁹ Idem, p. 04.

¹⁰ Idem, p. 04.

¹¹ Idem, p. 06.

¹² Idem, p. 06.

¹³ Idem, p. 05.

¹⁴ Idem, p. 07.

¹⁵ Idem, p. 10.

¹⁶ Idem, p. 10.

¹⁷ Idem, pp. 10/11.

¹⁸ Idem, p. 11.

¹⁹ Idem, p. 11.

²⁰ Idem, p. 11.

²¹ Idem, p. 12.

²² Anotações de Giancarlo Palanti sobre o plano piloto de Brasília, p. 03.

²³ Idem, p. 12.

Brasília – Plano Piloto*Construtécnica S/A - Milton C. Ghiraldini*

Certamente este é o relatório que mais enumerou referências. Organiza, assim, em sua primeira parte um elenco de princípios, diretrizes, objetivos, definições e críticas que nortearam as discussões e as soluções do plano em si.

Milton Ghiraldini, coordenador da equipe que elaborou o projeto para a Nova Capital, teve ampla participação no órgão dirigido pelo professor Anhaia Mello, e os projetos por eles desenvolvidos sempre se ativeram às questões de legislação urbana com participação da sociedade, a incorporação de modelos urbanísticos para cidades pré-existent e a referência às matrizes estrangeiras. As bases lançadas para a Nova Capital, portanto, definiu-se a partir de uma cultura de cidade nova e a partir das experiências de centros urbanos já conformados.

Divididos em sete partes, esses temas ficaram assim abordados.

No primeiro tópico são definidos os parâmetros das disciplinas urbanismo e planejamento, enumerando suas funções e prioridades.

A primeira definição é marcada pela ampliação do conceito de urbanismo: *evolui de simples arte urbana a disciplina que cuida do espaço coletivo*. Nos argumentos reforça-se a idéia de que o projeto do território não deve apenas englobar o planejamento da cidade em si, mas de todo o restante da área que está relacionada a ela. Um Plano de Ordenação Territorial interdisciplinar que articularia as ciências, as artes e a filosofia.

As disciplinas relacionadas com a elaboração de um Plano de Ordenação Territorial, constituem hoje, verdadeira síntese da experiência e dos conhecimentos humanos.

Assim, definem uma metodologia para o trabalho:

(...) em primeiro lugar a reunião, análise e interpretação de fatos, para fixar os objetivos; e a translação desses objetivos em resultados práticos ou plano, propriamente dito.

Uma seqüência das atividades para a elaboração do projeto, no qual podemos destacar a importância da pesquisa como elemento fundamental na caracterização dos objetivos, como forma de conhecimento prévio para o planejamento.

A cidade deve ser compreendida nas três instâncias fundamentais, a nacional, a regional e a local, sobre as quais ela exerce influência e a partir das quais é constantemente transformada. O planejamento deve localizar a área planejada na economia nacional, relacionar com sua região e estabelecer os vínculos orgânicos na escala local.

Citando um extenso parágrafo da Carta de Atenas, por analogias entre o indivíduo e a sociedade, demonstra o relacionamento intrínseco entre a parte e o todo. A projeção do planejamento ao alcance regional é evidenciada pelas formas de *mobilidade humana*, pelos meios de transporte. A circulação adquire importância pois permite a ligação entre as partes recompondo o todo, dando-lhes unidades.

As cidades ‘explodem’ em crescimento anárquico.

E nota com perfeição Jacqueline Tyrwhitt – o urbanismo hoje alargou e retraiu os seus limites.

Grandes planos regionais e pequeninos planos de vizinhança se completam, se integram.

A cidade, como tal, embora não esteja fora de discussão, nunca é o elemento base, a unidade de planejamento, enquadrada sempre num sistema regional.

O planejamento é efetivado quando as partes articulam-se no todo, dando unidade ao objeto. Exclui-se qualquer possibilidade de se pensar a cidade como elemento isolado, autônomo.

A Região:

A região é a realidade social dinâmica, a configuração básica da vida humana; a associação geográfica funcional.

As convenções políticas não têm sentido; as constantes geográficas é que são fundamentais.

Uma unidade regional é um todo harmônico, que engloba os quatro ambientes básicos da vida humana - o primevo, o rural, o urbano, o metropolitano.

A região deve, portanto, promover o equilíbrio entre esses momentos, possibilitando a incorporação das quatro funções-chave da cidade: habitar, trabalhar, recrear e circular, atribuindo-lhes importância na compreensão do plano.

O fenômeno ‘urbano’, distinto e separado do ‘rural’ - deverá ser ‘rurbano’ – mostra o que perde o homem na superespecialização de função desses ambientes exclusivos.

Confinado neste ou naquele, aqui ou ali, perde o homem sempre algo do que necessita para o seu equilíbrio biológico – e que o urbanista procura recobrar passando as férias no campo, e o rurícola na cidade.

Nosso sistema de valores está mesmo errado; a máquina e o dinheiro adquiriram uma predominância nefasta e desumana.

Uma vida equilibrada – afirma Holmes Perkins – tem de combinar atividades manuais e intelectuais, rurais e urbanas; a comunhão com a Natureza e o contato com o mundo metropolitano da arte e da música.

A busca pelo equilíbrio entre o meio urbano e o meio rural fica explícita ao adotarem a cidade-jardim como sistema modelo. Os princípios de Howard previam a interação das partes pelo planejamento regional e a aproximação da vida bucólica das facilidades da vida moderna metropolitana.

Ao negarem os exemplos de urbanismo histórico – barroco, da *city beautiful*, da *city-on-whools* – privilegiam os desejos coletivos. O principal instrumento era evitar os interesses imobiliários do lucro promovendo a cidade para todos.

Se o urbanismo é arte social, se existe para o maior bem do maior número, é preciso entendê-lo nesse sentido largo e arejado, e não como pretexto para valorização imobiliária, ou lucro e proveito de alguns, em detrimento dos interesses da maioria.

(...) É este conceito de igualdade que a democracia deve traduzir e consolidar.

Urbanismo é problema de correlação, integração e equipamento do espaço.

(...) Hoje o objetivo é social – o maior bem do maior número – a garantia para todos, e não apenas para pequeno número de privilegiados, de um standart de vida elevado e seguro.

O item três limita-se a definir os métodos como forma de trabalho.

Para tanto se identificou 5 etapas, dentre as quais as duas primeiras já haviam sido cumpridas restando a terceira para a atual fase do projeto, sendo as demais, fases de aprimoramento, portanto posteriores ao plano.

Ressalta a busca pela multiplicidade de funções negando a adoção de um único modelo de cidade. Ao elencar alguns tipos de cidade, defende a incorporação de vários deles como matriz do projeto.

O método elaborado aproxima-se com as atividades desenvolvidas no CEPEU e defendidas pelo engenheiro Anhaia Mello como um difusor das idéias de planejamento urbano do período.

As etapas estabelecidas foram:

1ª. Fixação do objetivo;

2ª. Inquéritos e análises;

3ª. Organização do pré-plano ou plano piloto, como antecipação do Plano Diretor;

4ª. Organização dos Planos Executivos, para execução em prazos fixados de elementos do Plano Diretor, de acordo com uma certa ordem de prioridade, e possibilidade econômico-financeiras.

5ª. ‘Mises-au-point’; problema educativo e de propaganda para formação do ‘espírito de urbanismo’ Não há planejamento imposto por leis e decretos, nos países democráticos. Ou o povo prestigia e colabora ou nada se fará.

Considerando que as duas primeiras etapas já haviam sido definidas pela própria Comissão do Concurso, e a terceira e quarta etapas dependiam do projeto em si da cidade, restou-lhes apenas formular a proposta segundo os princípios de diversidade funcional sobre a qual teria predomínio a de cidade capital.

(...) na sociedade moderna é difícil achar um tipo puro. Assim as capitais políticas são, em regra, centros de comércio e de cultura.

Diante da possibilidade do planejamento de uma nova cidade, o relatório apresenta as referências conceituais para evitar os problemas da cidade real a partir do planejamento.

Ao citar Gaston Bardet, elenca três premissas para o urbanismo ao procurar evitar os preconceitos, os vícios da rotina de soluções e valorizar a escala humana em contraposição aos valores circulatórios.

Criticando a impossibilidade de controle sobre os grandes centros e a expansão desenfreada da população:

As cidades são organismos ou elas podem ser assemelhadas; mas ao contrário destes, não possuem a ‘entelequia’ aristotélica, isto é, a posse da própria perfeição, ou como diria Leibniz, ‘aquela suficiência que as tornem autoras das próprias ações internas’.

E vão crescendo, sem limites, manipuladas também, em regra, pelos beneficiários desse gigantismo, os exploradores da valorização imobiliária, que se locupletam com a desgraça coletiva.

Na visão crítica da lógica imobiliária que se sobrepõe aos interesses públicos, os autores tratam de um

tema presente no empreendimento da transferência da Capital Federal. Ao procurar evitar esses problemas na Nova Capital, buscam um novo modo de planejamento de cidade nova.

Como meio de ilustrar, os autores expõem as seis fases do desenvolvimento urbano de Patrick Geddes, em que a cidade passa de uma comunidade aldeã, alcança seu estágio harmônico, e atinge a completa degradação devido à falta de controle. A Eopolis, depois a Polis, Metrópolis, Megalopolis, Tiranopolis e a Necropolis.

Para os autores é preciso:

(...) Lutar contra o aumento de população, além dos limites razoáveis; lutar contra os meios mecânicos que favorecem o congestionamento; lutar contra a extensão indefinida da área urbana; lutar contra tudo que é apenas maior em vez de ser melhor.

É preciso, em resumo, saber utilizar socialmente os bens da nossa época, reorientando o desenvolvimento urbano; pondo o mecânico à serviço do orgânico; derrubando a máquina e a ciência do pedestal reservado ao homem.

A defesa pela humanização dos espaços, o respeito à escala e ao ritmo do homem são ideais propagados pelo CIAM VIII, em que a retomada dos princípios tradicionais da cidade tornavam-se no meio de se contrapor à cidade-máquina modernista.

O quinto tópico apresenta algumas idéias a serem incorporadas pelo projeto a partir da negação do modelo de cidade do século XIX e buscando um novo modelo urbano para o século XX.

Há duas concepções gerais de cidade:

1. A metrópole possível, de tamanho ilimitado, quanto maior melhor, característica do capitalismo carbonífero do século XIX; e que se estende indefinidamente, em fita (ribbon development), ao longo das vias de comunicação, e formada ao acaso de loteamento de uzura (wild-cat) sem equipamento social e comunitário.

(...) 2. A cidade, a polis, de tamanho e população limitadas, orgânico, funcional, enquadrada na paisagem regional.

É a concepção biotécnica do século XX o primado da Vida, a escala humana – a associação, e não simples aglomeração. É a nossa concepção.

O controle populacional e o conseqüente limite de crescimento físico da cidade são as principais diretrizes do planejamento. Assim a população ideal estaria estimada entre 80.000 e 150.000 habitantes, chegando ao máximo de 200.000 habitantes. E quanto à definição do edital de 500.000 habitantes:

É apenas em obediência aos termos do Edital que uma população desse porte foi considerada. Não estamos de acordo com ela.

O sexto item, e mais longo, refere-se às três principais referências que dão a forma da cidade. Os princípios são os mesmo definidos pelo CEPEU: os ideais de cidade-jardim, de superquadra da *Radburn* e o modelo de *neighborhood unit*. Esses elementos dialogam com a previsão de planejamento regional e com o princípio de divisão da cidade nas quatro funções: Habitar, Trabalhar, Recrear e Circular. Essa definição demonstra a vinculação entre o modelo físico e o princípio ideológico, incorporando o pensamento cooperativo, coletivo e social de cada proposta.

1/ a cinta verde como limitação da extensão da cidade e abastecimento de 'fresh food';

2/ a superquadra, que permite a convivência pacífica com o automóvel; e

3/ a unidade de vizinhança, que permite a rearticulação social e comunitária nas urbes.

Vale destacar que essas idéias, em plena conformidade com os princípios expostos anteriormente, refletem a forma da cidade ideal em contraposição à lógica imobiliária dos grandes centros:

A unidade a considerar nos planos não é mais um lote isolado, em um loteamento qualquer, sem equipamento social, mas uma comunidade, uma unidade coordenada. – Uma unidade de vizinhança.

Descrevendo o histórico de cada um dos três princípios e demonstrando os ideais comunitários, o relatório segue elencando dados a partir da pesquisa elaborada.

As cidades-jardins são demonstradas a partir do convívio entre a indústria e a moradia. A autonomia dos centros urbanos poderia ser conseguida a partir da incorporação de cidades-satélites. Organicamente organizado, o sistema poderia promover a diminuição de distâncias entre o trabalho e a residência. O cinturão verde torna-se num elemento predominante na paisagem. A terra como propriedade pública é princípio indiscutível no processo sem problemas de ordem especulativa.

A idéia de Radburn e a superquadra é a prova do convívio pacífico entre pedestres e automóveis. Redefinir a quadra a partir das necessidades do homem (150 a 200.000 m² de área) com ruas de distribuição e lotes atingindo as ruas de acesso. Os núcleos das quadras, formados por parques para pedestres, permitem o segundo meio de acesso às residências e estabelecem sua espinha dorsal. A entrada de serviços, pelas ruas especiais, garante a tranquilidade e a hierarquização completa das vias.

Completa separação entre o pedestre e o automóvel, ou também completa quanto possível.

A unidade de vizinhança, com esquemas mais detalhados, requer um grau de especificação maior. Parte de seu princípio agregador de atividades comunitárias:

Se o Urbanismo é o bem estar geral, a 'joie de vivre', esse bem estar está intimamente ligado a duas coisas: ao ambiente e às inter-relações.

Base social e base material se completam. A base social da unidade de vizinhança, e de suas componentes elementares, as unidades residenciais, é justamente a possibilidade de restabelecimento das relações nos círculos primários, que a confusão congestionada das metrópoles impede.

Na visão sociológica o contato social entre indivíduos e grupos fundamenta seus argumentos, relacionando tipos históricos de contatos sociais.

Em decorrência do desenvolvimento das grandes cidades e do sistema de circulação adotado, as formas de contato foram se rarefazendo. A busca por uma escala de convivência social a partir do pedestre, priorizando o indivíduo torna-se essencial para a melhora da condição de vida urbana. Assim resultam pequenos núcleos urbanos, onde o contato, as pequenas distâncias são privilegiadas.

Comunidades polinucleadas são os modelos adotados. A unidade residencial, 1.000 pessoas; a unidade de vizinhança, 10.000 pessoas; a cidade, entre 50 e 150.000 pessoas poderiam formar, ainda, um sistema regional, chegando a 1.000.000 de pessoas. E para a organização desses centros, a família e a educação de seus filhos é fator predominante. Escolas, Centro Comunitários, Equipamentos Sociais, Serviços e Comércio garantem o programa diversificado, responsável por proporcionar o maior contato entre seus moradores e dar autonomia a cada unidade residencial.

Uma zona de indústrias leves, à distância de marcha a pé, é um fator importante de equilíbrio.

(...) Os atuais regulamentos de zoning são inflexíveis e segregadores; obstáculos a composições plásticas e sociais felizes.

Assim ficam expressos os modos de articulação das diferentes funções da cidade e o controle de seu crescimento.

O sétimo e último tópico finaliza essas exposições admitindo a importância do código de ocupação do solo, tendo como principal parâmetro o texto de Le Corbusier *Propôs d'Urbanisme*, em que questões como densidade demográfica, índices de aproveitamento do solo, garantia de salubridade, entre outros itens reforçam a qualidade da cidade através de elementos legais.

A seguir, enunciam a aplicação desses princípios no projeto:

O comentário das diversas pranchas apresentadas, procurará justificar a obediência aos princípios que enumeramos, no traçado geral adotado.

Como veremos, isso se concretiza de modo muito simples. A equipe adapta o repertório exposto aos termos exigidos pelo edital, conformando o plano para a Nova Capital.

Ilustrando o pragmatismo do projeto, a primeira prancha apresentada sobrepõe o traçado viário do plano finalizado à foto aérea da área do Distrito Federal. De forte impacto e sintetizando boa parte do pensamento apresentado, o projeto parece distinguir-se das condições mais peculiares do sítio. Contrapõe uma malha ortogonal ao meio físico do Planalto Central, sem mesmo considerar o represamento d'água que daria origem ao Lago Paranoá, sequer comentado pela equipe como relevante elemento do projeto.

Para concepção de planejamento regional, na prancha 2 são apresentados dados físicos e gerais sobre o Distrito Federal, pontuando os principais meios de acessos existentes e possibilidades futuras a serem aplicadas. Interligado ao sistema existente, o projeto para a Nova Capital permite o escoamento interno de forma eficiente:

É prevista a execução de uma perimetral rodoviária envolvendo a cidade, com a finalidade de evitar seu congestionamento pelo trânsito de passagem.

Assim, a garantia de unidade e acessos gerais seria a principal finalidade em se articular o projeto à estrutura da região, segundo suas ferrovias, rodovias e futuras aerovias. O impacto na economia nacional define-se, portanto, à interligação da cidade com seus meios de acesso.

A articulação com os dados naturais do local está explicitado na prancha 3. O ponto mais alto da área é demarcado pelo centro da cidade e a implantação da malha urbana dá-se a partir das jazidas minerais e dos parques regionais.

A apresentação demonstra a única relação estabelecida entre o projeto e o potencial natural da área a partir dos principais acessos:

As primeiras (jazidas de materiais de construção – pedreiras e calcários) estão ligadas às principais rodovias da região através de estradas existentes, que deverão ser remanejadas. Os parques são interligados por um sistema rodoviário baseado em caminhos existentes.

A escolha dos locais em pauta foi determinada pela interpretação da foto-análise.

A prancha 4 apresenta o primeiro elemento de impacto na escala regional e na cidade. O cinturão verde (green-belt) é definido como o primeiro definidor dos limites da cidade, e para isso o seu agenciamento articula formas de gestão permanente.

Destinado a conter a expansão desordenada da cidade e à produção de gêneros alimentícios, de acordo com os princípios *howardianos*, a grande área verde é pontuada por *Centros Cooperativos Rurais*, verdadeiros núcleos habitacionais constituídos de programa próprio, fato que lhe concede autonomia.

As áreas rurais são inseridas no contexto urbano, influenciando-o diretamente. Povoadas, garantem a gestão do cinturão verde e promovem a diversidade de usos e intensidades de convívio urbano. São a estrutura do planejamento regional. Optou-se pela divisão de funções a partir da área destinada:

a) Áreas até 1 hectare

Junto à zona urbana serão reservadas às chácaras e granjas

b) Áreas de 1 a 10 hectares

Localizadas em seqüência às chácaras e granjas, constituindo a região indicada para sítios.

c) Áreas maiores de 10 hectares

Em escala maior, envolvendo as anteriores, aparecem as grandes propriedades rurais.

A sub-divisão proposta visa proporcionar o eficiente abastecimento da cidade, impedindo ao mesmo tempo a expansão da zona urbana.

Fica evidente a seqüência progressiva de ocupação conforme a aproximação com o centro urbano. O projeto estabelece um sistema de ocupação e de controle variável conforme os usos pré-definidos para as áreas predominantemente vazias, que lhe garantem maior controle.

Os *Centros Cooperativos Rurais* têm o seguinte programa:

1. Silos para armazenamento de produtos agrícolas e sede da cooperativa

2. Oficina mecânica para reparos de maquinário agrícola

3. Centro comunitário

4. Centro de Saúde

5. Igreja

6. Escritórios

7. Escola Rural

8. Hortas

9. Centros de Esporte

10. Núcleo Residencial

Dotado de um sistema de serviços, de lazer e de habitação, os Centros incorporam parte do modelo das unidades de vizinhança em que as múltiplas funções são centralizadas e sanam as principais necessidades do cotidiano.

A partir de um traçado fixo, esses elementos são distribuídos conformando verdadeiros vilarejos em áreas verdes, responsáveis pela produção alimentícia e pelo controle da expansão da cidade. As escalas de usos estabelecem uma diretriz de ocupação inicial para o controle da periferia da cidade. É importante destacar que nesse projeto a produção de gêneros alimentícios ganhou importância na definição do planejamento regional.

A prancha 6 apresenta o traçado básico da cidade e demonstra dois eixos principais de circulação (N-S), (E-W), quatro núcleos residenciais, o centro da cidade e um setor industrial a leste da cidade. Esses principais elementos definem a estrutura da cidade segundo o modelo defendido por Le Corbusier, na Carta de Atenas:

As diretrizes que nortearam esta equipe a adotar o traçado proposto, foram determinadas pela necessidade de se obter o equilíbrio entre as três funções fundamentais da vida urbana.

- HABITAR

- TRABALHAR

- RECREAR

- completadas pela Circulação

A distribuição orgânica das zonas de diferentes atividades, sua definição precisa e a plástica da composição foram os principais objetivos que determinaram nosso esquema.

A integração de todos os elementos do plano se processa de maneira equilibrada, resultando uma solução espontânea, pura e simples.

A partir de dados e estatísticas demonstram a forma de planejamento urbano adotado.

Densidade

Densidade geral bruta urbana: 30 pessoas por hectare.

Área livre total urbana, incluindo recreio, sistema viário e equipamento social: 67%

Densidade residencial líquida de cada Unidade de Vizinhaça: 110 habitantes por hectare.

Zona residencial

As 93 unidades de vizinhaça que compõem os 4 grandes setores residenciais foram distribuídas de forma a se evitar grandes concentrações em determinadas áreas e em detrimento de outras.

Verifica-se que as distâncias dessas Unidades ao Centro, entre as opostas, são praticamente iguais.

O número de Unidades foi determinado pela densidade residencial líquida adotada para cada uma.

Junto ao Centro, foram projetados vários blocos residenciais desenvolvendo-se em altura e destinados à habitação dos solteiros – (cerca de 15% da população total). Altura máxima 30 metros.

As unidades de vizinhaça dos setores residenciais são agrupadas em cluster sem torno de 11 centros principais.

Trabalho

Além das zonas de trabalho de cada unidade de vizinhaça, teremos:

a) Zona Central

O perímetro central situa-se na parte mais elevada do terreno e congrega todas as atividades peculiares ao centro da cidade. Suas proporções foram calculadas em função dos elementos que a constituem (Ver descrição da Prancha n. 11)

b) Indústria

Sua localização é devida a duas determinantes principais:

I – Sistema de Viação (Ferroviário e Rodoviário)

II – Ventos dominantes da região, cuja maior frequência é de Leste para Oeste.

Recreio

O sistema abrange elementos de três qualidades:

I – Recreio ativo ou atlético.

II – Recreio contemplativo ou de passeio.

III – Recreio educacional.

É distribuído equitativamente à toda população, para todas as classes e todas as idades.

Interligando as três principais funções da cidade, as vias de circulação dividem-se em 4 tipos predominantes. As vias expressas, margeadas por faixas verdes e não atingem as áreas habitacionais, são caracterizadas por ligarem as vias de acesso regional e têm cruzamento em nível, formam o eixo N-S/E-W e definem a malha ortogonal da cidade. A *parkway*, destinada a veículos de passageiros e liga as áreas de parques. As sub-arteriais atendem grandes equipamentos (estação ferroviária, zona industrial, conjunto hospitalar) envolvem as unidades de vizinhaça, criando a transposição entre as vias mais rápidas e as de distribuição. As vias de distribuição delimitam as unidades de vizinhaça definindo a maior parte do sistema de circulação.

Assim toda a cidade é servida por tipos diferenciados de vias, retomando a hierarquização e a completa monofuncionalização, sendo que o pedestre circula afastado dos veículos.

A composição do programa de lazer e de equipamentos servidos em cada área foi apenas explicitado (nas pranchas 8 e 9), pontuados ao longo das áreas livres e nos setores habitacionais. O zoneamento define as áreas de serviços e comércio nas unidades de vizinhaça promovendo o contato entre seus moradores.

Unidades de vizinhaça

Recreio: Play-lot, Play-ground

Equipamento Social: Jardim de infância e escola primária, centro comunitário, centro de saúde, igreja

Equipamento Material: Comércio, Indústrias de serviço

Clusters

Recreio: Play field, Estádio Distrital

Equipamento social: Escola Secundária, Hospital, Centro Comunitário

Equipamento material: Comércio e Indústria de Serviço

Cidade

Recreio: Estádio, Hipódromo, Clubes Náuticos
 Zona Central
 Equipamento Social: Centro Cívico, Cultural e Administrativo
 Equipamento Material: Centro Comercial, Indústria de Serviço e Mercado
 Zona Rural
 Recreio: Jardim Botânico e Jardim Zoológico
 Zona Industrial
 Indústrias em geral
 Zona Urbana não Construída
 Equipamento Social: Cidade Universitária, Conjuntos Hospitalares

Assim ficou definido o zoneamento dos principais equipamentos. O esquema permite as diversas funções e atividades concentradas num mesmo espaço, reduzindo as distâncias entre a moradia e serviços, comércio, lazer e trabalho. As atividades, porém, são distribuídas conforme seu potencial e centralizadas conforme a escala abrangente.

Ao transporte coletivo estabeleceu-se uma malha a toda a área da cidade, articulando os miolos das zonas residenciais e do centro e interligando os extremos da cidade.

Apontando as diversidades entre as cidades, conforme suas atividades e características naturais, o estudo enumera as vantagens e desvantagens sobre a escolha do tipo de transporte coletivo. Micro-ônibus, ônibus a diesel comum, troleibus (movido a energia elétrica), girobus (movido à energia cinética transformada em elétrica), o bonde e o metrô.

Diante das seis possibilidades os estudos analisaram cada gasto e cada vantagem desses meios e, aplicados ao caso de Brasília, cidade nova com as peculiaridades de sua localização, definiram alguns tópicos relevantes para a seleção. O transporte a diesel ou movido à energia elétrica (troleibus) seriam os mais viáveis diante das condições expostas. O troleibus levaria vantagens por diminuir os gastos gerais do transporte. Tabelas comparativas com as estatísticas estrangeiras e referências internacionais de gastos foram citadas para a comprovação dos benefícios.

Escolas primárias e secundárias não exigiriam transportes motorizados para seu acesso, então ficou definido que as principais referências seriam os grandes equipamentos e as áreas de trabalho.

As linhas mestras do transporte coletivo são conseqüentemente predestinadas nos seus rumos gerais, devendo ligar os núcleos das zonas residenciais com o centro da cidade, afim de atenderem a flutuação profissional dos funcionários em geral, que criam variação de público nas horas normais de expediente.

Para o eficiente funcionamento do transporte coletivo optou-se por algumas exigências quanto à porcentagem mínima de usuários, traçado otimizado, intervalos e velocidades.

Resumidamente, o projeto apresenta três necessidades para o bom desempenho da escolha: a construção das garagens, a reserva de energia elétrica em sub-estações e o cuidado estético com a instalação das linhas aéreas para a distribuição da energia aos troleibus.

As pranchas 11, 12, 13, 14 e 15 tratam da Zona Central da cidade e de suas subdivisões, como o centro cívico e comercial.

No Centro Cívico reúnem-se os edifícios administrativos federais e está instalado no ponto mais alto, ao lado do Centro Comercial. O Setor dos Ministérios e o Centro Administrativo também compõem a Zona Central que é delimitada por edifícios de 30 metros de altura, destinados a apartamentos de solteiros.

O Centro Comercial é assim definido:

Tem a caracterizá-lo o fato de ter sido desdobrado em vários grandes blocos funcionando no tipo de Precint. Essa orientação visou proporcionar aos compradores uma circulação livre dos perigos oferecidos pelos veículos. Distribuídos por esses centros foram previstos edifícios para Hotéis.

O centro da cidade ainda é composto pelo Mercado que se localiza entre o Centro Comercial e as principais vias de acesso da Ferrovia. Depósitos, armazéns e indústrias de serviços ligam-se diretamente ao mercado compondo um sistema de abastecimentos sem precisar atingir o miolo do Centro, já que a ligação entre o Mercado e o Centro Comercial dá-se de forma tangencial a este.

Os edifícios de apartamentos, destinados aos solteiros, localizam-se no perímetro da Zona Central e articulam-se para evitar o uso do transporte coletivo com destino ao trabalho. Assim como todos os demais edifícios, esses também devem respeitar a altura máxima de 30 metros.

Cabe destacar dois principais elementos da Zona Central, a Estação Rodoviária, que repete a solução de outros projetos anteriores e que segue a regra divulgada por Le Corbusier.

Localizada junto ao Centro da Cidade e dela separada pela perimetral envolvente. Seu acesso principal é pelo Park-way.

A Avenida de Caráter Monumental também se destaca no conjunto ao remeter à principal função da cidade, em que pesem os valores cívico e culturais de uma cidade administrativa:

Destinada aos desfiles cívico-militares, com 1.500 m. de extensão e localizada entre os Centros Cívico-Cultural e a Zona das Embaixadas.

A Unidade de Vizinhança, principal elemento do plano, ocupa a maior área da Nova Capital. Localiza-se entre três vias de distribuição e uma sub-arterial, abriga entre 5.000 a 6.000 pessoas, considerando cada família com média de 5,2 pessoas. Os lotes, com cerca de 480m² ocuparam uma área de 950.000m². Com densidade bruta de 57,5 pessoas por hectare, e líquida de 110 pessoas por hectare, cada unidade de vizinhança terá 54% da área total ocupada por construções e o restante de área livre.

O sistema viário recebeu tratamento especial por incorporar no interior das unidades a separação completa entre pedestres e automóveis e a definição de duas fachadas para cada casa:

As ruas são traçadas para uso especializado e não rua ônibus ou non descript como as atuais.

Há diferenciação entre pedestre, veículo, estacionamento, jardim e parque. Completa separação entre o pedestre e o automóvel.

(...)

Estas ruas iniciam-se nas vias de distribuição e perimetrais e terminam no parque interior da unidade de vizinhança, sendo todas do tipo 'cul de sac'.

As habitações têm as fachadas de serviço à elas voltadas, enquanto que as 'de vida' abrem suas portas para os parques interiores ('park-walks'), evitando desta forma o ruído, a poeira e a fumaça.

Esses 'park-walks' convergem para o grande parque interior, onde entre árvores, piscina, sol, calma e silêncio, desenvolve-se a vida da comunidade.

A organização interna das unidades de vizinhança proporciona escalas diferenciadas de usos a partir da distribuição dos equipamentos, porém privilegia-se sempre o contato comunitário.

A primeira parcela definida é o Escalão Básico, constituído por cerca de 70 lotes – separados pelas *park-walks* – concentram cerca de 350 pessoas e é composto por dois 'play-lots' de 250m² cada para a recreação de 15 a 20 crianças num raio de 120 metros.

A Unidade Residencial é constituída por um grupo de 3 Escalões e soma a população de cerca de 1000 pessoas. Pelas necessidade, compreende um programa mais detalhado e completo:

a) um jardim de infância para cerca de 100 crianças até 7 anos, com raio de ação de 300m.

b) 'Social Club' anexo ao jardim da infância, destinado à reunião das mães.

c) Nas proximidades do jardim da infância se situam 2 ou 3 lojas, destinadas ao comércio de artigos escolares e pequenas utilidades de uso doméstico.

Podemos perceber a importância e o conseqüente destaque atribuído à questão escolar, elemento central nas concepções originais da Unidade de Vizinhança.

A Unidade de Vizinhança, elemento que reúne os demais elementos e, portanto, a complexidade da unidade básica da cidade, fica assim composta: por 5 Unidades de Residência. O equipamento social de cada Unidade de Vizinhança é distribuído pelo parque central e concentra:

a) Um grupo escolar com capacidade para cerca de 750 crianças até 11 anos, em dois períodos e com raio de ação de 700m.

b) Anexo ao grupo escolar, um play-ground com área aproximada de 10.000m² destinado à recreação de crianças até 14 anos, com raio de ação de 700 metros.

c) Incorporado ao play-ground temos um play-lot

d) Centro Comunitário, destinado à parte recreativa-cultural e que se constituirá de salão de reuniões das famílias – salões para jogos, pequeno auditório, biblioteca, abrigando ainda:

- sub-repartições administrativas

- posto de saúde e puericultura

- cinema

- unidade do corpo de bombeiros

e) Igreja

Equipamentos comerciais e de serviços, como supermercados, tintureiros, encanadores, padarias, sapatarias, eletricitistas foram localizados em dois pontos ao longo das unidades, acessíveis aos pedestres pelos parques internos.

Como ficou definido, o convívio tem sua condição enaltecida pelo programa que propõe atividades comunitárias e educacionais como prioridade.

Uma vez definidas as formas de organização das Unidades de Vizinhança, o projeto finaliza sua apresentação com os estágios de desenvolvimento urbano.

A partir de uma progressão entre as partes, cinco períodos completariam, em 50 anos, o nível final da cidade. Para cada etapa foram elencados diferentes itens que se desenvolveriam quantitativa e qualitativamente. Entre eles podemos citar: a Zona Central, a Zona Residencial, os Terminais de Transporte, Matadouro, Frigorífico e Indústria, Cemitérios, Conjuntos Esportivos, Principais Vias de Circulação, Hospitais e Universidade.

Completadas as 5 décadas o plano assumiria sua feição final com todas as suas partes e funções. Criou-se, ainda, um estudo para demonstrar a viabilidade de fornecimento de energia segundo estimativas de outras cidades.

Dessa forma o projeto apresentado estrutura o planejamento regional prioritário, formula modelos urbanísticos à cidade e a incorpora ao território através do seu plano de desenvolvimento.

Ficha catalográfica preparada pela Seção de Tratamento
da Informação do Serviço de Biblioteca – EESC/USP

T231p Tavares, Jeferson Cristiano
 Projetos para Brasília e a cultura urbanística
 nacional / Jeferson Cristiano Tavares. – São Carlos,
 2004.

 Dissertação (Mestrado) -- Escola de Engenharia de
 São Carlos-Universidade de São Paulo, 2004.
 Área: Arquitetura, Urbanismo e Tecnologia.
 Orientador: Prof. Dr. Carlos Roberto Monteiro de
 Andrade.

 1. Urbanismo. 2. Brasília. 3. Planejamento.
 4. Projetos. 5. Concurso. I. Título.

Contatos

jctav@uol.com.br
11.9989.7010
19.9735.7595