

DEDALUS - Acervo - FAU



20200001545

07

O CONCURSO DE BRASÍLIA OS SETE PROJETOS PREMIADOS



MILTON LIEBENTRITT DE ALMEIDA BRAGA
ORIENTADOR: PROF. DR. PAULO VALENTINO BRUNA
DISSERTAÇÃO DE MESTRADO APRESENTADA À FACULDADE DE
ARQUITETURA E URBANISMO DA UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
1999



À Herma e ao Walter



AGRADECIMENTOS

Muitas pessoas colaboraram para o desenvolvimento desta dissertação de mestrado. Agradeço a todas e, em especial, ao professor doutor Paulo Bruna, pela sempre gentil orientação, à Marta Moreira, pela ajuda na edição do trabalho, ao Alexandre Morales, pela revisão final do texto, ao José Graciano, Celso Pazzanese e Elisabete França, por emprestarem camaradamente livros e revistas da sua biblioteca particular, à Marta Bogéa, Sophia da Silva Telles, Luis Antônio Jorge, Álvaro Puntoni, Ângelo Bucci, Fernando de Mello Franco, Maria Isabel Imbrônio e Valéria Piccoli, pelos conselhos e comentários e ao Gordon Haslett, pela versão em inglês do resumo.

Agradeço, também, à Fundação Vilanova Artigas, na pessoa de Júlio Artigas e à Biblioteca da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, sobretudo à Eliana de Azevedo Marques.

CRÉDITOS DAS IMAGENS

As fotografias da construção de Brasília, da sua situação em 1990 e as fotos aéreas foram extraídas da publicação *Relatório do Plano Piloto de Brasília*, ArPDF, CODEPLAN, DePHA, Brasília: GDF, 1991.

As reproduções das pranchas das apresentações dos sete planos pilotos, assim como os croquis comentados do júri, foram extraídos da revista *Módulo*, nº 8, edição especial: Brasília, Rio de Janeiro, julho de 1957, com exceção das figuras: *Traçado Básico*, *Cinta Verde (Green Belt)*, *Centro Cooperativo Rural e Unidade de Vizinhança*, todas da proposta da equipe da Construtécnica, que foram extraídas da publicação GHIRALDINI, Milton Carlos, *Brasília: plano piloto*, São Paulo, Construtécnica, 1957.

As reproduções do plano de Chandigarh e do Plano Piloto Definitivo de Brasília foram extraídas do livro GOROVITZ, Matheus, *Brasília uma questão de escala*, São Paulo, Projeto, 1985.

RESUMO *

A presente dissertação estuda as soluções físico-espaciais dos sete projetos premiados no Concurso Nacional do Plano Piloto da Nova Capital do Brasil, ou Concurso de Brasília, organizado em 1956 e encerrado em 1957. Numa primeira parte são investigados os antecedentes históricos, desde o período colonial, e os episódios que marcaram a idéia da mudança da capital brasileira e o Concurso, aspectos que determinaram o contexto em que os projetos foram desenvolvidos e avaliados. Uma segunda e principal parte descreve cada um dos sete projetos, objetivando-se uma compreensão equalizada e comparada das suas soluções. Finalmente, apresentam-se algumas hipóteses conclusivas acerca dos planos pilotos premiados.

ABSTRACT

This dissertation studies the seven prize-winning projects of 'The National Competition for a Pilot Plan for the New Capital of Brazil'. 'The Brasilia Competition' was organised in 1956 and finished in 1957. The first part investigates historical antecedents since the colonial period and some more recent events. Together these determined the idea of moving the capital and the competition itself. All of these factors shaped the context in which the projects were developed and evaluated. The second, and principal part, describes each of the seven projects in more detail. The aim is to provide an equalised and compared comprehension of the solutions. Finally some conclusive hypotheses are presented for the prize-winning projects.

ÍNDICE

INTRODUÇÃO	5
1. A NOVA CAPITAL	7
1.1. A IDÉIA DE BRASÍLIA	7
1.2. CIDADES PROJETADAS PRECEDENTES	10
1.3. DA IDÉIA À CONSTRUÇÃO	14
2. O CONCURSO	33
2.1. A DEFINIÇÃO DO CONCURSO	33
2.2. O EDITAL	35
2.3. O JULGAMENTO	43
2.4. A REPERCUSSÃO DOS RESULTADOS	49
3. OS PROJETOS PREMIADOS	54
3.1. PLANO PILOTO Nº 22 - PRIMEIRO PRÊMIO	57
3.2. PLANO PILOTO Nº 2 - SEGUNDO PRÊMIO	69
3.3. PLANO PILOTO Nº 17 - TERCEIRO E QUARTO PRÊMIO REUNIDOS	80
3.4. PLANO PILOTO Nº 8 - TERCEIRO E QUARTO PRÊMIOS REUNIDOS	91
3.5. PLANO PILOTO Nº 24 - QUINTO PRÊMIO	106
3.6. PLANO PILOTO Nº 1 - QUINTO PRÊMIO	117
3.7. PLANO PILOTO Nº 26 - QUINTO PRÊMIO	132
4. CONCLUSÃO	145
4.1. OS SETE TRABALHOS	145
4.2. AS SETE PROPOSTAS	149
BIBLIOGRAFIA	162

INTRODUÇÃO

O objeto desta dissertação é constituído pelos sete projetos premiados no Concurso Nacional do Plano Piloto da Nova Capital do Brasil, o Concurso de Brasília, organizado em 1956 e encerrado em 1957, quando da divulgação de seu resultado. Aberto a engenheiros e arquitetos, seis dezenas de equipes se inscreveram e 26 apresentaram propostas, entre as quais as seguintes foram premiadas:

Lucio Costa, primeiro prêmio,

Boruch Milmann, João Henrique Rocha e Ney Fontes Gonçalves, segundo prêmio,

Rino Levi, Roberto Cerqueira Cesar e Luís R. Carvalho Franco, terceiro e quarto prêmios reunidos,

M.M.M. Roberto, terceiro e quarto prêmios reunidos,

Henrique E. Mindlin e Giancarlo Palanti, quinto prêmio,

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

Construtécnica S.A., Milton C. Ghiraldini (arquiteto chefe), quinto prêmio.

A pesquisa visou, essencialmente: conhecer em profundidade os sete projetos; estudar as disposições urbanísticas presentes no seu conjunto, que dão uma medida do urbanismo moderno brasileiro; constituir, por meio da soma das diversas propostas, um repertório de soluções concretas para o planejamento e construção de espaços urbanos; e, sobretudo, reunir num único trabalho informações sobre os principais aspectos do Concurso.

No desenvolvimento da pesquisa não se encontrou nenhum estudo específico sobre o Concurso de Brasília. Há uma infinidade de trabalhos sobre o plano piloto de Lucio Costa, o que se justifica pelo duplo interesse que só este projeto detém, vencedor do certame e, principalmente, por ter transcendido o campo teórico, ao ser realizado. Em contrapartida, não se realizaram análises mais detidas sobre os projetos restantes, isoladamente ou no seu conjunto. O livro *Two Brazilian capitals, architecture and urbanism in Rio de Janeiro and Brasília*, de Norma Evenson, dedica um capítulo ao Concurso, tratando resumidamente das seis demais propostas premiadas e desenvolvendo uma análise comparada do conjunto destas. Parece permanecer solitário nessa tarefa. As publicações que trazem mais detalhes são as revistas especializadas da época, que reproduziram os diversos relatórios na íntegra e, precariamente, a maioria das pranchas apresentadas.

E se são poucas as publicações, esse fato é agravado em muito pela escassez de material original remanescente. Aparentemente, as pranchas utilizadas no certame foram perdidas, com exceção do plano piloto de Lucio Costa. Não há acervo sobre o Concurso no Distrito Federal. Nos acervos das equipes de Artigas, de Rino Levi e de Giancarlo Palanti, que se encontram na biblioteca da FAUUSP, pouco se depara sobre os projetos de Brasília. No entanto, volumes originais dos relatórios das equipes de Cascaldi e da Construtécnica puderam ser localizados.

Diante daqueles objetivos e desse quadro de referências, resumiu-se o foco da pesquisa às informações originais, cujo volume, apesar de incompleto, não é

pequeno. Algumas equipes estenderam seus trabalhos a diversos aspectos além do planejamento físico-espacial da nova capital e os relatórios são extensos. Em face da oportunidade do desenvolvimento de um trabalho até certo ponto inédito, optou-se por levar a termo um escopo mais modesto. Por outro lado, diante das informações disponíveis, julgou-se que desdobrar a pesquisa em uma avaliação programática da crítica aos planos pilotos premiados resultaria em dois estudos: o dos sete planos pilotos e o dos ensaios sobre o projeto de Lucio Costa.

Na primeira parte da dissertação são estudados os episódios que marcaram a idéia da constituição de Brasília e o Concurso e que determinaram o contexto em que os projetos foram desenvolvidos e avaliados. O primeiro capítulo é constituído pelo relato das primeiras iniciativas em favor da transferência da capital brasileira do litoral para o interior, nos períodos colonial, imperial e republicano, pela indicação dos análogos empreendimentos nacionais e internacionais precedentes e pela descrição das primeiras medidas efetivadas para a localização da nova capital, além da descrição das polêmicas geradas em torno da idéia da mudança e de alguns aspectos da construção de Brasília. O segundo capítulo apresenta os fatos que definiram o Concurso, as características e controvérsias relativas ao seu edital, os procedimentos do julgamento das propostas e a repercussão dos resultados.

Uma segunda e principal parte, constituída de capítulo único, foi dedicada à pesquisa dos sete planos pilotos. Na apresentação das propostas procurou-se estabelecer um critério de descrição que permitisse uma compreensão equalizada e comparada dos seus conteúdos, resumindo-se os pressupostos, os princípios e os estudos complementares e esclarecendo-se em detalhes as soluções físico-espaciais, destacadas segundo parâmetros constantes.

Finalmente, são apresentadas algumas idéias que resultaram de uma primeira sistematização das conclusões engendradas pela leitura dos projetos e que pareceram oportunas.

1. A NOVA CAPITAL

*Nenhum outro problema nacional terá sido tão debatido e analisado, por tão longo período da nossa história, desde o Brasil Colonial até a República dos nossos dias.*¹

O Concurso Nacional para o Plano Piloto da Nova Capital do Brasil, como fato isolado, ocorreu num breve período – setembro de 1956 a março de 1957 –, mas foi conseqüência e termo final de uma longa história. Foram quase dois séculos de propostas de remanejamento da sede do governo brasileiro – colonial, imperial ou republicano – do litoral para o interior, por motivos diversos nas diferentes épocas.

*A principal motivação era o fator segurança, já que a posição do Rio de Janeiro, como porto, tomava-a muito vulnerável a uma invasão. A segurança entretanto não era a única razão. O reconhecimento de que apenas a faixa litorânea estava sendo efetivamente povoada (...) levou alguns políticos e intelectuais a desenvolver a idéia da interiorização da Capital, na certeza de que esse fato traria o desenvolvimento para o interior do País.*²

1.1. A IDÉIA DE BRASÍLIA

Não se sabe ao certo quando a idéia surgiu pela primeira vez. Foram muitas e sucessivas propostas. Em 1761, o marquês de Pombal propôs a transferência da capital para o interior, como sede do governo da Colônia e do próprio Reino de Portugal. Em 1763, o rei D. José I determinou a mudança da sede de governo de Salvador para o Rio de Janeiro, atendendo a uma iniciativa do mesmo Pombal. Em 1789, os inconfidentes mineiros pretendiam instalar a capital em São João del Rey³, sendo considerados por muitos os pioneiros da idéia.

O ideal da inauguração de uma nova capital, como instrumento de emancipação e de estruturação de uma sociedade emergente, é comum à história de várias das colônias do Novo Mundo. Washington, capital projetada e construída na última década do século 18, nos primeiros anos da independência dos Estados Unidos, logo transformou-se num exemplo a ser seguido.

A corte portuguesa, quando se transferiu para o Brasil em 1808, transformando o Rio de Janeiro na capital do Reino Unido de Portugal e do Brasil, reconhecia a necessidade da mudança. Nessa época, de Londres, o jornalista Hyppolyto da Costa Furtado de Mendonça, através do jornal *Correio Braziliense*, por ele fundado naquela capital, defendia a mudança:

O Rio de Janeiro não possui nenhuma das qualidades que se requerem na cidade que se destina a ser a capital do Império do Brasil, e se os cortesões que para ali foram de Lisboa tivessem assear patriotismo e agradecimento pelo país que os recolheu, nos tempos de seus trabalhos, fariam um generoso sacrifício das comodidades e tal qual luxo, que podiam gozar no Rio de Janeiro, e se iriam estabelecer em um país do interior, central e imediato às cabeceiras dos grandes rios, edificariam ali uma cidade nova, começariam por abrir estradas, que se dirigissem a todos os portos do mar, removeriam os obstáculos naturais que têm os diferentes nos navegáveis e lançariam assim os fundamentos do mais extenso, ligado, bem defendido e poderoso império, que é possível que exista na superfície do globo no estado atual das nações que o povoam. Este ponto central se acha nas cabeceiras do famoso Rio São Francisco. Em suas vizinhanças estão as vertentes de caudalosos rios, que se dirigem ao norte e ao sul, ao nordeste e sueste, vastas campinas para a criação de gados, pedra em abundância para toda sorte de edifícios, madeiras de construção para todo o necessário, minas riquíssimas

¹ PINHEIRO, Israel, *Uma realidade: Brasília*, entrevista, in *Módulo*, nº 8, edição especial: Brasília, Rio de Janeiro, julho de 1957, p. 4.

² CRULS, Luiz, *Relatório da Comissão Exploradora do Planalto Central: Relatório Cruis*, Introdução, edição especial do centenário da Missão Cruis - 1892-1992, Brasília, CODEPLAN, 1992, p. 11.

³ Ver MENDES, Horácio, *Brasília e seus Antecedentes*, in *Brasília 40*, número especial de 21 de abril de 1960, Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil - Novacap, p. 31.

de toda qualidade de metais, uma situação que se pode comparar com a descrição do que temos do Paraíso Terreal.⁴

Utilizando-se de belas imagens, ele atribuía um valor simbólico ao Planalto Central, divisor das águas das três bacias do território brasileiro, área do futuro Distrito Federal:

*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.*⁵

Com o Império, a idéia ganhou corpo. Em 1821, o governo provisório de São Paulo passou as seguintes instruções aos seus deputados nas cortes de Lisboa, baseadas em redação de José Bonifácio de Andrada e Silva e prontamente aprovadas:

*Parece-nos também muito útil que se levante uma cidade central, no interior do Brasil, para assento da corte ou da regência, que poderá ser na latitude, pouco mais ou menos, de 15 graus, em sítio sadio, ameno, fértil e regado por algum rio navegável. Deste modo fica a corte ou assento da regência livre de qualquer 'assalto' e 'surpresa' extrema, e se chama para as províncias centrais o excesso da povoação vadia das cidades marítimas e mercantis. Dessa corte central dever-se-ão logo abrir estradas para as diversas províncias e portos de mar para que se comuniquem e circulem com toda prontidão as ordens do Governo e se 'favoreça' por elas o comércio interno do vasto Império do Brasil.*⁶

Em 1823, o mesmo José Bonifácio encaminhou à Assembléia Constituinte a "Memória sobre a necessidade de edificar no Brasil uma nova capital" – sugerindo os nomes de Petrópole ou Brasília – a ser localizada na comarca de Paracatu, em Minas Gerais.

Em 1834, foi desmembrado da província fluminense e criado o Município Neutro – a cidade do Rio de Janeiro e seus arredores –, onde estava sediado o governo. Isso não impediu que novas defesas da mudança da capital continuassem a aparecer. Francisco Adolfo Vamhagen, o visconde de Porto Seguro, desde meados da terceira década até o final do século 19 defendeu a mudança da capital, retomando e ampliando as idéias de seus predecessores e configurando-se como um dos principais teóricos destas propostas:

... a Capital do Império deve estar em alguma paragem bastante no interior que reúna mais circunstâncias favoráveis, não só para satisfazer ao princípio essencial do clima (...) como pelas razões seguintes:

- *Qualquer ponto dele, por distante que imaginemos, nunca será tanto que não possa no intervalo de horas comunicar-se com o porto mais próximo, por um caminho de ferro que proporemos como indispensável de se construir.*
- *Convém, para proteger as comunicações, levar às nossas províncias do sertão, e aí empregar, a maior soma possível de capitais produtivos, os quais aumentando sua cultura e riqueza, e depois sua população, reverterão em favor das cidades marítimas, já recebendo dali gêneros de consumo ou de exportação, já enviando-lhes os gêneros ultramarinos (...) em muito maior quantidade.*
- *Como as cidades vizinhas do mar se civilizam e criam as necessidades dos cômodos da vida e do luxo, estímulo da riqueza, pela simples transferência dos navios e trato do comércio marítimo, aos sertões, é necessário, para que eles se animem a sair do estado quase natural levar como tónicos grandes focos de civilização, e não o pode haver melhor do que o de aí assentar a própria capital, que em todos os reinos é o centro do luxo ...*
- *Os governos cuja sede está no interior do país tratam mais que os outros em cuidar de facilitar as comunicações, que são as veias e artérias do Estado, que sem elas definha e morre.*

⁴ MENDONÇA, Hyppolyto da Costa Furtado de, apud MENDES, Horácio, *Brasília e seus Antecedentes*, op. cit., p. 32

⁵ MENDONÇA, Hyppolyto da Costa Furtado de, apud CRULS, Luiz, *Relatório Cruls*, Introdução, op. cit., p. 11.

⁶ ANDRADA E SILVA, José Bonifácio de, apud MENDES, Horácio, *Brasília e seus Antecedentes*, op. cit., p. 33.

- Ao mesmo tempo uma capital central pode distribuir com mais igualdade em diferentes raios, sua solicitude.
- Quanto mais central esteja uma capital mais obstáculos se poderiam criar para não chegar a ela qualquer inimigo ...
- Sendo certo que as capitais (...) são o centro do luxo (...) e portanto os maiores consumidores dos produtos do comércio marítimo, esse chegarão ao interior já meio convertidos em tráfico interno pelos preços dos transportes, do que resultarão valores criados em benefício do país.
- Um centro de civilização nos elevadíssimos chapadões do interior, e em clima não tropical faria que prontamente ai se cultivasse artigos de comércio que não cultiva a beira mar, e a permuta seria em benefício do país ...
- Sendo nesses chapadões mais elevados os ares mais finos, e correspondentes aos da Europa, e legislando-se desde já que na capital e arredores não haveria escravatura, estas verdades constariam logo, e afluiria ali espontaneamente muita colonização estrangeira ...
- Em uma posição adequada do interior estará o governo mais em circunstâncias de atender aos ricos distritos de Goiás e Cuiabá, onde há tanto por criar, e dar providências à cerca dos índios, a respeito dos quais muito pouco, ainda mal, se tem falado no Rio de Janeiro.⁷

Tais eram os principais argumentos que apresentava em favor da transferência da capital. Indicou, também, o local de sua preferência, em lugar de São João del Rey, sua sugestão inicial:

Na vasta extensão que acabo de percorrer, há porém outra região não menos apropriada a oferecer localidades favoráveis ao primeiro estabelecimento de colonos europeus, e a respeito da qual julgo que deveríamos desde já dar algumas providências, a fim de a ir preparando para a missão que a Providência parece ter-lhe reservado, fazendo a um tempo dela partir águas para os três rios maiores do Brasil e da América do Sul, Amazonas, Prata e São Francisco, e constituindo-a, por assim dizer, o núcleo que reúne entre si as três grandes conchas ou bacias fluviais do Império. Retiro-me à bela região situada no triângulo formado pelas três lagoas Formosa, Feia e Mestre D'Armas, com chapadões elevados mais de mil e cem metros, sobre o mar, como nela requer para a melhoria do clima a menor latitude, com algumas terras mais altas do lado norte, que não só a protegem dos ventos menos frescos desse lado, como lhe oferecerão os indispensáveis mananciais.⁸

De outras propostas pode ser acrescentada mais uma razão às já levantadas por Varnhagen. Ainda em 1810, o conselheiro e chanceler Veloso de Oliveira recomendava ao príncipe regente:

(...) que a Corte se não fixe em algum porto marítimo, principalmente se ele for grande e em boas proporções para o comércio (...). A Capital se deve fixar em lugar são, ameno, aprazível e isento de confuso tropel de gentes indistintamente acumuladas.⁹

Em 1890, já no período republicano, João Coelho Gomes Ribeiro publicou um folheto no qual constavam idéias de cunho semelhante:

Quanto ao Distrito Federal, a sede do Governo, a Capital da República não pode nem deve continuar na cidade do Rio de Janeiro.

O exemplo criterioso e sábio da Confederação Norte Americana, os próprios precedentes da nossa história nos estão indicando a necessidade inelutável de subtrair-se à influência da grande multidão, em um centro populoso, muitas vezes mal dirigida, o Governo supremo da nação e sobretudo suas assembleias deliberantes.

O local mesmo a preferir-se para o caso, deve oferecer condições especiais de terreno que dificultem o incremento das habitações e da população, além de um certo limite. É essa a lição dos Estados Unidos do Norte, onde até nas capitais dos Estados se acham preenchidas as citadas condições acauteladoras de futuras sedições e de graves embaraços para o Governo.¹⁰

Durante todo o restante do período imperial, a idéia da mudança da capital foi retomada por políticos como os senadores Holanda Cavalcante, em 1852, e Jobim, em 1875.

⁷ VARNHAGEN, Francisco Adolfo, apud MENDES, Horácio, *Brasília e seus Antecedentes*, op. cit., pp. 33-35.

⁸ *Ibidem*, p. 35.

⁹ VELOSO DE OLIVEIRA, apud MENDES, Horácio, *Brasília e seus Antecedentes*, op. cit., p. 32.

¹⁰ RIBEIRO, João Coelho Gomes, apud MENDES, Horácio, *Brasília e seus Antecedentes*, op. cit., p. 39.

Com a República não foi diferente. Na primeira Constituição republicana, de 1891, tendo por base a exposição que o visconde de Porto Seguro dirigira em 1887 ao governo imperial¹¹, o artigo 3º estabelecia uma área pertencente à União, a ser posteriormente demarcada no Planalto Central, com 14.400 km², para nela estabelecer-se a futura capital federal. A Constituição estabelecia ainda que as antigas províncias passariam a ser consideradas estados e que o outrora Município Neutro passaria a Distrito Federal e continuaria a ser a capital da União até que se desse a transferência, quando então passaria a constituir um novo estado, o da Guanabara.

A idéia da nova capital, por tantos anos defendida, adquiria então outro estatuto. Passava agora a dispositivo constitucional e, conseqüentemente, a projeto oficial da nova nação brasileira.

1.2 CIDADES PROJETADAS PRECEDENTES

Se a construção da nova capital federal no interior do Brasil iria ainda demorar meio século para ser concretizada, já no início do período republicano várias novas cidades importantes haviam sido inauguradas, dando ares mais concretos à possibilidade da construção de Brasília. Experiências foram empreendidas em outras ex-colônias alçadas a novas nações e no próprio Brasil.

Washington, como se viu, construída a partir da última década do século 18, constitui o caso mais antigo e significativo. A nova capital norte-americana foi concebida como marco da independência nacional, mas fundamentalmente como cidade neutra capaz de conciliar, naquele momento, as forças políticas do Norte e do Sul dos Estados Unidos.

Em outras antigas colônias britânicas encontramos mais exemplos: Camberra, nova capital da Austrália, foi projetada para 25.000 habitantes em 1911 – por razões semelhantes às de Washington, decorrentes da disputa entre as forças políticas organizadas em torno das cidades de Sydney e Melbourne – e Nova Délhi, a nova capital da Índia, foi projetada para 70.000 pessoas em 1912.

No Brasil, foram projetadas e construídas duas capitais regionais, além de uma infinidade de cidades menores, espalhadas pelo seu vasto território: a capital de Goiás, Goiânia, em 1936, e, ainda no final do século 19, Belo Horizonte, capital de Minas Gerais. Projetada em 1894 e inaugurada no final de 1897, a nova capital mineira teve origem em razões semelhantes às propagadas pelos defensores da mudança da capital federal:

Projeto urbanístico inovador no Brasil, Belo Horizonte traduziu a imagem da cidade ideal da era republicana, um símbolo da modernidade que surgia no final do século XIX. O antigo arraial do Curral del Rei, condenado a desaparecer, deu lugar à nova Capital mineira, em evidente negação ao passado colonial. A mudança da sede do Governo de Minas, discutida desde a Inconfidência, efetivou-se com a República. Havia um ambiente favorável à instalação de um centro político-administrativo, que unificasse as forças políticas regionais, e que revertesse a desagregação econômica e social do Estado, causada principalmente pelo esgotamento das minas.¹²

¹¹ Ver Engenharia, Órgão Oficial do Instituto de Engenharia, nº 209, abril de 1960, São Paulo, p. 512.

¹² SANTA ROSA, Jason Barroso, em texto apresentado na exposição sobre o projeto de Belo Horizonte, na II Bienal Internacional de Arquitetura, São Paulo, 1993.

Em 1905, o conde Afonso Celso defendeu, através do *Jornal do Brasil*, que a capital federal fosse transferida para a nova capital mineira.

No entanto, foi mais tarde que surgiu a principal referência, ao menos para o meio técnico, em termos da construção de novas cidades. No início da década de 1950, Chandigarh, a capital projetada do Punjab na Índia, prevista para 500.000 habitantes, configurou um problema muito semelhante ao de Brasília¹³, como, além de uma nova capital, o símbolo de renovação e modernização de um país¹⁴. Mais do que as semelhanças, porém, o que chamou a atenção dos arquitetos brasileiros foi o fato de ter sido projetada por Le Corbusier – colaborando com Pierre Jeanneret, Jane Drew e Maxwell Fry –, cuja grande influência na produção urbanística e arquitetônica brasileira é notória¹⁵.

Se dependesse da vontade do mestre francês, a sua marca no projeto da nova capital brasileira teria ido muito além da mera influência. Um dos seus objetivos na viagem ao Brasil em 1929 era o de promover contatos e abrir caminho para a sua participação no projeto da nova capital brasileira, no qual entrevia a possibilidade de ver realizada sua concepção de cidade, convencido de que a letargia européia não permitiria a concretização de suas teorias naquele continente. Avisado por seu amigo, o poeta e romancista Blaise Cendrars, da intenção do governo brasileiro de construir Planaltina, uma nova cidade de um milhão de almas numa região ainda virgem, contou com o apoio de Paulo Prado nessa aproximação com o país. Quando da construção de Brasília, três décadas depois, Le Corbusier novamente manifestou interesse em participar do seu planejamento.

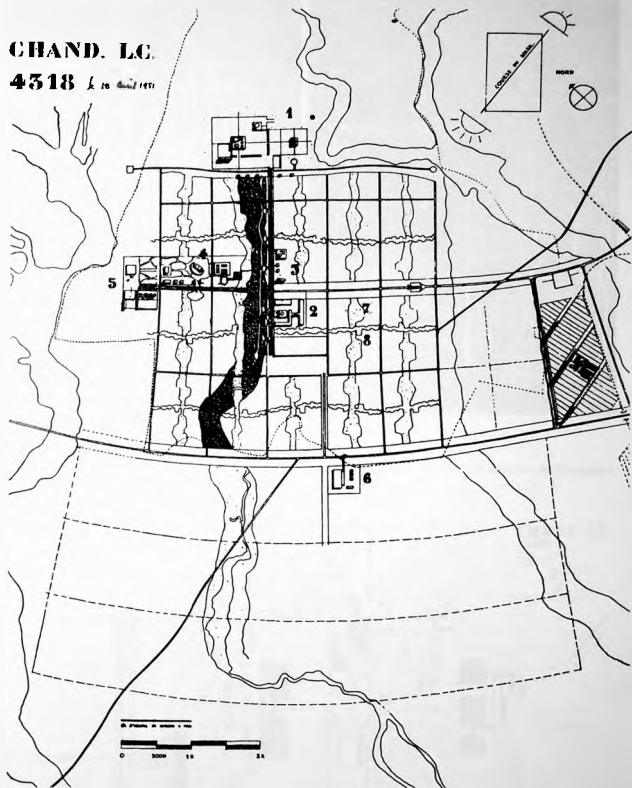
¹³ Ver GOROVITZ, Matheus, *Brasília uma questão de escala*, São Paulo, Perspectiva, 1985, p. 17.

¹⁴ Ver FRAMPTON, Kenneth. *Modern architecture, a critical history*, London, Thames and Hudson Ltd, third edition, 1992, p. 230.

¹⁵ Sobre a relação de Le Corbusier com os arquitetos brasileiros ver SANTOS, Cecília Rodrigues dos, *Le Corbusier e o Brasil*, São Paulo, Tessela: Projeto Editora, 1987.

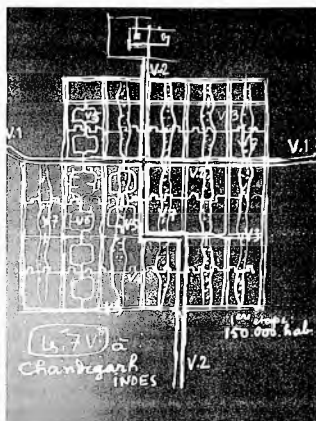
CHAND. LC.

4318 *L. 28. Abril 1951*

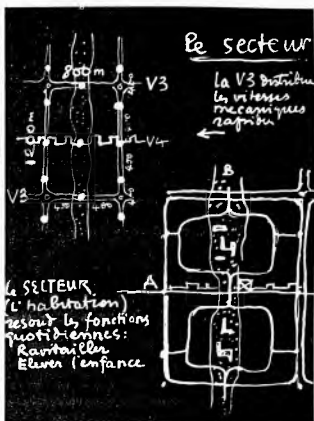


- 1 Capitólio
- 2 Centro Comercial
- 3 Setor hoteleiro
- 4 Setor cultural
- 5 Universidade
- 6 Mercado
- 7 Faixa verde (escola, clubes, etc.)
- 8 Rua comercial

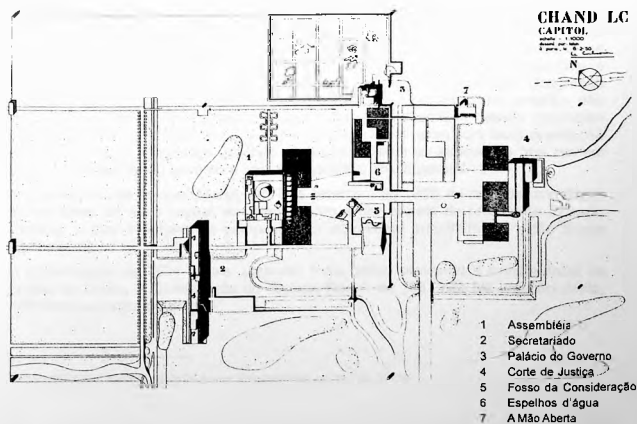
Plano de Chandigarh



O Sistema de 7 Vias e o Setor



O Capitólio de Chandigarh



1.3 DA IDÉIA À CONSTRUÇÃO

AS MEDIDAS SE INTENSIFICAM

Atendendo a determinação da primeira Constituição brasileira, em 1892 a área foi demarcada e estudada pela Comissão Exploradora do Planalto Central do Brasil, chefiada pelo engenheiro e astrônomo Luiz Cruls, diretor do Observatório do Rio de Janeiro e nomeado pelo presidente Floriano Peixoto. Os trabalhos de campo tomaram 26 meses e registraram as primeiras informações relativas às características naturais do sítio do futuro Distrito Federal.

No "Relatório da Comissão Exploradora do Planalto Central do Brasil: Relatório Cruls", de 1894, e em outros textos¹⁶, Cruls relatava que – ao contrário do clima *úmido, quente e palustre*, favorável ao desenvolvimento da malária, de grande parte do litoral brasileiro, onde se concentrava a ocupação – as terras altas do interior apresentavam *exuberante fertilidade, salubridade proverbial*, extensas planícies sem interrupções importantes, rios navegáveis, abundância de *excelente água potável* em curso permanente, de madeiras para a construção em grandes florestas e de *minerais preciosos*, e que a elevação dos terrenos determinava *um menor grau de segura atmosférica e uma temperatura mais fresca do que à primeira vista se poderia supor, em face da sua latitude geográfica*. E concluía que a zona demarcada apresentava *a maior soma de condições favoráveis possíveis de se realizar, e próprias para nela se edificar uma grande Capital, a qual gozaria de um clima temperado e sadio, situada em região cujos terrenos, convenientemente tratados, prestar-se-iam às mais importantes culturas, e que, por um sistema de vias férreas e mistas convenientemente estudado, poderia facilmente ser ligada com o litoral e os diversos pontos do território da República*.

A transformação da transferência da capital federal em preceito legal e, conseqüentemente, em iniciativa governamental fez com que, já no final do século 19, como também no início do 20, surgissem propostas de grupos interessados em construir a nova cidade sem ônus para o governo, tendo como contrapartida a concessão por longos períodos dos serviços urbanos. Membros do Congresso Nacional apresentaram projetos de teor semelhante. O governo, no entanto, não acolheu tais iniciativas, ponderando que o interesse mercantil dessas propostas conflitava com o interesse público e que um empreendimento com essa orientação poderia chegar a resultados que não correspondessem às aspirações que haviam levado a relocação do governo a ser um dispositivo constitucional.

No centenário da Independência, em 7 de setembro de 1922, foi lançada uma pedra fundamental da nova capital, em atendimento a um decreto do presidente Epitácio Pessoa, o qual resultava da campanha do movimento auto-intitulado Ação Social Nacionalista.

A Constituição de 1934 trouxe, uma vez mais, artigo prevendo a transferência da capital da União. A Constituição do "Estado Novo", de 1937 não fez menção direta, admitindo-a porém no artigo 7:

¹⁶ Ver MENDES, Horácio, *Brasília e seus Antecedentes*, op. cit., pp. 37-38.

*O atual Distrito Federal, enquanto sede do Governo da República, será administrado pela União*¹⁷

A Carta de 1946 retomou o assunto, prevendo a mudança e a nomeação de uma comissão, pela Presidência da República, para proceder ao estudo da localização da nova cidade. E estabeleceu que ao Congresso Nacional caberia avaliar os resultados dos trabalhos dessa comissão e deliberar sobre a data da transferência, quando o Distrito Federal de então constituiria o estado da Guanabara.

Em consequência, foi criada pelo presidente Dutra a Comissão de Estudos para a Localização da Nova Capital do Brasil, sob a chefia do general Poli Coelho, ainda em 1946. Em 1948 foi enviado ao Congresso o relatório geral dos trabalhos, o qual manteve o local da área previamente demarcada pela Missão Cruis, mas ampliou a mesma para 77.000 km². O relatório permaneceu em estudo no Congresso até 1953, quando foi criada a Comissão de Localização da Nova Capital Federal, inicialmente presidida pelo general Caiado de Castro e depois pelo marechal José Pessoa.

A Comissão efetuou, entre outros trabalhos, como um sumário plano piloto, o levantamento aerofotogramétrico do retângulo de 50.000 km² fixado pelo Congresso, batizado de Retângulo do Congresso. O levantamento, concebido como o instrumento fundamental da investigação, dadas a extensão e a urgência dos estudos, foi submetido à consultoria da empresa Donald J. Belcher and Associates, Incorporated, de Nova York, especializada em foto-análise e dirigida pelo engenheiro e urbanista argentino Alejandro Solari, a qual selecionou cinco sítios dentro da área e possibilitou à Comissão, em abril de 1955, a escolha do sítio definitivo do Distrito Federal, com 5.850 km²¹⁸. Na revista *Habitat* n^o 29 foi publicado um resumo dos estudos efetuados e dos seus resultados.¹⁹

Na mesma data, o governo do estado de Goiás baixou decreto declarando esta área de utilidade pública e deu início aos processos de desapropriação.

A Comissão de Localização da Nova Capital Federal transformou-se, em dezembro de 1955, em Comissão de Planejamento da Construção e da Mudança da Capital Federal.

Em 1956, Juscelino Kubitschek assumiu a Presidência e, desde os primeiros dias de seu governo, declarou sua intenção de inaugurar Brasília ao final de seu mandato. No entanto, para muitos, que consideravam insuperáveis as dificuldades de ordem econômica, financeira e política para levar adiante um projeto "impraticável", o novo presidente, como alguns dos seus antecessores, que também desejaram construir a nova capital, não veria suas aspirações concretizadas sob o seu governo.²⁰

A POLÊMICA SE INTENSIFICA

A mudança da capital – assunto polêmico desde o seu surgimento, mas alçado até certo ponto a uma "verdade natural" em razão de sua recorrência ao longo da história brasileira, e, assim, pouco debatido até então –, quando em via de se transformar em

¹⁷ Ver KNESSE DE MELLO, Eduardo, *Porque Brasília, in Brasília*, São Paulo, edição Acrópole 256/257, 2^a edição, 1960, p. 12.

¹⁸ Ver PINHEIRO, Israel, *Uma realidade: Brasília*, op. cit., pp. 6-7.

¹⁹ *Habitat*, n^o 29, São Paulo, abril de 1956, noticiário de arquitetura, p. 73.

²⁰ Ver MATTOS, Joaquim de Almeida, *A mirabolante nova capital brasileira*, in *Brasil – Arquitetura Contemporânea* n^o 9, Rio de Janeiro, 1957, pp. 3-20.

fato, foi objeto de duras críticas, motivadas principalmente pelas dificuldades econômicas e financeiras por que passava o país, em forte processo inflacionário.

O marechal José Pessoa, presidente da Comissão de Planejamento, alegava que a construção, *segundo estudos feitos "a grosso modo", não traria êxito para os cofres públicos, adotando-se o recurso da venda progressiva e valorização crescente dos terrenos desapropriados.*²¹ E que ao governo caberiam os *lucros fabulosos* que resultariam da venda desses lotes. Alegações que não venceram ninguém. Mesmo considerando improvável tal lucro, Geraldo Ferraz, crítico de arquitetura da revista *Habitat*, ponderava que, se fosse para vender o chão da futura capital para ser o governo mais um *campeão imobiliário* e contrariar as teses do urbanismo moderno, *não se empreendesse a ambicionada e constitucional mudança.* E completava que, na falta de tais lucros, e lá se investindo recursos públicos, *como admitir isso quando os transportes, a crise de energia, a fome de ferro estavam urgindo pela aplicação de capitais?*²²

Joaquim de Almeida Mattos, diretor de urbanismo da revista *Brasil – Arquitetura Contemporânea*, do Rio de Janeiro, em cuja direção figuravam também os arquitetos Henrique Mindlin e Alvaro Vital Brasil, publicou nesta revista²³ extenso artigo, em princípios de 1956, no qual afirmava que as propagadas *indiscutíveis razões de ordem estratégica, geográfica, econômica e política* não tinham fundamento. Considerava as razões de ordem estratégica extemporâneas, ao menos no sentido bélico, em razão do grande avanço tecnológico dos armamentos, para os quais pouca diferença faria um alvo estar localizado no litoral ou no interior do país. Ponderava, ao mesmo tempo, que não só não pairava nenhuma ameaça militar, como o Rio de Janeiro, a capital federal naquele momento, desde o dia de sua fundação até aquela data *não entreviu, sequer, sombra de arma manejada por soldado inimigo.* E acrescentava que, num tempo em que *desce a importância do governo à medida que crescem as forças econômicas, financeiras e culturais*, os alvos estratégicos numa guerra não seriam as instalações do governo, e sim as instalações envolvidas na produção de riqueza, como os parques industriais ou as obras de infra-estrutura, que tornam viáveis essa produção.

Do ponto de vista político, julgava a mudança uma iniciativa retrógrada e antidemocrática ao afastar o governo das áreas mais populosas, onde melhor se fazem sentir os *valores econômicos, demográficos, financeiros e políticos*, e ao destinar ao governo um poder excessivamente autônomo, o qual teria de "adivinhar" os problemas de todas camadas da população e dos setores privados e públicos. Considerava, ao mesmo tempo, que a capital de um país seria sempre o seu centro econômico, financeiro e cultural, como no caso de Londres e Paris, capitais de direito e de fato, reconhecidas pelas populações nacionais e estrangeiras como capazes de dar o pulso do país e não cidades feitas apenas para que o governo pudesse funcionar.

As razões geográficas tampouco seriam acertadas. Considerava a noção de centralidade adotada uma centralidade geodésica – que tem por medida apenas as

²¹ *Habitat*, nº 27, São Paulo, fevereiro de 1956, noticiário, p. 46.

²² *Ibidem*, p. 46.

²³ Ver MATTOS, Joaquim de Almeida, *A mirabolante nova capital brasileira*, op. cit., pp. 3-20.

áreas e distâncias – e não geográfica e muito menos geopolítica, a correta para a localização de uma capital. Uma capital deveria ser localizada no centro definido pela geografia econômica, humana, cultural, dos transportes e da política, que mede e pondera as *riquezas potenciais e em vigor, os pontos focais da economia, das finanças, do comércio, da cultura e demais fatores do ativo nacional* e cuja lógica jamais apontaria para o isolado Planalto Central.

Da perspectiva econômica, tendo em vista a alta inflação na economia brasileira, fruto das dificuldades de caixa do governo, identificava outras demandas por investimentos públicos muito mais inadiáveis do que a mudança da capital federal. Por menos da metade do custo inicial estimado para a construção de Brasília (100 bilhões de cruzeiros), afirmava ser possível dar início à exploração do petróleo, já naquele momento completamente identificado e localizado no território nacional. E mais: aparelhar o sistema ferroviário onde ele já existisse e onde fosse inadiavelmente necessário, atualizar a produção de energia elétrica e remodelar a marinha mercante. Ou seja, para recuperar a combatida economia brasileira defendia as regras ortodoxas da economia contra o *truque mágico* da mudança: aumentar, melhorar e baratear a produção; reduzir dispêndios em tudo quanto fosse supérfluo ou adiável; e capitalizar e concentrar os saldos em novas fontes de produção de riqueza. A construção da nova cidade só seria possível pelo desvio de recursos públicos, o que reduziria o ritmo do crescimento das regiões do país onde a riqueza era produzida para beneficiar gratuitamente terras vazias pertencentes a latifundiários no Planalto Central. E arrematava que, para promover o progresso do subdesenvolvido interior brasileiro, caberiam as mesmas regras básicas da economia e nunca a construção de uma cidade administrativa, mesmo sendo essa a capital federal, ilustrando tais assertivas com dois exemplos do desenvolvimento norte-americano: os investimentos no estímulo da produção potencial no Tennessee, que o transformaram de uma área deprimida numa região das mais prósperas do país, e o caso da cidade de Washington, cuja região, até aqueles dias, mantinha-se como uma das mais atrasadas, em face do insignificante benefício socioeconômico que recebia da proximidade da capital dos Estados Unidos.

No número seguinte de *Brasil – Arquitetura Contemporânea* foi publicado outro artigo contrário à mudança, de autoria de Prestes Maia²⁴. Perplexo com o descabido *ponto de fé cívica* em que a idéia de Brasília se constituía e com o ritmo desordenado das providências concretas para a sua edificação, apontava a falta de planejamento, evidenciada pelo fato de não se construir antes de mais nada *estradas de ferro e de rodagem de primeira ordem. Para o acesso e para carregamento de material.*

Para Prestes Maia, estavam sendo irracionalmente confundidas a necessidade de um impulso progressista no Planalto e a mudança da capital federal. Se o objetivo era o primeiro, a segunda não era o *meio idôneo*. Para o desenvolvimento do interior, Prestes Maia defendia, como Mattos, investimentos que estimulassem a produção, como *na abertura de estradas, no lançamento de uma ferrovia Belém–São Paulo, na disseminação de aeroportos e campos de pouso, na exploração dos recursos naturais, em especial da agricultura* e, no que tange ao urbanismo, *complemento muito lógico do programa, na fundação de cidadezinhas modelos, médias e*

²⁴ MAIA, Francisco Prestes, *Mudancistas e fiqúistas*, in *Brasil – Arquitetura Contemporânea*, nº 10, Rio de Janeiro, 1957, pp. 10-13.

pequenas, bem localizadas, que reduziriam o isolamento e a falta de assistência nos sertões, que com indiscutível vantagem equivaleriam ao custo da construção da nova capital.

Prestes Maia também refutava como infundadas as razões de ordem geográfica e estratégicas, principalmente em face da era do rádio e da aviação a jato. Combatia a idéia da separação do governo dos grandes contingentes populacionais e acrescentava que os problemas do Rio de Janeiro, como o congestionamento, não seriam corrigidos com a ausência da administração federal e teriam solução mais fácil do que a construção da nova cidade. E considerava pueril o argumento mais popular em favor da mudança, o da moralização da administração pública, como se o caráter dos funcionários e dirigentes públicos fosse reflexo das condições do clima e da paisagem.

Vários arquitetos, no entanto, eram favoráveis à mudança, como o paulista Eduardo Knesse de Mello, que a defendeu em palestra proferida em junho de 1959²⁵ na sede do IAB em São Paulo, depois resumida em artigo publicado quando da inauguração de Brasília²⁶. Seus argumentos procuravam mostrar Brasília como *a solução humana e social, estratégica e econômica do Brasil*; naquele momento, o *3º país do mundo em área territorial, com oito e meio milhões de quilômetros quadrados, porém com 70% do seu território com um índice médio de somente um habitante por km², metade do mínimo determinado em geografia humana (dois) para que uma zona seja considerada habitada*. Tratar-se-ia de uma área imensa onde existiam vastas riquezas: *na Bacia Amazônica, a maior reserva petrolífera do mundo; os campos de Mato Grosso e Goiás, considerados como a melhor região do mundo para o desenvolvimento da pecuária, incalculáveis riquezas minerais e os 4 milhões de km² onde a seringueira é nativa*. Afirmava Knesse de Mello, diante desse quadro:

*Aquele justo orgulho de ter tanto, transforma-se, então, em temor de perder, por abandono, todos esses tesouros que representam a garantia de um futuro próspero e farto para a Nação.*²⁷

A construção de Brasília, no seu entender, significava mais do que melhorar a condição administrativa do país. O Congresso Nacional, ao autorizar a transferência do governo, fez muito mais para Knesse de Mello:

Autorizou a tomada de posse de 2/3 do nosso território. Autorizou a integração da Amazônia na unidade nacional. Autorizou a transformação mágica do Brasil semicolonial, subdesenvolvido, litorâneo, pobre e devedor, numa potência farta e forte, independente, senhora absoluta de seus próprios destinos. Brasília é um marco de posse. Tem o mesmo sentido do Forte Príncipe da Beira.²⁸ Proteger e povoar. Brasília é o nosso segundo brado de independência. A independência da maioridade. Brasília é a voz confiante do Brasil dizendo ao mundo: "Essa Amazônia que ai está, que tem petróleo, que tem borracha, que tem minérios, essa Amazônia imensa e rica é bem brasileira".²⁹

A postura oficial dos arquitetos em meio à polêmica da mudança, no entanto, foi a da neutralidade, como mostra o item 6 do "Manifesto dos arquitetos ao presidente da República", de autoria do IAB, que trazia a posição da classe em relação ao

²⁵ A palestra, cujo título é o mesmo do artigo – *Porque Brasília* – encontra-se reproduzida em KNESSE DE MELLO, Eduardo, *Brasília: história e estórias*, São Paulo, Demais Editoração e Publicação, 1992.

²⁶ KNESSE DE MELLO, Eduardo, *Porque Brasília*, op. cit., pp. 8-21.

²⁷ *Ibidem*, p. 14.

²⁸ Erigido às margens do rio Guaporé, em Rondônia, na divisa com a Bolívia, como marco de posse, pelos portugueses em 1776, após o Tratado de Madri entre Portugal e Espanha, o qual ratificou as conquistas territoriais bandeirantes.

²⁹ KNESSE DE MELLO, Eduardo, *Porque Brasília*, op. cit., p. 17.

planejamento de Brasília e a proposta de que fosse realizado um concurso público nacional para a seleção da equipe a ser encarregada de tal tarefa:

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.³⁰

Evidentemente, não se pode perder de vista a definição estatutária apolítica de instituições como o IAB.

No Diário Oficial de 20 de setembro de 1956 foi publicado pela Comissão de Planejamento da Construção e da Mudança da Capital Federal o "Edital do Concurso Nacional do Plano Piloto da Nova Capital do Brasil", datado de 19 de setembro.

Neste mesmo momento, Juscelino Kubitschek, através da chamada "Mensagem de Anápolis", aprovada por unanimidade pelo Congresso, estabeleceu pela última vez a mudança da capital federal para o sítio com 5.850 km² escolhido para abrigar o Distrito Federal, e instituiu a Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil (Novacap), encarregada da construção de Brasília, a qual substitui a Comissão de Planejamento. Para garantir um cunho democrático à direção da construção da nova cidade, a Novacap foi formada por quadros indicados em 2/3 pela situação e 1/3 pela oposição ao governo, sendo o diretor tesoureiro, que controlava todo o movimento financeiro, Iris Meinberg, indicado pela UDN, um dos partidos da oposição.³¹

Em 24 do mesmo mês foram nomeadas a presidência e a diretoria da Novacap, e em 9 de outubro tomou posse na presidência o engenheiro Israel Pinheiro, o qual teve atuação destacada não apenas na chefia dos trabalhos de construção da nova capital mas também como um dos seus grandes defensores, encarregado de divulgar os estudos, os progressos e as justificativas da mudança.

Em diversas palestras e entrevistas³² durante a sua gestão à frente da Novacap, Israel Pinheiro procurou prestar esclarecimentos e apaziguar descontentamentos quanto à mudança, argumentando que as vagas razões teóricas ou de sentido meramente patriótico do passado teriam dado lugar a *fundamentos rigorosamente lógicos, uma solução técnica, política e imperativa* daquele momento. Destacava que a evolução tecnológica permitia superar os obstáculos que vinham impedindo a concretização de Brasília, especialmente o isolamento do Planalto Central.

Afirmava que o sentido econômico assumira o *primeiro plano das cogitações*, apresentando a mudança como uma medida que ia muito além da contumaz política brasileira exclusivamente financeira de alcance imediatista, a qual lançava mão apenas dos instrumentos monetários de *restrições generalizadas* e promoção de *valorizações artificiais*. A construção da nova capital constituía-se como parte de uma política efetivamente econômica, baseada em planejamento para a obtenção de maior *equilíbrio e produtividade*. A diretriz meramente financeira estaria, para Pinheiro, impedindo a expansão no sentido do interior e dividindo o Brasil em duas partes desproporcionadas, cujo desequilíbrio a cada dia se acentuava. Para ele, em última análise, a crise brasileira resultava *desse clamoroso estado de coisas, em que*

³⁰ *Arquitetura e Engenharia*, n.º 42, Belo Horizonte, novembro-dezembro de 1956, p. IX.

³¹ Ver KNESSE DE MELLO, Eduardo, *Brasília: história e estórias*, op. cit., pp. 3 e 56.

³² Ver PINHEIRO, Israel, *Uma realidade: Brasília*, op. cit., pp. 4-5.

eram vizinhos o estágio da mais rotineira exploração agrícola e a mais avançada expansão industrial. Focos altamente inflacionários das cidades litorâneas ao lado de largas zonas de depressão do nosso "hinterland". Se a inflação era nefasta para qualquer sociedade, no caso brasileiro um problema ainda maior era a imperfeita distribuição de riquezas, a qual fazia com que o potencial econômico do interior fosse subaproveitado, enquanto se encaminhava o litoral para a miragem de uma prosperidade isolada. A mudança, portanto, impunha-se, do seu ponto de vista, como uma retomada de nossa vocação bandeirante, numa nova arrancada para o interior, capaz de dilatar o nosso domínio econômico e criar uma nítida consciência de integração nacional e como um vigoroso impacto psicológico, para despertar o interior prostrado por tantos anos de sofrimento, refrigerando-lhes as reservas de coragem e confiança. Para Pinheiro, como a independência havia libertado o Brasil da exploração da Metrópole, a mudança do governo libertaria o interior da escravidão econômica do litoral e este último, por sua vez, teria como benefício a formação de uma sólida retaguarda agrícola e de novos mercados para o seu grande parque industrial.

Combatia a alegação de muitos de que a construção de Brasília seria inoportuna naquele momento porque agravaria a crise inflacionária com os seguintes argumentos: não seria agravado o orçamento federal, uma vez que o empreendimento seria autofinanciável; os recursos necessários seriam obtidos por meio da venda de lotes³³ e, na sua maior parte, nos grandes centros inflacionados do litoral, do mesmo modo, os investimentos imobiliários, que seriam feitos pelos *Institutos de Previdência, Caixas Econômicas e Companhias Financiadoras*, assim como por particulares, estariam apenas sendo deslocados, pois que, de outra forma, seriam aplicados no litoral. E concluía:

... ao contrário, a mudança da capital é uma iniciativa antiinflacionária, porquanto desloca recursos de uma zona altamente inflacionária para outra em franca depressão.³⁴

BRASÍLIA É CONSTRUÍDA

Em 16 de março de 1957 a Comissão Julgadora declarou o plano piloto apresentado por Lúcio Costa vencedor.

O "plano piloto" vencedor, ou seja, um estudo preliminar, foi entregue à Novacap. Sob a direção do arquiteto Oscar Niemeyer, chefe do Departamento de Arquitetura e Urbanismo da companhia, com a participação de Lúcio Costa e com o trabalho de todas as equipes técnicas necessárias, foi transformado num plano urbano definitivo. Niemeyer projetou os principais edifícios oficiais de Brasília segundo as diretrizes estabelecidas por Lúcio Costa. Destaca-se, entre outros, o projeto executado para a praça dos Três Poderes.

Antes mesmo da definição do plano piloto, por meio do concurso, já vinham sendo executados estudos e obras relativos a geração de energia elétrica, abastecimento

³³ Admitida, de acordo com as previsões do plano piloto, uma população de 500 mil habitantes, haveria uma disponibilidade para a venda de 80 mil lotes, estimando-se uma arrecadação com estes de 24 bilhões de cruzeiros, mais do que o dobro dos 11 bilhões, também estimados, necessários para as obras de urbanização e de construção dos edifícios públicos, a cargo da Novacap, ou seja, do governo federal. Ver PINHEIRO, Israel, *Uma realidade: Brasília*, op. cit., p. 6.

³⁴ *Ibidem*.

de água e tratamento dos esgotos para a cidade, bem como à interligação do sítio da nova capital com o restante do país por via aérea, ferroviária e rodoviária.

Em 21 de abril de 1960 Brasília foi inaugurada, com as condições mínimas para receber os três poderes federais e como resultado de obras executadas em prazos extremamente curtos. Coube à Novacap³⁵ a urbanização da nova cidade, com a construção da infra-estrutura necessária aos serviços urbanos, dos edifícios públicos, estimados naquele momento em 5% do total das construções, e de algumas unidades exemplares dos diversos tipos de construção, como de comércio, habitações coletivas e individuais, equipamentos de cultura e de lazer. Coube também à Novacap toda a fiscalização do restante das obras, a cargo de diversas autarquias de previdência, como o Iapi, de órgãos de fomento à habitação, como a Fundação da Casa Popular, e da iniciativa privada. Coube à companhia, ainda, a venda de cerca de 18.000 lotes, dos quais aproximadamente 75% haviam sido comercializados até a inauguração da cidade.

Eduardo Knesse de Mello apresentou³⁶ a inauguração de Brasília como uma grande realização, fruto do cuidadoso planejamento, não apenas restrito ao projeto da cidade e dos seus edifícios, mas também presente na escolha do sítio, mediante os diversos estudos empreendidos para tal.

As sucessivas propostas de mudança da capital por quase dois séculos, sem dúvida, acabaram por transformá-la num dos empreendimentos míticos para a construção do país. E de fato contribuíram não apenas para que o planejamento da nova cidade se desse em solo conhecido e cientificamente escolhido, dentro dos limites territoriais que a própria história estabeleceu, como também para que a construção propriamente dita fosse dirigida por um trabalho em boa medida livre de injunções de outra ordem que não da própria técnica do urbanismo. A construção de Brasília, segundo os mais altos padrões técnicos, havia se transformado num dos projetos mais emblemáticos do Estado Brasileiro, na sua tentativa de auto-afirmação, dando aos arquitetos e urbanistas do país a oportunidade de desenvolverem seus ideais com amplo amparo oficial.

As conseqüências desse empreendimento, ou seja, o acerto ou desacerto da transferência do governo, não constituem objeto desta dissertação. Matéria das mais extensas, demanda estudo específico e de outras especialidades além da arquitetura e do urbanismo. O trabalho reserva-se, apenas, à tarefa de informar os fatos que determinaram o contexto em que se deu o Concurso, para que melhor se possa compreender e avaliar as propostas concorrentes.

Se um empreendimento dessa ordem constitui um problema que exige para a sua solução os maiores e melhores esforços de uma nação, tanto técnicos como político-administrativos, e imprime uma marca definitiva na história de qualquer país, o caso da construção de Brasília apresentou uma dimensão simbólica particular, a razão contagiante para a sua concretização: configurava-se como instrumento de modernização e renovação nacional, de negação do passado colonial do país e de consolidação da soberania e identidade brasileiras. E por tudo isso constituiu, ao

³⁵ Ver *brasil*, nº 40, número especial de 21 de abril de 1960, Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil - Novacap, pp. 45-67.

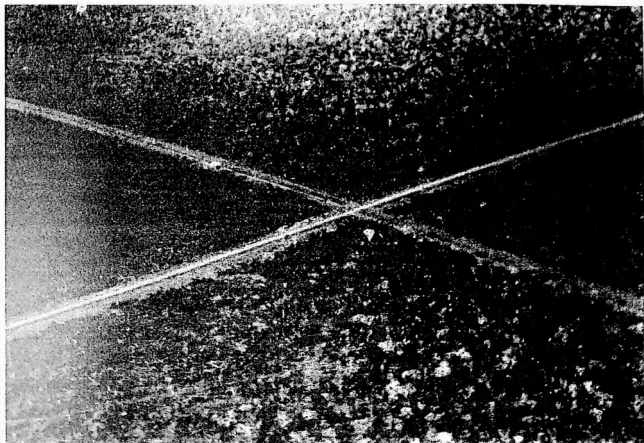
³⁶ Ver KNESSE DE MELLO, Eduardo, *Porque Brasília*, op. cit., pp. 8-21.

menos, um dos fatos de maior alcance na afirmação da capacidade da arquitetura e do urbanismo brasileiros, até aquele momento e mesmo até os nossos dias.

Para Júlio Katinsky, trata-se de um raro momento em que a cultura nacional se emancipou do seu histórico atrelamento à mera transposição prática de modelos propostos anteriormente:

Sob o ângulo político, Brasília se apresenta como um dos fatos marcantes da primeira metade do século. Com efeito, a simples realização do concurso para o plano piloto e sua implantação parcial no prazo de três anos foram um ato altamente subversivo. De fato, até aquela data, era corrente, nos países civilizados, a convicção de que o centro criador de civilização era obrigatoriamente a Europa.³⁷

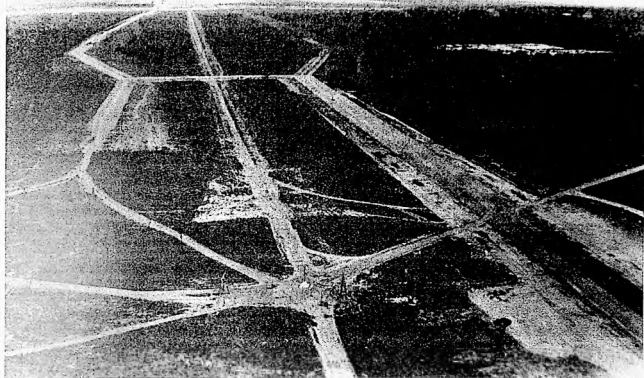
³⁷ KATINSKY, Julio, Apresentação, in GOROVITZ, Matheus, *Brasília uma questão de escala*, op. cit., p. 7.



Cruzamento dos eixos, 1957

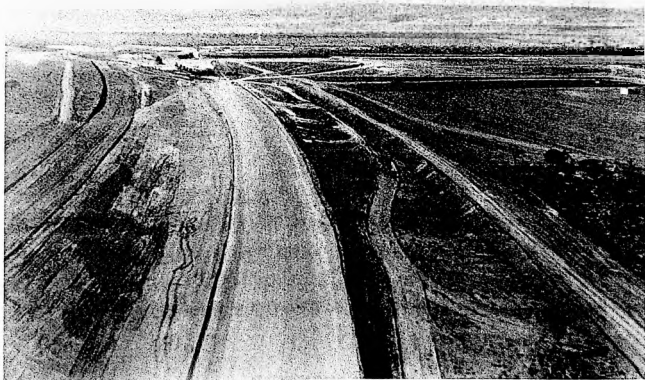
Praça dos Três Poderes, 1957

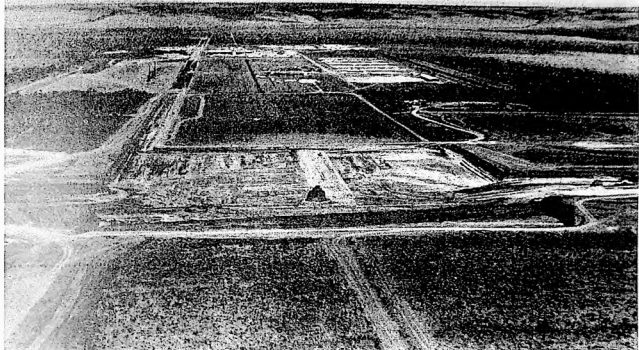




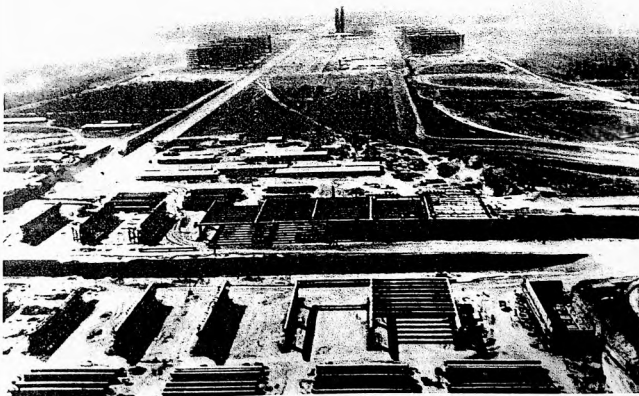
Eixo Monumental, 1958

Eixo Rodoviário Sul, 1958





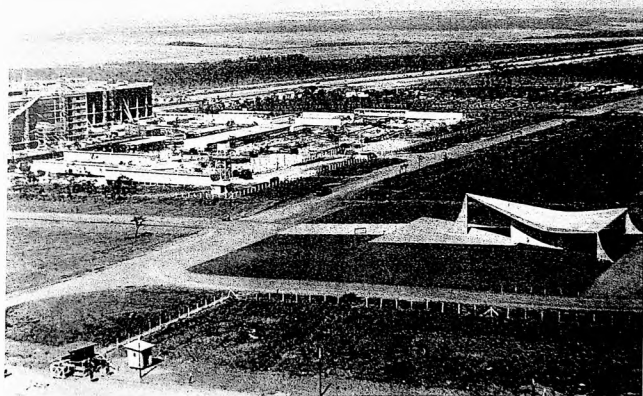
Rodoviária e Esplanada dos Ministérios, 1958



Rodoviária e Esplanada dos Ministérios, 1959



Asa Sul, 1959

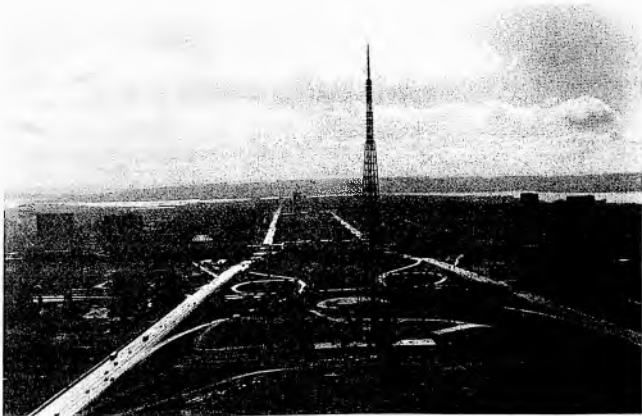


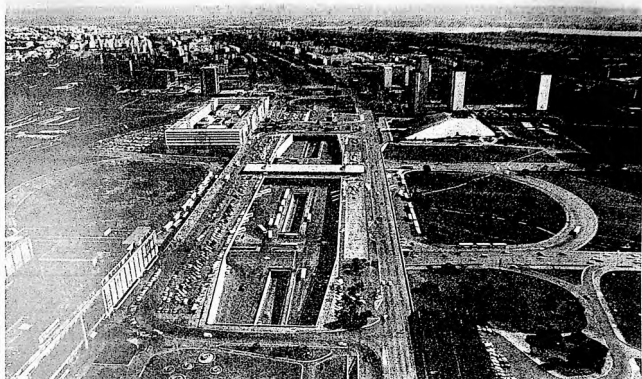
Igrejinha e SQS 108, 1958



Eixo Monumental, 1990

Eixo Monumental e Torre de TV, 1990





Rodoviária, 1990

Praça dos Três Poderes, 1990

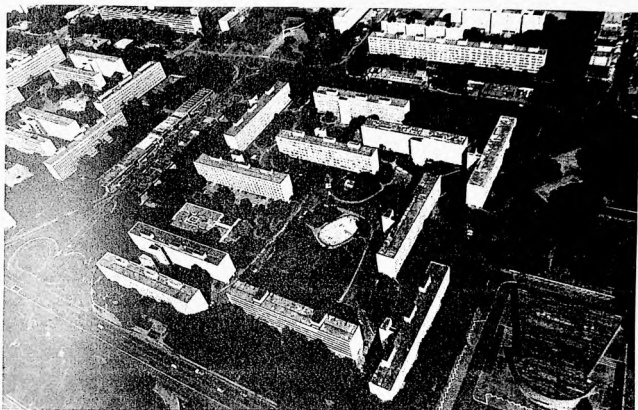




Asa Sul, 1990

Superquadras Sul, 1990





SQS 107, 1990



SQS 108, 1990



Piano Piloto, USAF, CODEPLAN, 1964



Plano Piloto, PROSPEC, CODEPLAN, 1986

2. O CONCURSO

Se a idéia da mudança da capital gerou controvérsias ao longo de toda a sua história, a escolha daqueles que seriam os responsáveis pelo projeto da nova capital não poderia deixar de motivar discussões. Afinal, tratava-se do empreendimento mais importante, ao menos do ponto de vista simbólico, já visto no Brasil até aquele momento. São indicados a seguir os principais aspectos que caracterizaram este processo: as polêmicas que cercaram a definição do concurso, o debate sobre os termos do seu edital, os controvertidos procedimentos do julgamento das propostas participantes e, finalmente, a repercussão da escolha do plano piloto vencedor.

2.1 A DEFINIÇÃO DO CONCURSO

A definição do Concurso Nacional do Plano Piloto da Nova Capital do Brasil resultou das discussões sintetizadas e legitimadas no debate ocorrido entre a Comissão de Planejamento da Construção e da Mudança da Capital Federal e sua sucessora, a Novacap, representando o governo federal e o Instituto dos Arquitetos do Brasil (IAB), órgão representativo da classe dos arquitetos.

Inicialmente cogitou-se na Comissão do convite a um grande expoente do urbanismo internacional para o desenvolvimento do plano, ao menos na condição de consultor³⁸.

... quando da comissão presidida pelo marechal José Pessoa, e na qual figuravam, entre outros, o arquiteto Afonso Eduardo Reidy e o paisagista Roberto Burle Marx, aventou-se a idéia da vinda de Le Corbusier para coordenar os trabalhos, havendo forte reação da maioria da classe contra essa idéia.³⁹

Protestos, reuniões e manifestos foram organizados. A revista *Arquitetura e Engenharia*⁴⁰ publicou o "Manifesto dos arquitetos ao presidente da República", elaborado pelo IAB, o qual trazia a posição da classe dos arquitetos em relação ao planejamento da nova capital brasileira e resultava de *acurados estudos das comissões designadas para tal fim*.

Este manifesto inicialmente relatava os contatos mantidos pelo Instituto com a Comissão e com a própria Presidência da República durante o ano de 1955, quando o IAB defendia que aos arquitetos brasileiros caberia a tarefa do desenvolvimento dos trabalhos necessários, além de oferecer a sua colaboração nos trabalhos preliminares e sugerir que fosse adotado o critério de concurso público para a escolha da equipe a ser encarregada da concepção do plano da nova cidade.

Relatava também constatarem os arquitetos, em face das declarações públicas da Comissão, *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*.

Isto posto, o manifesto sugeria, uma vez mais, a instituição de concurso público entre profissionais brasileiros com a finalidade específica de selecionar a equipe a ser encarregada da coordenação dos trabalhos preliminares do planejamento e executar o Plano Regional e o Plano de Urbanização.

³⁸ Ver SANTOS, Cecília Rodrigues dos, *Le Corbusier e o Brasil*, op. cit., pp. 253-254.

³⁹ *Arquitetura e Engenharia*, nº 42, op. cit., p. 27.

⁴⁰ *Arquitetura e Engenharia*, nº 41, Belo Horizonte, julho-agosto de 1956, pp. IX-XI.

Recomendava os pontos básicos do edital do concurso:

- que a participação fosse aberta apenas aos profissionais legalmente habilitados a exercer a profissão de arquiteto ou engenheiro no Brasil, *podendo, entretanto, o vencedor completar a sua equipe posteriormente com os técnicos estrangeiros, cuja colaboração julgasse necessária.*
- que fossem solicitados dos concorrentes a *elaboração de um esquema de Plano Regional para a área da nova Capital e o estabelecimento das diretrizes para o Plano de Urbanização da mesma, integrados de modo que se obtenha o equilíbrio TERRITÓRIO-POPULAÇÃO-ECONOMIA.*
- que, com base nos estudos preliminares dos aspectos físicos da área já executados para a escolha do sítio e em dados complementares, a serem fornecidos pela Comissão de Concurso, os concorrentes deveriam:
 - *apresentar a estrutura dos procedimentos necessários à elaboração do programa a ser seguido no planejamento;*
 - *apresentar, graficamente, sob a forma de um anteprojeto, calcado nessa estruturação, as proposições preconizadas para a integração dos fatores físico-econômicos-sociais e político-administrativos do futuro conglomerado urbano e que serviriam de base para a orientação dos trabalhos posteriores do planejamento definitivo.*

Sugeriu a constituição de uma Comissão de Concurso, com a participação do IAB, encarregada de detalhar a suas bases, tomando-se em conta as recomendações acima enumeradas.

Sugeriu ainda, em virtude do evidente desejo dos arquitetos brasileiros de maior destaque de participarem do concurso, o convite a três urbanistas estrangeiros de renome para compor um júri que, presidido pelo presidente da Comissão de Planejamento da Nova Capital Federal, contaria ainda com um representante direto da Presidência da República, um representante da classe dos engenheiros e dois representantes do IAB.

Finalmente, recomendava, em defesa do *espírito e dos princípios mais adiantados do urbanismo contemporâneo*, a escolha dos três urbanistas estrangeiros entre os seguintes nomes: Walter Gropius, Richard Neutra, Percy J. Marshall, Max Lock, Alvar Aalto, Clarence Stein, Le Corbusier e Mario Pane.

Do manifesto pode-se deprender, que, além de defender o concurso público entre arquitetos brasileiros, o IAB lutava para que este fosse julgado dentro dos preceitos do urbanismo e da arquitetura modernos e com base numa avaliação objetiva, científica, do problema, a partir de dados concretos, detalhados e precisos, de acordo com o que acreditavam ser os procedimentos do urbanismo.

A mobilização dos arquitetos brasileiros fez com que Juscelino Kubitschek aparentemente optasse, de início, pela realização de um concurso público nacional com a participação do IAB na sua organização. Reidy e Burle Marx, inicialmente favoráveis à participação de Le Corbusier, após a reação de seus colegas brasileiros ficaram solidários com estes.

No jornal *O Globo* de 25 de maio de 1956 foi publicada a seguinte declaração de Juscelino:

Pretendo pedir ao Instituto de 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 recebem bem esta medida do governo chamando também arquitetos estrangeiros para a elaboração do projeto. Espero que o Instituto de Arquitetos do Brasil ofereça ao governo um plano piloto a ser desdobrado num plano definitivo para julgamento por arquitetos nacionais e estrangeiros.

Júlio Katinsky apresentou, porém, uma versão diferente para a definição do concurso pelo presidente:

... quando o presidente Juscelino Kubitschek decidiu empreender a construção da nova capital, convidou o arquiteto Oscar Niemeyer para projetá-la: plano urbanístico e edifícios oficiais em conjunto.

Entretanto o arquiteto, aceitando o desafio de projetar os edifícios oficiais, preferiu convidar o arquiteto Lucio 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.⁴¹

Vários grupos disputaram as eleições de 1956 para a nova direção do IAB, dada a importância da participação do Instituto na realização do concurso. Ao final, Ary Garcia Rosa foi reeleito presidente e Oscar Niemeyer eleito vice-presidente. Tratando da organização do concurso, a nova gestão do IAB apresentou à Comissão de Planejamento da Construção e da Mudança da Capital Federal a redação das condições básicas do edital, a qual reafirmava o conteúdo do manifesto anteriormente publicado e resultava de um trabalho coletivo, em que, no entanto, parecem ter prevalecido os critérios técnicos defendidos pelos irmãos Roberto.

2.2. O EDITAL

No *Diário Oficial* de 20 de setembro de 1956 foi publicado pela Comissão de Planejamento da Construção e da Mudança da Capital Federal, nesta mesma data transformada em Novacap, o Edital do Concurso Nacional do Plano Piloto da Nova Capital do Brasil, datado do dia 19 de setembro de 1956. Suas bases, no entanto, para surpresa de muitos, não correspondiam integralmente ao sugerido pelo IAB, o que foi motivo de novas reclamações por parte de vários arquitetos.

A seguir, a íntegra do Edital é apresentada:

A Comissão de Planejamento da Construção e da Mudança da Capital Federal, com sede na Avenida Presidente Wilson, 210, salas 306 e 307, nesta Capital, torna público a abertura do Concurso Nacional do Plano Piloto da Nova Capital do Brasil, sob as normas e condições estabelecidas no presente edital.

I – Inscrição

- 1. Poderão participar do concurso 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.*

⁴¹ KATINSKI, Júlio, *Leituras de arquitetura, viagens, projetos*, livre docência, FAUUSP, São Paulo, 1990.

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:
- esquema cartográfico da utilização prevista para a área do Distrito Federal, com 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);
 - cálculo do abastecimento de energia elétrica, de água e de transporte, necessários à vida da população urbana;
 - esquema do programa de desenvolvimento da cidade, indicando a progressão por etapas e a duração provável de cada uma;
 - elementos técnicos para serem utilizados na elaboração de uma lei reguladora da utilização da terra e dos recursos naturais da região;
 - previsão do abastecimento de energia elétrica, de água, de transporte e dos demais elementos essenciais à vida da população urbana;
 - equilíbrio e estabilidade econômica da região, sendo previstas oportunidades de trabalho para toda a população e remuneração para os investimentos planejados;
 - previsão de um desenvolvimento progressivo equilibrado, assegurando a aplicação dos investimentos no mais breve espaço de tempo e a existência dos estabelecimentos e serviços necessários à população em cada etapa do programa;
 - distribuição conveniente da população nas aglomerações urbanas e nas zonas de produção agrícola, de modo a criar condições adequadas de convivência social;
5. 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.
6. 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.
7. Os relatórios devem ser apresentados em sete vias.
8. 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.
9. Os trabalhos deverão ser entregues dentro de 120 dias, a partir da data da abertura das inscrições.
10. 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.
11. Os concorrentes, quando convocados, farão defesa oral de seus respectivos projetos perante o Júri.
12. A decisão do Júri será fundamentada, não cabendo dela qualquer recurso.
13. Após a publicação do resultado do julgamento, a Cia. Urbanizadora da Nova Capital do Brasil poderá expor os trabalhos em lugar acessível ao público.
14. 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.
15. 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.
16. O Júri não será obrigado a classificar os cinco melhores trabalhos e consequentemente a designar concorrentes que devam ser premiados, se, a seu juízo, não houver trabalhos merecedores de todos ou de alguns dos prêmios estipulados.
17. 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.
18. A Comissão de Planejamento da Construção e da Mudança da Capital Federal coloca à disposição dos concorrentes, para consulta, os seguintes elementos:
- 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 & Tieman) de todo o Distrito Federal;
 - mapas de drenagem de todo o Distrito Federal;
 - mapas de geologia de todo o Distrito Federal;
 - 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., etc.
19. 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.
20. 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.
21. Qualquer consulta ou pedido de esclarecimento sobre o presente concurso deverá ser feito por escrito, sendo que as repostas respectivas serão remetidas a todos os demais concorrentes.
22. As publicações relativas ao concurso serão inseridas no Diário Oficial da União e em outros jornais de grande circulação no Distrito Federal e nas principais Capitais Estaduais.
23. 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.
24. 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, Presidente⁴²

Nota-se que o Edital exigia muito pouco – só o plano piloto e o seu relatório justificativo –, mas facultava muito. Permitia a apresentação de uma série de estudos e dados, os quais, reunidos, acabariam por constituir, além do plano urbano, um plano regional.

Enquanto colocava o Relatório Belcher, ou seja, uma infinidade de informações relativas aos aspectos físicos da área do Distrito Federal, à disposição dos concorrentes para consulta, o Edital não estabelecia ou mesmo indicava qualquer definição relativa à nova cidade, na forma de um programa preliminar, nem ao menos a população prevista.

⁴² *Edital para o Concurso Nacional do Plano Piloto da Nova Capital do Brasil*, in *Módulo*, nº 8, edição especial: Brasília, op. cit., pp. 9-11.

Portanto, as bases do Edital do concurso permitiam que fossem desenvolvidas propostas muito diferentes umas das outras, tanto no que se refere ao detalhamento das soluções e das suas justificativas como à própria natureza da cidade – tamanho, programa, etc.

O IAB, após uma série de reuniões, acabou condenando o Edital, *pela palavra autorizada de seu presidente Ary Garcia Roza, como expressão da opinião geral do meio técnico*.⁴³ As principais divergências resumiam-se aos seguintes pontos:⁴⁴

- Tempo exíguo demais para o desenvolvimento dos trabalhos: 120 dias, ou quatro meses, a partir da abertura das inscrições. O IAB contava com um prazo de seis meses.
- Ausência do programa político-administrativo e da definição da população prevista. Em suma, ausência de dados mínimos indispensáveis para a definição de uma base comum para a formulação do plano piloto pelas equipes participantes e também para o julgamento posterior das propostas pelo júri.
- Não exigia, apenas facultava, a apresentação de dados que comprovassem estudos básicos indispensáveis à solução do problema, considerados pelo IAB fundamentais para a avaliação e julgamento das soluções.
- Não dizia das obrigações do júri de modo a garantir a realização da obra dentro dos princípios de então do urbanismo.
- Não estabelecia que os principais edifícios públicos seriam, também, contratados por concurso, e sim contratados a critério da Novacap.
- Ausência de garantias ao vencedor quanto ao desenvolvimento do projeto. Marcelo Roberto, ao comentar esse ponto, afirmava ser mais uma questão de ética profissional do que de honorários, pois não se tratava de vender anteprojetos, chamados ou não de plano piloto, e sim de considerá-los como demonstração das diretrizes que os autores imaginavam desenvolver no projeto definitivo⁴⁵.

Oscar Niemeyer, contrariando a direção do IAB, e por isso demitindo-se da vice-presidência, declarou seu apoio ao Edital, considerando adequadas as modificações introduzidas. Defendia que as condições contidas no Edital seriam satisfatórias para qualquer arquiteto e ao mesmo tempo democráticas. Não exigiam um detalhamento desnecessário, permitindo que escritórios menores ou mais jovens concorressem em igualdade de condições com os escritórios maiores. Tinha, no entanto, mais razões para manifestar o seu apoio.

Com a criação da Novacap no mesmo dia da publicação do edital e com a nomeação da sua direção alguns dias depois, Oscar Niemeyer passou a integrar a equipe do governo na condição de chefe do Departamento de Arquitetura e Urbanismo da companhia. Sua proximidade com Juscelino Kubitschek era grande, desde os tempos de Pampulha e, antes mesmo da oficialização da sua colaboração nas raias do governo, era sabida a sua interlocução freqüente com a Presidência. Após a divulgação do Edital, soube-se também que já estava desenvolvendo projetos para

⁴³ *Habitat*, nº 35, São Paulo, outubro de 1956, noticiário de arquitetura, p. 63.

⁴⁴ *Ver Arquitetura e Engenharia*, nº 42, op. cit., pp. 26-28.

⁴⁵ *Ver ROBERTO, Marcelo, Sobre a nova capital, in Arquitetura e Engenharia*, nº 42, op. cit., pp. 31-32.

alguns edifícios da futura capital, à margem de um plano piloto, o qual ainda seria definido pelo concurso: a residência oficial da Presidência (Palácio da Alvorada), um hotel (o Brasília Palace Hotel), uma igreja (a Igreja Nossa Senhora de Fátima, ou "Igrejinha") e um palácio de governo que nunca foi construído. Por tudo isso, e possivelmente por uma colaboração já na formulação do Edital do Concurso, Niemeyer declarou-se impedido de tomar parte no certame.

Desta forma, ficou claro para os demais arquitetos que a ele caberia a tarefa de projetar os principais edifícios de Brasília. Resolução que, embora pouco usual do ponto de vista da ética profissional, parece ter sido aceita sem contestação pela maioria de seus pares, possivelmente pela notória capacidade e grande prestígio do arquiteto. Mas que não deixou de gerar desconforto para alguns. Nas palavras de Geraldo Ferraz:

*O Sr. Oscar Niemeyer, Diretor do departamento de Arquitetura e Urbanismo da Companhia Urbanizadora da nova capital, se substitui ao "critério" de que falava o edital publicado em 20 de setembro, pois se ali se dizia que a arquitetura vira dentro daquele "critério", posteriormente, a entrega desse Departamento ao grande arquiteto parece dizer mais do que necessário. Que as coisas foram previamente combinadas não nos resta dúvida (...)*⁴⁶

Marcelo Roberto, confrontando-se com Niemeyer quanto ao apoio ao Edital, manifestou seu descontentamento com as regras do Concurso:

*Outro ponto cuja determinação é indispensável é o que se refere à apresentação 'facultativa' das análises e cálculos fundamentais. Essa apresentação não pode ser facultativa, uma vez que não pode representar trabalho facultativo, nem documentação acessória, mas trabalhos integrantes e integrados na composição. Quem não estudar, e estudar seriamente, os elementos componentes da estrutura urbana poderá exibir um painel decorativo até interessante, agradável para ser visto numa parede, ou reduzido em clichê de jornal, mas nunca um plano de Urbanismo. Falar em 'oportunidades aos jovens', em defendê-los, os pobres, das possibilidades dos escritórios 'economicamente fortes' (coisa, aliás, que não existe no Brasil) é pura demagogia. Um concurso para a Nova Capital, cidade que começará a ficar adulta pela vizinhança do ano 2.000, não pode ser um concurso revelação.*⁴⁷

Por outro lado, considerava o prazo *teoricamente impossível* mas admissível na prática, diante da compreensível pressão do governo. Ao mesmo tempo, defendia o Edital quanto à sua abrangência de um programa político-administrativo e por restringir-se à apresentação de dados físicos, estes sim de grande relevância, no seu entender:

*As conjunturas vão se modificar de tal forma, os conceitos atuais ficarão tão sem sentido que todas as informações baseadas no atual e no estabelecido não terão nenhum sentido ou importância. (...) O Governo não poderia fornecer elementos além das informações físicas. Essas, sim, são palpáveis e continuarão funcionando pelos anos afora. Morro continuará morro, floresta, floresta. Queda d'água, idem. Isto é, se não destruímos, se não deturpamos, mas isto é conosco. Até com respeito à população, acho que o Governo fez muito bem não fixando número algum. As estatísticas estão aí. Quem não souber compulsá-las, quem não tiver sensibilidade e treino para separar a vigância de certas cifras das informações efetivas, e classificar, equacionar, extrapolar, não irá muito longe na aventura do Urbanismo.*⁴⁸

Nesse aspecto, opinião diferente tinha Affonso Eduardo Reidy:

O edital merece correções, complementações com o fornecimento de elementos essenciais num concurso dessa natureza. Nota-se a ausência do programa político-administrativo da cidade, sem o qual os concorrentes ficarão sem base para projetar e o júri sem elementos para julgar. Esse programa não pode ser fornecido

⁴⁶ FERRAZ, Geraldo, *Construção da nova capital Brasília*, in *Habitat*, nº 37, São Paulo, dezembro de 1956, p. 52.

⁴⁷ ROBERTO, Marcelo, *Sobre a nova capital*, op. cit., p. 32.

⁴⁸ *Ibidem*, pp. 31-32.

livremente pelo concorrente e variar, portanto, de um para outro, ao léu de pontos de vista individuais. O único que pode elaborar um programa político-administrativo é o próprio governo.⁴⁹

As indefinições do Edital preocupavam os arquitetos quanto à seriedade do Concurso. Desde que Juscelino deixara clara sua disposição de inaugurar Brasília ao final de seu mandato, muito se temeu com relação a favorecimentos na delegação das responsabilidades e grandes oportunidades que a sua construção exigia e oferecia. Para a maioria dos arquitetos, os termos do Edital apresentadas pela Novacap pareciam não garantir a lisura do Concurso, ao rejeitar as sugestões feitas pelo IAB e permitir propostas dos mais diversos teores, cujo julgamento estaria, assim, fadado à carência de critérios objetivos. Temia-se, veladamente, que Niemeyer, aquele entre os arquitetos que parecia ter influência sobre o processo de seleção do autor do projeto, procurasse dirigir o concurso para a vitória de Lúcio Costa, seu antigo colaborador, admirado e admirador.

Este último, durante toda a polêmica em torno da definição do concurso, manteve-se distante dos debates. No *Correio da Manhã* de 24 de outubro de 1956, o colunista de arquitetura e urbanismo Jayme Maurício publicou junto a uma foto do arquiteto a seguinte legenda, com o título "O Grande Ausente":

Continua o nosso caro Lúcio Costa na sua linha de descrição e alheamento dos problemas que agitam e perturbam os círculos artísticos, urbanísticos e arquitetônicos. Com o prestígio de sua autoridade, Lúcio Costa poderia exercer uma atuação salutar em meio a tantos desacertos, uma atuação que iria muito além da sua grande influência. Quando a perturbação cresce e a obrigação de informar melhor atrapalha um pouco, sente-se logo a necessidade de procurar Lúcio Costa, o que fazemos freqüentemente sem maiores resultados: palavras de estímulo amável, generalidades, escusas e um silêncio total. Parece que o mestre não deseja falar por achar que as coisas andam muito erradas. E quando fala, por magias de certas revistas o faz generalizando, quase a contragosto. Com o maior respeito e estima somos obrigados a constatar que o Sr. Lúcio Costa está desapontando as gerações mais moças em benefício de sua comodidade pessoal, coisa que já não lhe assiste o direito de ter.

Geraldo Ferraz, no mesmo artigo em que fazia restrições às atitudes de Niemeyer no que se referia aos projetos dos edifícios públicos de Brasília, insinuava que Lúcio Costa poderia ser privilegiado na disputa pela autoria do plano piloto, lançando mais dúvidas quanto à legitimidade da organização do concurso:

... não estava bem informado o nosso esforçado colega do 'Correio da Manhã', Sr. Jayme Maurício (...) ignora ou faz que ignora, que o Sr. Lúcio Costa está presente: foi quem primeiro viu os projetos de Oscar Niemeyer e se acha entre os inscritos no Concurso do Plano Piloto. Naturalmente o seu silêncio e a admiração incondicional que devota a Oscar Niemeyer, constituem para este grande arquiteto, a melhor aprovação ao seu papel nos acontecimentos. As coisas nos parecem de tal maneira evidentes que não precisamos comentá-las. Apontamos os fatos e os relacionamos - o meio que tire as suas conclusões.⁵⁰

E mais adiante:

Quanto ao nome de Le Corbusier, a que aludira o Sr. Niemeyer, não foi convidado (para compor o júri) devido a uma "certa reação da parte de alguns arquitetos", conforme noticiou um cronista do Rio. Mas essa vaga informação deve ser completada com outra nota do mesmo cronista, em que diz que o Sr. Niemeyer "lamentou, achando, porém, que dificilmente o arquiteto aceitaria vir ao Brasil para apenas participar do júri". Donde se deduz que o próprio Sr. Niemeyer armou as coisas no sentido de não haver qualquer participação do Sr. Le Corbusier, um árbitro por demais participante. A lamentação se inclui entre os dispositivos da logística com que o comando desta batalha se preparou, dirigiu e vai vencendo. Logística aí vai no sentido puramente militar moderno, de preparação da retaguarda.

⁴⁹ *Arquitetura e Engenharia*, nº 42, op. cit., p. 28.

⁵⁰ FERRAZ, Geraldo, *Construção da nova capital Brasília*, op. cit., p. 52.

As palavras de Geraldo Ferraz, por si sós e distantes daquele contexto, não apenas soam pouco convincentes, como também um tanto desconexas, mas demonstram claramente o seu temor.

Nada consta como evidência de um favorecimento significativo de Oscar Niemeyer a Lucio Costa. Sem dúvida, os termos do Edital, com suas exigências mínimas, viabilizaram a participação do "mestre" no Concurso, uma vez que ele não mantinha escritório aparelhado para a prática da arquitetura, sem o que dificilmente poderia produzir um trabalho detalhado.

De fato, Lúcio Costa, que inicialmente não pretendia participar⁵¹, se inscreveu no concurso, juntamente com outros arquitetos de renome, como os irmãos Roberto, Rino Levi e Henrique Mindlin, e jovens e desconhecidos arquitetos e engenheiros.⁵² Além de Oscar Niemeyer, autodeclarado impedido de participar, a principal ausência foi Afonso Eduardo Reidy:

*Não me inscrevi no concurso e considero falha a sua organização. Nada porém deverá ser feito para detê-lo agora. É preciso apenas esperar o andamento e o julgamento.*⁵³

As críticas da parte dos arquitetos aos termos do Edital acabaram por produzir algumas poucas modificações. A correspondência trocada entre o presidente do IAB, Ary Garcia Roza, e o presidente da Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil, Israel Pinheiro, apresentam algumas delas:

Rio, 12-10-56

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 Juri 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;*

⁵¹ Em entrevista concedida à *Folha de S. Paulo* de 23 de julho de 1995, respondendo à pergunta: *No Memorial de Brasília o Sr. Diz que não buscou o projeto, mas que estava se desvencilhando de uma solução. O Sr. não estudou o Plano Piloto?* Lucio Costa afirma: *Não, eu não estava pensando em Brasília. Fui procurado por muitos arquitetos que queriam a minha colaboração e sempre recusei. Eram seis meses de prazo e os arquitetos achavam o período curto. Nesse intervalo fui aos Estados Unidos convidado pela Parsons School of Design. Não estava interessado no concurso. Quando voltei por mar, comecei a me interessar por Brasília. Cheguei, faltando menos de dois meses para terminar o prazo, e me ocorreu uma solução que me pareceu válida. Desenvolvi a ideia e apresentei na última hora, no último dia. Já estavam fechando o quichê. Fiquei no carro e minhas filhas foram entregar o projeto. Ver também COSTA, Lucio, *Lucio Costa: Registro de uma vivência*, São Paulo, Empresa das Artes, 1995, p. 319.*

⁵² 66 inscrições no total para Geraldo Ferraz e 62 para os organizadores da exposição "Brasília trilha aberta". Ver *Brasília trilha aberta*, catálogo, Brasília, GDF, 1986, p. 13; FERRAZ, Geraldo, *Construção da nova capital Brasília*, op. cit., p. 52.

⁵³ REIDY, Afonso Eduardo, apud FERRAZ, Geraldo, *Construção da nova capital Brasília*, op. cit., p. 52.

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.

ass. Ary Garcia Roza

Presidente⁵⁴

E a resposta:

Rio, 16-10-56

Senhor 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 Balcher, nas partes que lhes possam interessar.

Reiterei os meus protestos de elevado apreço.

ass. Israel Pinheiro

Presidente⁵⁵

Em fins de novembro foi publicada uma circular que acrescentou informações e modificou outros termos do Edital:

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 nova 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 propriedade

⁵⁴ Arquitetura e Engenharia, nº 42, op. cit., p. 30

⁵⁵ Ibidem.

O assunto aguardará sugestões do Plano Piloto.

- 8 **Densidade**
Provisão para 500.000 habitantes no máximo.
- 9 **Construções em andamento**
Estão sendo iniciadas 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 apresentarem detalhes do referido plano na escala que desejarem.
- 13 **Colaboradores**
O arquiteto inscrito no concurso para o Plano Piloto de Brasília terá a 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.⁵⁶

Os membros estrangeiros do júri inicialmente convidados pelo governo brasileiro foram o urbanista britânico Maxwell Fry, então presidente do Ciam e colaborador de Le Corbusier no plano de Chandigarh, e Charles Asher, naquele momento *chairman* do Departamento de Ciências Políticas do Brooklyn College. Israel Pinheiro, na condição de presidente da Novacap, seria o presidente do júri e Oscar Niemeyer foi designado como um dos representantes da companhia.

O prazo para a entrega dos trabalhos, inicialmente fixado pelo Edital para fins de janeiro de 1957, foi dilatado para 11 de março, até 18 horas, conforme consta de telegrama existente no acervo de Artigas, endereçado a Paulo Camargo e Almeida e assinado pelo diretor da Novacap Ernesto Silva, em nome da presidência da companhia.

2.3 O JULGAMENTO

Naquele dia, 26 equipes entregaram suas propostas:

Plano nº 1:

Carlos Cascaldi, arquiteto
João Vilanova Artigas, arquiteto
Mario Wagner Vieira da Cunha, sociólogo
Paulo de Camargo e Almeida, arquiteto

Plano nº 2:

Boruch Milman, arquiteto
João Henrique Rocha, arquiteto
Nei Fontes Gonçalves, arquiteto

⁵⁶ *Módulo*, nº 8, edição especial: Brasília, op. cit., pp. 11-12.

Plano nº 3:

Jorge Wilhelm, arquiteto ✓

Plano nº 4:

Reduto Engenharia e Construções S. A.

Plano nº 5:

Eurípedes Santos, engenheiro arquiteto

Plano nº 6:

Alfeu Martini, engenheiro arquiteto

Plano nº 7:

José Otacílio de Sabóia Ribeiro, engenheiro

Plano nº 8:

Marcelo Roberto, arquiteto

Maurício Roberto, arquiteto

Plano nº 9:

Ricardo Brasilico Paes de Barros Schroeder, engenheiro

Plano nº 10:

Rubem de Lima Dias

Plano nº 11:

Oswaldo Corrêa Gonçalves, arquiteto

Plano nº 12:

Joaquim Guedes, arquiteto

Liliana Guedes, arquiteto

Carlos Millan

Domingos Azevedo, arquiteto –

Plano nº 13:

João Batista Correa da Silva

Plano nº 14:

Inácio Chaves de Moura, arquiteto

Plano nº 15:

Flávio Amílcar Régis do Nascimento, arquiteto

Plano nº 16:

Pedro Paulo de Melo Saraiva, arquiteto

Júlio José Franco Neves, arquiteto

Plano nº 17:

Rino Levi, arquiteto

Roberto Cerqueira César, arquiteto

Luiz Roberto de Carvalho Franco, arquiteto

Plano nº 18:

João Kahir

Plano nº 19:

Edgar Rocha Souza, arquiteto

Plano nº 20:

José Geraldo da Cunha Camargo, arquiteto

Plano nº 21:

Pedro Paulino Guimarães, arquiteto

Plano nº 22:

Lucio Costa, arquiteto

Plano nº 23:

Marcelo Rangel Pestana, engenheiro

Hérmán Ocampo Landa, arquiteto

Vigor Artese, arquiteto

Plano nº 24:

Henrique Ephín Mindlin, arquiteto

Giancarlo Palanti, arquiteto

Plano nº 25:

José Marques Sarabanda, arquiteto

Plano nº 26:

Milton C. Ghiraldini, arquiteto⁵⁷

Nota publicada no jornal *Folha da Manhã* de 16 de março de 1957 informava que Lucio Costa entregara sua proposta depois das 23 horas do dia 11, enquanto os demais candidatos o haviam feito antes das 18 horas. A nota informava, ainda, que o Edital não estabelecia horário. Este fora definido, porém, pelo telegrama distribuído pela Novacap.

Sete projetos foram premiados pela comissão julgadora, cuja composição final foi: Israel Pinheiro, presidente da Novacap e presidente da Comissão, Sir William Holford (Inglaterra), André Sive (França) e Stamo Papadaki (Estados Unidos), urbanistas estrangeiros convidados, Oscar Niemeyer (Novacap), Luiz Hildebrando Horta Barbosa (Clube de Engenharia) e Paulo Antunes Ribeiro (IAB). O relatório de classificação dos concorrentes, divulgado, apresenta e justifica as escolhas:

(...) O Juri realizou diversas reuniões a fim de escolher entre os 26 projetos apresentados o que melhor serve para a base da nova Capital Federal. Inicialmente, procurou o Juri 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 500 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, os locais 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 Juri 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 de habitação (escala humana); 3) o grau de integração, ou seja, as relações dos elementos entre si; 4) a ligação orgânica entre a cidade e os arredores (plano regional).

⁵⁷ Fonte: *Brasília tripla aberta*, Brasília, Catálogo da Exposição, Governo do Distrito Federal, Secretaria da Cultura e Fundação Cultural do DF, 1986.

B) A síntese arquitetural 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.

Nº 2 – de Boruch Milman, João Henrique Rocha e Nei Fontes Gonçalves; nº 8 – de M.M.M. Roberto; nº 17 – de Rino Levi, Roberto Cerqueira Cesar e L. R. Carvalho Franco; e nº 22 – de Lucio 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 verificada 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 de seus membros, o projeto que melhor integra os elementos monumentais na vida quotidiana da cidade como Capital Federal, apresentando uma composição coerente, racional, de essência urbana – uma obra de arte – é o Projeto nº 22 do Sr. Lúcio Costa.

O Júri propõe seja o primeiro prêmio conferido ao projeto Lúcio Costa.

Para o segundo prêmio, propõe o Projeto nº 2 de Boruch Milman e outros, que apresenta uma densidade conveniente, agrupando de maneira feliz as habitações na beira do lago. Propõe, em seguida, sejam reunidos o terceiro e o quarto prêmios, e atribuídos aos Projetos de nº 17 – por apresentar uma alta qualidade plástica em harmonia com uma grande competência técnica – e o de nº 8 – 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: nº 24 – de Henrique E. Mindlin, e Giancarlo Palanti; nº 26 – da Construtécnica S.A.; e nº 1 – de Carlos Cascaldi, João Vilanova Artigas, Mário Wagner Vieira e Paulo Camargo e Almeida. (...) ⁵⁶

Como visto, a organização do Concurso, ao mesmo tempo que permitia a apresentação de planos urbanos atentos apenas ao que pudesse ser julgado como essencial, facultava estudos muito detalhados. Desse modo, o conjunto dos trabalhos apresentados foi bastante heterogêneo. Algumas propostas eram bastante extensas, tratando não apenas do plano urbano, mas de todo o território do Distrito Federal, resultando em planos regionais detalhados, enquanto outras limitaram-se à definição do plano piloto.

A medida dessas diferenças pode ser aferida na contraposição do trabalho de Lucio Costa, constituído do plano piloto desenhado à mão e de um relatório justificativo de 24 páginas no tamanho ofício, entre texto datilografado (17) e croquis (7), com o trabalho dos Irmãos Roberto, que contava 30 pranchas de desenho, todas rigorosamente desenhadas, contendo os mais diversos dados, como previsão de crescimento populacional e planejamento agrícola, ou com o trabalho de Jorge Wilhelm⁵⁶, cujo relatório de 230 páginas explanava uma minuciosa fundamentação socioeconômica do plano.

Diante da discrepância de critérios no desenvolvimento das propostas, o júri venceu-se de que se tratava de um concurso *de idéias e não de detalhes*⁵⁶, em que interessava a concepção geral, sua clareza e unidade, avaliada à luz dos atributos definidos: uma solução que conferisse grandeza à cidade e uma expressão,

⁵⁶ Nota oficial de Companhia Urbanizadora de Nova Capital do Brasil, in *Habitat*, nº 40-41, São Paulo, março-abril de 1957, p. 2.

⁵⁶ A proposta de Wilhelm foi uma das publicadas pela revista *Habitat*, nº 40-41, op. cit., pp. 19-29.

⁶⁰ HOLFORD, William, in *Módulo*, nº 8, edição especial: Brasília, op. cit., O Concurso para o Plano Piloto, declarações de membros do júri, p. 24.

acima de tudo, da função governamental de uma capital federal. Como indica André Sive ao referir-se ao projeto vencedor:

... razoável e claro – um verdadeiro plano diretor (piloto), na medida em que prevê e localiza os elementos essenciais, sem se sobrecarregar de detalhes que, de qualquer modo, apenas podem ser dados como exemplos.⁸¹

Mediante a leitura das atas das reuniões da comissão julgadora⁸², pode-se perceber que a noção de “concurso de idéias e não de detalhes” foi se construindo no desenvolvimento dos trabalhos de julgamento e na medida da compreensão dos projetos.

A comissão julgadora procedeu às seguintes etapas no julgamento. Inicialmente, uma pré-seleção sumária destacou dez trabalhos por unanimidade, já no dia da instalação da comissão (12 de março de 1957). Em seguida, os membros estrangeiros do júri passaram a deliberar isoladamente, e, quando de suas observações e exames, fizeram estudos sob a forma de *croquis comparativo dos trabalhos que consideraram principais*⁸³, acompanhados de apreciações críticas sintéticas da cada um dos projetos, bem como de seus valores essenciais.⁸⁴ Dentre os sete, os membros estrangeiros compararam quatro propostas, numa etapa final, quando o vencedor do concurso foi indicado. O trabalho isolado dos três estrangeiros foi resumido num relatório, o qual já na manhã do dia 15 estava concluído para avaliação de toda a comissão e nesse dia recebeu a aprovação e assinaturas de Oscar Niemeyer e Luiz Hildebrando Horta Barbosa. Nesse meio-tempo, Paulo Antunes Ribeiro dedicou-se ao exame dos trabalhos pré-selecionados, à leitura dos seus relatórios e também à revisão da pré-seleção, quando considerou necessária a reavaliação de mais uma proposta, sem, contudo, chegar a uma conclusão. O membro indicado pelo IAB, quando teve ciência dos resultados dos trabalhos do restante da comissão, retirou-se do julgamento, por discordar do critério adotado na escolha dos projetos, concluída, para ele, *no tempo 'record' de dois dias e meio*⁸⁵. Na noite do dia 16 de março de 1957, numa segunda e última sessão oficial reuniu-se a comissão para definir o impasse. Após a leitura do relatório para votação, Paulo Antunes Ribeiro propôs como alternativa à definição de um vencedor a constituição de uma equipe vencedora do certame e, conseqüentemente, de *uma grande Comissão encarregada de desenvolver o plano de Brasília*⁸⁶, formada pelas onze equipes que considerava merecedoras de crédito. Tal proposta foi recusada pelo restante dos membros da comissão, que votaram pela classificação constante do relatório, oficializando-se assim o resultado do Concurso.

A certeza do acerto da noção do “concurso de idéias” permitiu à comissão julgadora concluir o julgamento entre a tarde do dia 12 de março e a noite do dia 16, sem que houvesse, evidentemente, uma análise detalhada de todos os dados apresentados pelos concorrentes.

⁸¹ SIVE, André, in *Módulo*, nº 8, edição especial: Brasília, op. cit., O Concurso para o Plano Piloto, declarações de membros do júri, p. 23.

⁸² Ver *Módulo*, nº 8, edição especial: Brasília, op. cit., pp. 17-21.

⁸³ São os sete trabalhos que acabaram sendo premiados.

⁸⁴ Ata da segunda sessão da comissão julgadora do Plano Piloto da Nova Capital do Brasil, in *Módulo*, nº 8, edição especial: Brasília, op. cit., p. 18.

⁸⁵ *Ibidem*, p. 20.

⁸⁶ *Ibidem*, p. 19.

Paulo Antunes Ribeiro apresentou, por sugestão do presidente do júri, Israel Pinheiro, seu relatório individual como voto em separado, incorporado à ata da sessão final do julgamento. Neste, o representante do IAB, uma vez que não se considerava em condições técnicas de julgar as propostas, pois considerava fundamental para a definição do vencedor a análise detida e cuidadosa das propostas, apresentou um relato dos trabalhos, na convicção de que os fatos demonstrariam os defeitos do julgamento, e reafirmou sua proposta de constituição de uma comissão de planejamento da nova capital.

Ao que parece, o medo do julgamento parcial, também no sentido de favorável a uma das partes, impediu Paulo Antunes Ribeiro de julgar as propostas, preocupado em julgar o júri.

Na revista *Módulo* nº 8 (edição especial: Brasília) publicaram-se declarações dos membros estrangeiros do júri e de Oscar Niemeyer. Para uma melhor compreensão da avaliação que empreenderam, destacamos as seguintes:

Stamo Papadaki

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 um 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 relação 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. (...)

... 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 adequada às exigências e técnicas do presente; (...)

André Sive

Uma cidade não deve ser desmesurada (...). Sou deliberadamente a favor dos projetos poucos extensos (...). O projeto Costa é o mais concentrado. A tal ponto que, em dado momento, se poderia acreditar insuficiente a superfície prevista. Aprofundando o exame do problema, podemos verificar que o Sr. Costa está certo.

... minha experiência demonstra serem sempre os 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

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, nessa fase, um plano seguro de operações, incluindo dados sociais e econômicos, e seu custo exato. (...) Portanto no julgamento do concurso, o júri tinha de por em primeiro lugar a idéia que lhe parecesse oferecer a melhor e mais engenhosa base para uma cidade que está ainda por ser construída, e que será uma cidade capital.

Uma idéia engenhosa para uma cidade precisa ter unidade. Não pode ser uma simples soma de pequenos desenhos juntados num mapa do local. Todos 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. (...)

... Uma idéia que não pode ser comunicada 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. (...)

(Sobre o projeto de Lucio Costa)

É a melhor idéia para a 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 sem 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 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 mundial; 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 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 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 de Transporte. As habitações coletivas se abrem do centro da cidade, em duas alas; as habitações individuais situam-se em terreno mais baixo, dando para o lago.

Eu diria numa palavra, que este plano dá provas de grande experiência e de uma imaginação arquitetural que se pode projetar no futuro.

Oscar Niemeyer

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.

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 às 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, enfim, o eixo monumental, seus aspectos plásticos, efeitos de visibilidade e perspectiva. Verifique-se tudo, para honestamente concluir, com Sir William Holford, que se trata "de uma das maiores contribuições ao urbanismo do século XX".

2.4. A REPERCUSSÃO DOS RESULTADOS

Os jornais deram cobertura sistemática ao julgamento do concurso e quando os resultados foram publicados, antes da divulgação dos projetos, para os mais

informados, jornalistas e arquitetos, pareceu que as piores suspeitas haviam se confirmado. Lucio Costa teria sido favorecido, pois notícias vazadas davam conta de que sua proposta resumir-se-ia a apenas um esboço e nem mesmo cumpriria com os requisitos estabelecidos pelo Edital do Concurso. No jornal *O Estado de S. Paulo* de 17 de março de 1957 foi publicada a seguinte nota, sob o título "Os planos piloto da nova capital":

A comissão julgadora dos projetos do plano piloto de Brasília decidiu hoje escolher o trabalho do arquiteto Lucio Costa. A decisão, entretanto, desagradou profundamente os demais concorrentes, que tomaram a deliberação de lutar pela revisão do julgamento.

Quando a comissão anunciou o resultado final, o representante do Instituto dos Arquitetos retirou-se da reunião, em sinal de protesto.

N. da R. – A notícia acima não nos causa nenhuma surpresa. A abertura das propostas de concorrência foi feita na última terça-feira, 12 do corrente. Em quatro dias não poderia a comissão julgar com o devido cuidado os vinte e cinco trabalhos apresentados, que envolvem matéria vastíssima, abrangendo a análise e a planificação dos problemas técnicos e humanos que deverão surgir, repentinamente, numa área que atualmente apresenta o mais baixo índice de civilização. E não teria meios de decidir sobre projetos que estudam, desde a manutenção, produção e distribuição das utilidades e recursos de conforto, até as questões de saúde, habitação, instrução, comunicações, transportes, serviços de utilidade pública em geral etc. A rapidíssima decisão demonstra que tudo já estava preparado e justifica a inusitada atitude do representante do Instituto dos Arquitetos Brasileiros abandonando o recinto como protesto contra o que foi feito. Confirma-se, pois, a nota que ainda ontem inserimos sobre o assunto. Se havia um vencedor certo não é justo que se encenasse tal concorrência.

Notas de teor semelhante foram publicadas por outros jornais, alguns dos quais, antes mesmo da divulgação dos resultados, anunciavam a suspeita de acerto em favor da vitória de Lucio Costa.

No dia 19 o *Estado de S. Paulo* publicou mais informações, entre as quais a nota oficial da comissão julgadora, já transcrita no início deste capítulo, e a notícia da abertura, ainda naquele dia, da exposição dos trabalhos, até aquele momento ainda desconhecidos de todos. Trazia também declarações do presidente do IAB, Ary Garcia Rosa:

O resultado do concurso trará desestímulo para os profissionais que se iniciam e, mesmo, para os veteranos, porque, da maneira como foi obtido, contrariou o seu próprio significado. Pois deu margem a que simultaneamente o certame também abrigasse idéias e sugestões, advindo disso disparidade flagrante de trabalhos e esforços.

Ainda segundo o mesmo noticiário, Garcia Rosa acentuava que ninguém era contra a concessão do primeiro prêmio a Lucio Costa, professor da maioria dos arquitetos e líder intelectual da classe; apenas criticava o método da comissão julgadora, que teria apreciado muito rapidamente os 26 trabalhos concorrentes, motivando o protesto do representante do IAB no júri.

Com a abertura da exposição e o conhecimento dos trabalhos, as opiniões mudaram, gradativamente, do desapontamento e da desconfiança para o entusiasmo com a proposta vencedora.

O *Estado de S. Paulo* do dia 20 trazia novas notícias, sob o título "Sanadas as divergências a propósito do concurso":

Rio, 19 – Foi aberto ao público, hoje a tarde, o salão de exposições do ministério de Educação e Cultura, onde se encontram os projetos do plano piloto para Brasília, que acabam de ser julgados por uma comissão de arquitetos nacionais e estrangeiros.

As divergências surgidas quanto ao critério do julgamento talvez tenham despertado maior interesse da opinião pública do que os projetos propriamente. Grande foi o número de engenheiros, arquitetos e populares que

visitaram a exposição durante a tarde de hoje, interessando-se em conhecer os projetos e os resumos das apreciações dos premiados, feitas pelo Júri e expostos num grande painel.

O trabalho do Sr. Lucio Costa, que obteve o primeiro prêmio, despertou a atenção de todos, inclusive dos leigos, que, se não o compreendiam a primeira vista, procuravam entendê-lo, lendo as explicações do autor em várias páginas datilografadas ao lado do projeto, e ainda ilustradas com desenhos. (...) Na verdade foram mais apreciados os projetos desenvolvidos como "maquetes," mostrando como seria a futura capital do país, na concepção dos seus autores.

Todavia, na opinião dos técnicos e entendidos em arquitetura, o Sr. Lucio Costa mereceu o primeiro prêmio com o seu projeto de plano piloto que "explica tudo que é preciso saber nesta fase e omite tudo que é sem propósito", como se lê no resumo da apreciação do Júri. Quanto a isto, todos concordam, pois não surgiu ainda, entre os arquitetos, uma opinião contrária ao pronunciamento.

Não se tem notícias da reação de todos os participantes do Concurso, mas sabe-se, por intermédio de depoimentos de Júlio Artigas, que Vilanova Artigas tornou-se um grande admirador e defensor do plano piloto vencedor.

Marcelo Roberto, no entanto, manteve-se convicto do acerto das suas proposições e, desse modo, em face das contradições existentes entre os princípios que regeram o seu plano e a solução vencedora, não pôde deixar de criticar publicamente o plano piloto de Lucio Costa e os jurados que o defenderam. No exame dos projetos premiados, que faremos nos capítulos seguintes, essas diferenças serão tratadas, citando-se agora apenas as observações relativas ao Concurso. No jornal *Correio da Manhã*, na seção "Itinerário das artes plásticas", foi publicada uma extensa entrevista com o arquiteto, que ironizava o júri e insinuava a superficialidade e mesmo o ilusionismo deliberado do plano vencedor:

Pelo que se depreende, o júri do concurso da Nova Capital foi composto de um membro único: Sir William Holford. Assim, foi uma pena não terem mandado todos os planos para serem julgados em Londres. Talvez custasse menos do que a importação de julgadores e ocorreriam outras vantagens: o Brasil faria uma propaganda exibindo ao mundo, elaborados por brasileiros, trabalhos de grande envergadura e dignamente realizados, e Sir William, em seu meio, procederá com a minúcia e o rigor do inglês na Inglaterra. Como professor, jamais se permitiria cooperar para a corrupção da juventude de seu país, proclamando a inutilidade do esforço e do capricho profissional.

As imaginações podem espalhar-se, descobrir e decantar símbolos e intenções diante do pouco, do quase nada. Porém, no momento o Brasil necessita de precisões. Seus artistas, seus técnicos – assim como os jovens que se aparelham – têm que ser sinceros e objetivos. Têm que se alhear ao ruído das fanfarras e se preparar para servir.

O concurso serviu para mostrar que a maioria dos concorrentes partiu de considerações de ordem social, sacrificando, talvez, o aspecto gráfico das plantas, mas evidenciando uma intenção verdadeiramente superior.

Seria fácil, jogando arbitrariamente com as densidades (incidentalmente: a densidade residencial bruta do esboço premiado – omitida pelo autor e não comentada pelo julgador – é superior a 500 habitantes por hectare) e com a inter-relação de funções, alterar várias das plantas, de modo a dar-lhes um aspecto mais emocionante, graficamente. Contudo, quase todos, muito sensatamente, devem ter pensado que ninguém vai morar no papel do desenho e sim numa cidade, com todos os seus problemas sociais.

As ressalvas ao desfecho do Concurso foram escasseando à medida que o debate se desenvolveu. No entanto, merecem destaque, ainda, alguns pontos da nota publicada pelo Estado de S. Paulo em 31 de março de 1957:

(...) Não deixou de suscitar comentários, por outro lado, a escolha dos participantes estrangeiros do júri – alguns deles praticamente desconhecidos dos profissionais brasileiros (...) infelizmente não foram convidados pelo Sr. Oscar Niemeyer as figuras de renome internacional que seriam de esperar, tendo em conta a relevância do concurso, um dos mais importantes do mundo se considerarmos que tinha como escopo escolher as bases urbanísticas para a construção da capital de um país como o Brasil. Foram deixados de lado nomes como Le Corbusier, Gropius e Serf, e escolhidos elementos de mais modesta projeção internacional, que, mesmo merecendo o respeito de seus compatriotas, não podem ombrear com os grandes mestres da arquitetura contemporânea. Além disso causou espécie o fato de pertencerem todos os três ao círculo de relações mais

íntimas do Sr. Oscar Niemeyer, aproximação esta que se não pode admitir em certames de tal responsabilidade.

Na *Folha da Manhã*, jornal que também deu cobertura diária ao Concurso, uma matéria foi publicada em 25 de março de 1957, na primeira página, com o título "O croqui de Lucio Costa levantou com méritos um dos mais ambicionados prêmios arquitetônicos destes últimos tempos". O texto fazia uma descrição do projeto vencedor, *um trabalho desprezioso somente na aparência*, discorria sobre a *flagrante disparidade de esforços no cotejo com os planos dos demais concorrentes*, ponderava sobre as vantagens e desvantagens do plano piloto de Lucio Costa e concluía:

No mais, os méritos do projeto vencedor estão bem apontados pela comissão julgadora: trata-se, efetivamente, do único plano para uma capital administrativa do país: o projeto é claro, direto e fundamentalmente simples, e tem mesmo "o espírito do século XX, por ser novo, livre e aberto, disciplinado sem ser rígido".

O mesmo jornal, no dia 28, trazia uma matéria sucinta sobre os diversos projetos premiados, fruto de uma visita à exposição do colonista Issac Jardanovsky, segundo ele, *quase tão rápida quanto aquela que fizeram os membros da comissão julgadora*. O artigo, apesar de conter uma crítica bem humorada ao tempo de estudo despendido pelo júri no julgamento, fazia uma vez mais a defesa do resultado do Concurso:

... tendo que escolher entre uma idéia básica de características altamente meritórias – como a do projeto de Lucio Costa – mas que não preenchia todos os requisitos do ponto de vista funcional, e outros esquemas altamente desenvolvidos mas menos satisfatórios sob o aspecto da síntese arquitetônica alcançada, a comissão não poderia mesmo decidir de forma diferente daquela que premiou o projeto de Lucio Costa.

Quanto mais se conheceram os fatos, maior foi a certeza de que o Concurso não apenas tinha tido um resultado justo, mas também um desfecho brilhante com a proposta de Lucio Costa. É o que demonstra a opinião criteriosa do crítico Mário Pedrosa, num artigo intitulado "Reflexões em torno da nova capital".⁶⁷

Lucio Costa venceu lisamente o concurso, por mais que circunstâncias externas dêem a aparência em contrário. (...) Não Houve escândalo. Houve acerto em cheio da comissão julgadora. Raramente uma comissão de júri tomou decisão mais justa, que subitamente surgiu aos olhos desinteressados dos principais julgadores estrangeiros e lhes ganhou a consciência. Eis aí a primeira virtude do modesto, do simples, do reles trabalho de Lucio Costa. É que naquele desenho mal acabado, tendo até algumas indicações assinaladas apenas à lápis, se escondia um milagre: a idéia procurada num caos de fórmulas, de invenções (algumas magníficas), de descrições exatíssimas, do detalhes e mais detalhes, a maioria fora de propósito. E imediatamente os julgadores isentos, e não há nenhuma razão para pensar que um Sir William Holford ou um André Sive não o sejam, compreenderam de que se tratava. E, como confessou de público Sir William, se, da primeira vez, ao deparar-se com o projeto de Lucio, teve impressão de superficialidade e insuficiência elucidativa, na segunda e na terceira leitura do relatório sua convicção estava firmada. E melhor: firmada com entusiasmo. A reação do eminente representante francês foi idêntica. Não quero falar do Sr. Papadaki, pois são conhecidas suas relações com Oscar Niemeyer, não quero, tampouco, falar também deste último, dadas suas estreitas ligações com o vencedor. No entanto, de sã consciência, pode dizer-se que Papadaki também foi empolgado pela clareza do pensamento de Lucio.

E a reação deles também foi a nossa. Verdadeira reação em cadeia. Também nós, de saída, fizemos sérias resenções ao concurso, à sua formulação, e mesmo a composição do júri não nos parecia penhor seguro de isenção.

No mesmo artigo, Pedrosa apontava várias razões de ordem política, sociológica e cultural para não concordar com a mudança da nova capital naquele momento.

⁶⁷ PEDROSA, Mário, in *Dos murais de Portinari aos espaços de Brasília*, São Paulo, Editora Perspectiva, 1981, pp. 303-316. Este artigo foi originalmente publicado na revista *Brasil – Arquitetura Contemporânea*, n° 10, Rio de Janeiro, 1957, pp. 32-35.

Desconfiava dos reais interesses políticos da mudança, os quais julgava antes propagandistas, autopromocionais e de cunho imediatista do que de genuína intenção de desenvolvimento do Brasil. E considerava errônea a fundação de uma nova capital nos moldes colonialistas, apartada da trama civilizada já constituída no país, onde o centro político-administrativo se acharia de novo num oásis, numa colônia afastada das áreas onde se dava o processo vital de desenvolvimento do país.

... Que monstro de "modernismos" e "nacionalismos" não poderá resultar de toda essa barafunda, de modo a estragar para sempre a fabulosa oportunidade de edificar uma nova Capital para o Brasil, e, com ela, a de construir, dadas as condições de desenvolvimento do País, em plena crise de crescimento, à procura de sua afirmação nacional, o mais belo padrão de cultura, de civilização e de arte do século XX.

Mas eis que, nesse mar de angústia e decepções, surge Lucio Costa com sua idéia. Embora ainda dentro das restrições de um programa imediatista (com algo de inorgânico) e da leviandade característica dos atuais dirigentes brasileiros, que fazem com que a formação da nova Capital ainda tenha que ser concebida nos limites da fase colonial, fato, aliás, acentuado pelo próprio arquiteto vitorioso, isto é, como uma "simples tomada de posse" da terra, há no seu plano uma tal clareza de partido e, ao mesmo tempo, uma tal intimidade e recolhimento, que de alguma forma ultrapassa os limites daquela fase (...) Lucio deu à vaga idéia de Brasília (horível nome sintético!) a concepção básica que lhe faltava, sua estrutura física, sua forma plástica, sua primeira imagem visual. E eliminou tudo o mais como temporão. Todo mundo viu, então (...)

Os colegas concorrentes de Lucio, alguns deles eminentes na sua especialidade, perderam-se nos pormenores. Partiram das partes para o todo, enquanto ele fez a démarche inversa. É que nele o pensador venceu o técnico (...) Brasília foi, enfim, definida por uma idéia. Transformou-se, portanto, numa utopia. Ora, quem diz utopia, diz arte, diz vontade criadora. A partir daí, todos podemos trabalhar por ela (...) Diante dessa idéia genial, nós outros, talentos orgulhosos, devemos nos render. E nos render entusiasticamente. É o que faço, lembrando as palavras de Sócrates a Fedro: "Quanto a mim, meu caro Fedro, quando creio encontrar um homem capaz de aprender ao mesmo tempo o todo e os pormenores de um objeto, marcho na sua esteira, como marchou na esteira de um deus".

Pedrosa alertava, ainda, para os perigos nos desdobramentos necessários para que Brasília fosse construída:

Para preservá-la da peia dos interesse criados ou investidos, para colocá-la acima das conjunturas atuais, era preciso que se edificasse uma mentalidade outra que a rasteira, a mesquinha ou a abjeta mentalidade oportunista hoje dominante no cenário nacional: a mentalidade revolucionária dos utopistas. Pois, na verdade, para ser-se realista, para que alcance Brasília seus objetivos finais, é preciso considerá-la como uma utopia para a qual marcham os homens de boa vontade, os melhores ou todo um grupo social. Uma utopia tal como a concebeu Lucio Costa.

De fato, o projeto de Lucio Costa redimiui, para a grande maioria, todos os desvios do processo trilhado na direção da mudança até aquele momento e dissolveu as dúvidas recorrentes relativas à oportunidade da transferência da capital, constituindo-se como a melhor razão, entre todas, para a construção de Brasília.

Como bem resumiu Manuel Bandeira, o plano piloto vencedor do Concurso,

lembrando um avião em rota para a impossível utopia, logo dá à iniciativa, que parecia uma aventura, um ar plausível.⁶⁰

⁶⁰ *Folha da Manhã*, São Paulo, 25 de março de 1957.

3. OS PROJETOS PREMIADOS

As propostas para o Concurso de Brasília representam um momento privilegiado da produção arquitetônica e urbanística nacional, em virtude de seu alto nível. Curiosamente, porém, são muito pouco estudadas.

Podem ser encontrados vários textos sobre a Brasília de Lucio Costa, reconhecida pela crítica como resultado da elaboração e reflexão sobre a cidade moderna, em especial a "cidade radiosa" de Le Corbusier⁶⁹. Tal interesse, natural pelo fato de ter sido o projeto que venceu o concurso e colocado em prática, justifica-se também por ele constituir para alguns críticos, mais do que uma concretização de idéias urbanísticas preexistentes, uma contribuição específica ao urbanismo⁷⁰.

Em contrapartida, sobre os projetos restantes não se encontram trabalhos específicos, sobre as propostas isoladas ou no seu conjunto. O livro *Two Brazilian capitals, architecture and urbanism in Rio de Janeiro and Brasília*, de Norma Evenson, dedica um capítulo ao Concurso, tratando resumidamente das seis demais propostas premiadas, e parece permanecer solitário nessa tarefa. As publicações que trazem mais detalhes são as revistas especializadas da época e restringem-se, basicamente, aos projetos premiados.

E se são poucas as publicações, esse fato é agravado em muito pela escassez de material original remanescente. Na sua maioria, as propostas que concorreram ao concurso foram apresentadas em originais trabalhados a cores, que não possibilitavam cópias ou possuíam segundas vias. Aparentemente, os originais foram perdidos. Não há acervo sobre o Concurso no Distrito Federal. Nos acervos das equipes de Artigas, de Rino Levi e de Giancarlo Piretti, que se encontram depositados na biblioteca da FAUUSP, pouco se encontra sobre os projetos de Brasília. Por época do 10º aniversário da morte de Juscelino Kubitschek foi preparada em sua homenagem a exposição "Brasília trilha aberta", sobre o Concurso de Brasília. Foram grandes as dificuldades encontradas para reunir material sobre dezesseis dos 26 planos:

*Não havia acervo no Distrito Federal sobre o concurso e pouco ou nada se sabia dele (...) originais de alguns projetos e cópias de outros fomos encontrar junto a seus autores (...) Extravios e deteriorações ao longo do tempo impediram a recuperação integral das peças dos projetos.*⁷¹

Dentre as revistas brasileiras especializadas em arquitetura, urbanismo e engenharia foram de grande proveito para esta dissertação as seguintes:

Módulo, nº 8 (edição especial: Brasília), Rio de Janeiro, julho de 1957, que contém a melhor iconografia de todos os planos pilotos premiados, com reproduções de quase todas as pranchas apresentadas pelas equipes participantes, além da íntegra do relatório de Lucio Costa, o Edital do Concurso e as circulares que o complementaram, as atas das reuniões da comissão julgadora, entrevistas com os

⁶⁹ Ver KATINSKY, Julio, *A cidade de Lucio Costa*, in *Leituras de arquitetura, viagens, projetos*, livre docência, FAUUSP, São Paulo, 1990, p. 146.

⁷⁰ "A guisa de advertência, não houve pretensão de fazer uma avaliação do urbanismo de Brasília. Dispusemos, tão-somente, a perceber, na proposta do projeto, a superação de uma etapa representada pelas teses funcionalistas do CIAM" (GOROVITZ, Matheus, *Brasília: uma questão de escala*, p. 71).

⁷¹ *Brasília trilha aberta*, op. cit., p. 14.

principais membros da comissão julgadora e os croquis e comentários elaborados pelo júri sobre cada uma das propostas premiadas.

Arquitetura e Engenharia, nº 44, Belo Horizonte, março-abril de 1957, que contém, além do "Relatório de classificação dos concorrentes" divulgado pela Novacap, a publicação do plano piloto de Lucio Costa, com a íntegra de seu relatório e uma pobre reprodução do plano piloto, a publicação do plano piloto da equipe de Boruch Milman, João Henrique Rocha e Nei Fontes Gonçalves, com a íntegra de seu relatório, e a publicação do plano piloto da equipe de Henrique Mindlin e Giारcarlo Palanti, com a íntegra de seu relatório e uma esquemática reprodução de seu plano geral.

Arquitetura e Engenharia, nº 45, Belo Horizonte, maio-julho de 1957, que contém a publicação do plano piloto da equipe M. M. M. Roberto, com a íntegra de seu relatório.

Arquitetura e Engenharia, nº 46, Belo Horizonte, agosto-outubro de 1957, que contém a publicação dos planos pilotos da equipe de Rino Levi, com a íntegra do seu relatório e a reprodução de algumas das suas pranchas, e da equipe da Construtécnica S.A., chefiada por Milton Ghiraldini, com a íntegra de seu relatório e reprodução de algumas das suas pranchas.

Habitat, nº 40-41, São Paulo, março-abril de 1957, que contém, além do "Relatório de classificação dos concorrentes" divulgado pela Novacap e o voto em separado do representante do IAB, Paulo Antunes Ribeiro, a publicação dos planos pilotos da equipe de Rino Levi, com a íntegra do seu relatório e a reprodução de algumas das suas pranchas, da equipe da Construtécnica S.A., com um resumo de seu relatório e reprodução de algumas das suas pranchas, e do plano piloto não classificado de Jorge Wilhelm, com um resumo de seu relatório e reprodução de algumas pranchas.

Habitat, nº 42, São Paulo, maio-junho de 1957, que contém a publicação do plano piloto da equipe M. M. M. Roberto, com a íntegra de seu relatório e a reprodução de várias de suas pranchas ou partes destas.

Habitat, nº 45, São Paulo, novembro-dezembro de 1957, que contém a publicação do plano piloto da equipe de Henrique Mindlin e Giारcarlo Palanti, com a íntegra de seu relatório e a reprodução de seu plano geral, e do plano piloto não classificado da equipe de Pedro Paulino Guimarães, com a íntegra de seu relatório e algumas de suas pranchas ou partes destas.

A Construtécnica distribui publicamente volumes⁷² do relatório justificativo da proposta de sua equipe, chefiada por Milton Ghiraldini, logo após o Concurso, contendo a reprodução de todas as suas pranchas, porém adaptadas para a impressão em livro.

O plano piloto da equipe de Artigas foi publicado na citada edição especial da revista *Módulo*, onde não foram reproduzidos os relatórios. Esses dados puderam ser encontrados, porém, num exemplar do relatório⁷³ existente na biblioteca da Faculdade de Saúde Pública da USP. No seu acervo encontram-se as datilografias

⁷² GHIRALDINI, Milton Carlos, *Brasília: plano piloto*, São Paulo, Construtécnica, 1957.

⁷³ CASCALDI, Carlos, *Brasília: futura capital federal, plano piloto*; relatório apresentado à comissão julgadora do Concurso para o plano piloto da nova capital federal, São Paulo, 1957.

que foram enviadas para a gráfica onde foi composto o relatório, os manuscritos que deram origem às datilografias, dezenove slides de pranchas apresentadas no Concurso, talvez a totalidade destas, alguns croquis do trabalho e vários documentos relativos a dados levantados e a gastos efetuados para o desenvolvimento da proposta.

No acervo do escritório de Rino Levi encontram-se, entre outras coisas, desenhos em papel vegetal com o conteúdo das pranchas, as quais na versão apresentada foram coloridas, e fotos das maquetes do plano piloto e do superbloco.

No acervo de Giancarlo Palanti encontram-se manuscritos de uma versão diferente do relatório apresentado e uma série de recortes de jornais da época do Concurso, com notas sobre este.

As reproduções das pranchas das publicações arroladas são precárias, em razão dos limitados recursos gráficos da época, e não se prestam a um perfeito esclarecimento dos seus originais. Foram, no entanto, as únicas encontradas, com exceção do slides, tampouco em boas condições, do acervo de Artigas e dos desenhos em vegetal do acervo do escritório Rino Levi. Do desenho original de Lúcio Costa, o qual ainda existe, pode-se encontrar uma ótima reprodução recente em seu livro *Lucio Costa: registro de uma vivência*. As reproduções das pranchas do plano da equipe da Construtécnica encontradas no volume publicado pela construtora têm qualidade semelhante à daquelas publicadas nas revistas.

A seguir são apresentados os sete planos pilotos premiados, procurando-se esclarecer, em detalhes, as suas soluções físico-espaciais e resumir os estudos complementares, os pressupostos e princípios que os motivaram e os procedimentos que os determinaram. Também são reproduzidas as melhores e mais oportunas imagens que puderam ser encontradas.

3.1. PLANO PILOTO Nº 22 - PRIMEIRO PRÊMIO⁷⁴

Autor

Lucio Costa, arquiteto

Apresentação

A proposta de Lucio Costa foi apresentada por meio de um desenho geral, o plano piloto, feito à mão e colorido, na escala 1:25.000, e do relatório, com 24 folhas tamanho ofício, 17 datilografadas e 7 contendo croquis em traço preto. O desenho geral apresentava o partido adotado, e o relatório, ao descrever e conceituar os diversos aspectos da solução, complementava o primeiro e o esclarecia.

Resumir o seu relatório é tarefa das mais difíceis, pois, conforme apontado por Holford, este não continha uma única palavra sem propósito, constituindo, antes de qualquer outra coisa, uma bela peça literária. Recente matéria publicada pela revista *Veja* afirma que Carlos Drummond de Andrade teria revisado o texto. Desse modo, a seleção de informações efetuada a seguir, própria de um resumo como o que se pretende, corre o risco de omitir aspectos importantes.

Pressupostos e princípios

Lucio Costa justificava, inicialmente, a *sumária apresentação do partido* que sugeria para a nova capital, apresentando-se não como *técnico devidamente aparelhado*, pois nem sequer de escritório dispunha, mas como *"maquis" do urbanismo*, que no eventual desenvolvimento do trabalho compareceria como *consultor*. E esclarecia que os dados apresentados, *conquanto sumários na sua aparência*, já seriam suficientes, pois resultavam de uma intensa reflexão e resolução de uma solução, na sua origem, espontânea.

Para Lucio Costa o que de fato importava naquele momento era a configuração urbanística da cidade propriamente dita, pois esta não era decorrência do planejamento regional, mas a sua causa. Sua construção seria *um ato deliberado de posse, um gesto ainda desbravador, nos moldes da tradição colonial*.

Sua proposta foi concebida procurando a configuração de uma cidade que fosse *"civitas"* além de *"urbs"*, ou seja, mais do que uma *cidade moderna* qualquer, uma que possuísse os *atributos inerentes a uma capital*. Que tivesse o desejado caráter 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 tomar-se, com o tempo, num foco de cultura dos mais lúcidos e sensíveis do país*.

Após definir os princípios da solução, Lucio Costa procedia à descrição desta.

⁷⁴ O projeto de Lucio Costa foi publicado na íntegra diversas vezes. As melhores publicações são: COSTA, Lucio, *Lucio Costa: Registro de uma vivência*, op. cit., pp. 279-297; *Relatório do Plano Piloto de Brasília*, ARPDF, CODEPLAN, DePHA, Brasília: GDF, 1991.

⁷⁵ Nome dado aos membros da resistência francesa durante a Segunda Guerra Mundial.

Plano piloto

A cidade por ele proposta foi organizada pelo cruzamento de dois eixos, como a assinalar um lugar. Adaptado à topografia local, ao escoamento natural das águas, um dos eixos resultou arqueado.

Ao eixo arqueado (norte-sul) foi conferida a função circulatória tronco, aplicando-se à técnica rodoviária de pistas de alta velocidade e pistas laterais para o tráfego local e eliminando-se os cruzamentos no mesmo nível. Ao longo desse eixo, rodoviário-residencial, foi situado o grosso dos setores residenciais, lugares da vida cotidiana.

Ao longo do outro eixo (leste-oeste), o chamado eixo monumental, foram ordenados os setores identificados com a vida pública.

Eixo monumental

No extremo leste do eixo monumental, mais próximo do lago Paranoá e da residência presidencial, previamente locada, foram localizados os centros cívico e administrativo, constituídos pela praça dos Três Poderes e pela Esplanada dos Ministérios, duas plataformas sucessivas e destacadas do terreno natural, arrimadas em pedra a vista. A primeira, na fronteira da cidade com o cerrado e com a forma de um triângulo equilátero, abrigaria as três casas dos poderes fundamentais, a do governo e a do Supremo Tribunal Federal na base e a do Congresso Nacional no vértice. Este último daria frente igualmente para a segunda plataforma, uma grande esplanada gramada destinada aos pedestres e às paradas e desfiles, nos flancos da qual foram situados os ministérios e autarquias, o Ministério das Relações Exteriores e o da Justiça ocupando os extremos inferiores, contíguos ao Congresso, os ministérios militares constituindo uma praça autônoma e os demais ordenados em seqüência, ficando o da Cultura num dos extremos superiores e, no outro, a catedral, numa praça autônoma, para o seu devido destaque.

Ainda do lado leste do eixo monumental foi previsto o centro cultural, tratado à maneira de parque, para melhor ambientar os museus, biblioteca, planetário, etc., contíguo ao cruzamento com o eixo rodoviário-residencial, por um lado, e a catedral e ao Ministério da Cultura, pelo outro.

O cruzamento dos dois eixos foi resolvido por uma terceira plataforma, central, de caráter diferente das duas anteriores, configurada como uma construção autônoma do terreno em extensão do eixo rodoviário-residencial. Este eixo, na interseção com o eixo monumental, seria dividido em pistas de velocidade/passagem, sem cruzamento algum, que mergulhariam em cota inferior a tudo, e pistas de trânsito local/estacionamento sobre a plataforma. O eixo monumental, em cota intermediária, coincidiria com o nível coberto pela plataforma e por ele progrediria. Este nível estaria entalado pelo solo nos dois topos e aberto nas faces maiores, por onde o terreno, espalhando-se e acomodando-se, encontraria os níveis dos dois lados do eixo monumental. E neste nível foram organizados outros estacionamentos, nas laterais, onde as pistas de velocidade/passagem do eixo rodoviário-residencial coincidissem em nível, e onde estas já fossem subterrâneas, no centro, foi localizada a rodoviária interurbana.

Desse modo, pôde ser organizado o centro de diversões da cidade em torno da plataforma central, livre do tráfego de passagem indesejável e onde o tráfego seria apenas local – centro caracterizado por Lucio Costa como uma *mistura, em termos*

*adequados, de Picadilly Circus, Times Square e Champs Elysées. A face da plataforma que daria para o parque cultural e a grande esplanada quase não seria edificada, para que fossem preservadas as perspectivas. Foram localizados deste lado apenas a ópera e um eventual salão de chá, ambos com acesso tanto pela plataforma, em duas praças assim animadas e distinguidas em meio aos estacionamentos, como pelo nível inferior, no qual estariam fundados seus edifícios e onde contíguo estaria o parque cultural. Na própria plataforma, além das praças e estacionamentos, foi previsto um pavilhão baixo e transverso de acesso à rodoviária interurbana, localizada abaixo no nível inferior, abrigando as bilheterias, cafés e restaurante. Na outra face da plataforma foi previsto um conjunto edificado em toda a sua extensão, de gabarito uniforme, um tanto baixo e com o seu nível térreo definido como extensão do nível da plataforma. No setor central desse corpo único o andar térreo seria preservado livre, vazado para a vista do eixo monumental nos seus dois sentidos, como um grande terraço para o trecho leste, e os seus andares superiores seriam envidraçados nas duas fachadas, para lá restaurantes, casas de chá, clubes, etc. desfrutarem da mesma vista. Nos setores laterais do mesmo conjunto edificado foram situados os cinemas e teatros, *servindo as respectivas fachadas em toda a altura de campo livre para a instalação de painéis luminosos de reclame.* As várias casas de espetáculos seriam separadas e ao mesmo tempo comunicadas *por travessas no gênero tradicional da rua do Ouvidor, das vielas venezianas ou de galerias cobertas (arcadas) e articulados a pequenos pátios com bares e cafés, e "loggias" na parte dos fundos com vista para outro parque, aí previsto.**

Neste parque, o próximo trecho do eixo monumental no sentido oeste, foram previstos dois setores simétricos de hotéis comerciais e de turismo, nas laterais definidas pelas pistas de tráfego rodoviário internas.

Um pouco mais adiante, na seqüência do parque, em aclave, encontrar-se-ia a torre monumental de rádio e televisão, situada no meio do eixo, marco paisagístico no ponto culminante da topografia. Depois desta, novamente nas laterais definidas pelas pistas de tráfego rodoviário, foram previstos os setores esportivos, com vasta área para estacionamento. Do lado sul, o estádio e suas dependências, tendo aos fundos o jardim botânico. Do lado norte, o hipódromo, com suas respectivas tribunas e vila hípica, tendo aos fundos o jardim zoológico. Todo esse conjunto, duas imensas áreas verdes, formariam para Lucio Costa como que os pulmões da cidade.

Finalizando, no extremo oeste, a composição do eixo monumental e uma vez mais no meio deste, foi localizada a praça municipal, onde seriam instaladas a prefeitura, a polícia central, o corpo de bombeiros e a assistência pública.

Ainda numa progressão oeste do eixo monumental, logo após a praça municipal, estariam as garagens da viação urbana, em seguida a zona militar com seus quartéis e depois, numa larga faixa transversal, o setor destinado ao armazenamento e às indústrias de interesse local, com um respectivo setor de habitações.

Nesse trecho o eixo monumental encontraria, articulando-se com eles, os ramos da rodovia interurbana, um derivante e atrelado às garagens da viação urbana e outro principal, atrelado à zona industrial. No principal, no cruzamento com o eixo e no meio desta última zona, foi localizada a estação ferroviária, ponto terminal da linha férrea, a qual por sua vez avançaria, como último prolongamento do eixo monumental.

O eixo monumental seria caracterizado assim, de ponta a ponta, como uma seqüência de parques, repletos de diferentes atividades urbanas, dividida, mas não desagregada, por um pequeno e, desse modo, sutil conjunto densamente edificado, correspondente ao centro de diversões e à passagem do eixo rodoviário-residencial. Para Lucio Costa, no eixo monumental ver-se-ia *que a fluência e unidade do traçado, desde a praça do Governo até a praça municipal, não exclui a variedade, e cada setor, por assim dizer, valeria por si como organismo plasticamente autônomo na composição do conjunto. Essa autonomia criaria espaços adequados à escala do homem e permitiria o diálogo monumental localizado sem prejuízo do desempenho arquitetônico de cada setor na harmoniosa integração urbanística do todo.*

Centro de negócios⁷⁶

O centro de negócios foi desenvolvido lateralmente à interseção dos eixos, dos dois lados do centro de diversões, do centro cultural e dos setores hoteleiros, no início de cada tramo do eixo rodoviário-residencial, mas, segundo Lucio Costa, *participando funcionalmente e em termos da composição urbanística do eixo monumental.* Comparceria, assim, no desenho do conjunto da cidade, até certo ponto, como uma zona intermediária entre os setores monumentais e os setores do cotidiano.

Foi organizado em duas zonas em cada lado do eixo monumental. Do lado oeste, articulados com o centro de diversões, foram previstos dois grandes núcleos simétricos, destinados exclusivamente ao comércio, propostos numa seqüência de blocos baixos e alongados e num maior, de igual altura, *todos interligados por um amplo corpo térreo com lojas, sobrelojas e galerias,* de modo a permitir a intercomunicação coberta. Do lado leste foram previstos dois setores distintos, um bancário-comercial e o outro com escritórios para profissões liberais, representações e empresas, onde foram localizados o Banco do Brasil e a sede dos Correios e Telégrafos. Ambos foram previstos com três blocos altos e quatro de menor altura e, como nos núcleos comerciais, interligados por amplo corpo térreo, aqui destinado às agências das empresas, agências bancárias, cafés e restaurantes. Tantos os setores como os núcleos teriam acesso independente de pedestres e veículos, sem cruzamentos entre si, e também acesso de serviço pelo subsolo, na cota do nível inferior da plataforma central.

Eixo rodoviário-residencial

Ao longo do chamado eixo rodoviário-residencial, eixo da circulação tronco exclusiva para o trânsito de passageiros, ou seja, para automóveis e ônibus, também denominado asas sul e norte, quando entendido em duas metades, foi organizado o grosso dos setores residenciais, numa seqüência de grandes quadras, em ordem simples, do lado do lago e em ordem dupla do outro lado.

Lucio Costa concebeu as "superquadras" medindo cada uma aproximadamente 300 x 300 m 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.* Desse modo, algumas vantagens estariam garantidas: extensas faixas sombreadas para passeios, o

⁷⁶ Lucio Costa não se utiliza do termo "centro de negócios". Sempre faz uma descrição detalhada das atividades que o comporiam: setor bancário comercial, setor dos escritórios de empresas e profissões liberais e os setores do varejo comercial.

desejável resguardo interno às superquadras, cujo conteúdo seria *sempre visto num segundo plano e como que amortecido na paisagem*, e a ordenação urbanística para o conjunto dos setores residenciais, mesmo quando dentro das quadras variassem a densidade, categoria, padrão ou qualidade arquitetônica dos seus edifícios.

Nas superquadras, além das residências, seriam instaladas as comodidades que conviessem, como escola primária, lavanderia etc. Os blocos residenciais poderiam dispor-se livremente, obedecendo apenas a dois princípios gerais: gabarito máximo uniforme, talvez de seis pavimentos, com térreo em pilotis e separação do tráfego de veículos do trânsito de pedestres.

Aos fundos das seqüências de superquadras estender-se-iam vias paralelas de serviço, para o tráfego de caminhões. Do lado da ordem dupla, a face oposta às superquadras desta via foi destinada às garagens, oficinas, depósitos do comércio em grosso e, aos fundos destes, reservou-se uma faixa de terreno para floricultura, horticultura e pomar, equivalente a uma terceira ordem de quadras.

Entaladas entre as vias de serviço e as vias locais do eixo rodoviário-residencial e separando as quadras, foram previstas largas e extensas faixas de aproximadamente 70 m de largura com acesso alternado, ora pela via de serviço, ora pelo eixo rodoviário-residencial. Nelas foram situados os centros de bairro.

O mercadinho, o açougue, as vendas, quitandas, casas de ferragens etc. foram previstos junto aos acessos de serviço, ou seja, na primeira metade das faixas a eles correspondentes, reservando-se o restante destas para o clube da juventude, na sua porção intermediária, e para o cinema, na área fronteira ao eixo rodoviário-residencial, com acesso assim facilitado a quem procedesse de outros bairros. *Barbearias, cabeleireiros, modistas, confeitarias etc.* foram localizados junto aos acessos do eixo rodoviário-residencial, na primeira seção das faixas a eles correspondentes, e no restante destas, no meio, a igreja, marcando a confluência de quatro superquadras e atrás, até a via de serviços, a escola secundária.

Foram assim constituídos os bairros ou as unidades de vizinhança, pela associação de quatro superquadras e duas faixas entre quadras, encerrando um elenco completo de equipamentos básicos, mas cuja organização evitou que fossem estanques, induzindo associações das quadras ora com uma, ora com a outra vizinhança, dependendo das comodidades de que se necessitasse.

A descrição do relatório de Lucio Costa da unidade de vizinhança parece corresponder aos setores residenciais em ordem dupla de superquadras, supondo-se que, pelo que pode ser depreendido do desenho do plano piloto, no lado da ordem simples o comércio varejista seria organizado da mesma forma, pelos acessos alternados, associados a alguns equipamentos sociais, e que as comodidades que aí não coubessem seriam supridas pelos equipamentos existentes do outro lado do eixo rodoviário-residencial.

As lojas do centro de vizinhança foram previstas em renques, com vitrines e passeio coberto voltados para a cinta densamente arborizada, portanto para o interior das superquadras, e com estacionamento e acesso de serviços voltados para a via motorizada, do outro lado. Travessas estabeleceriam a ligação de uma parte a outra, separando as lojas duas a duas, sem no entanto dissolver o corpo único que formariam no seu conjunto.

Acompanhando a seqüência de superquadras em ordem simples e dividindo com estas a via de serviço, foi previsto o setor de embaixadas e legações. Este contaria com alameda própria de acesso, no lado oposto à via de serviço, aberta para a paisagem, ao ser ocupada apenas numa das suas faces. Num dos lados desse setor, junto ao centro da cidade, foi previsto também o principal hotel.

A gradação social nas superquadras seria dosada naturalmente, imaginando-se o maior valor para as superquadras em ordem simples junto ao setor das embaixadas e legações e um valor mais elevado também para as superquadras contíguas ao eixo rodoviário-residencial do lado da ordem dupla. De qualquer modo, a variação seria restrita ao interior das superquadras, onde diferentes densidades, tamanhos de unidades habitacionais e padrões de acabamento da construção poderiam ser encontrados, tudo isso neutralizado pela homogenia garantida pela ordenação urbanística das cintas densamente arborizadas.

Embora Lucio Costa não tenha apresentado a distribuição da população em seu plano piloto, são indicadas a seguir densidades urbanas estimadas. Considerando que as áreas destinadas para residências unifamiliares somariam aproximadamente 575 hectares e estimando-se para elas uma densidade aproximada de 100 habitantes por hectare, nessas zonas seriam acomodadas 57.500 pessoas. Considerando que outros 20.000 habitantes estariam localizados na zona residencial próxima à zona industrial, restariam aproximadamente 420.000 pessoas situadas nas 98 superquadras, ou seja, uma média de 4.300 moradores em cada uma delas. Desse modo, a densidade estimada para as superquadras ficaria em torno de 475 habitantes por hectare sem as faixas entre quadras (densidade líquida) e 385 com estas incluídas (densidade bruta).

Outros estabelecimentos

Fora dos dois eixos estruturais da cidade foram agenciados, conforme a conveniência, outros usos.

Próximo ao setor das embaixadas, ao centro cultural e ao Ministério da Cultura foi localizada a cidade universitária, à moda de um campus-parque.

Nas áreas próximas às margens do lago Paranoá, tanto do lado sul como do lado norte foram previstas residências individuais, em loteamentos dispostos em cremalheira, com acesso de serviço independente e ilhados do restante da cidade por largas faixas de campo e arvoredo. Lucio Costa acrescenta no seu relatório que seriam admitidas, ainda, residências isoladas de alto padrão arquitetônico, sem estabelecer sua localização, impondo apenas a regra de um afastamento mínimo de 1 km de casa a casa.

Na orla do lago, a fim de garantir sua preservação e acessibilidade a toda a população para o recreio bucólico, foram previstos parques de feição *naturalista e rústica*, onde seria permitida a localização de clubes náuticos, esportivos, balneários, restaurantes e núcleos de pesca. Estes seriam acessíveis por uma alameda de contorno, a qual, intermitentemente desprendendo-se da margem, se embrenharia por campos *eventualmente floridos e manchados de arvoredos*. Essa estrada seria articulada com o eixo rodoviário-residencial e também com a pista autônoma de ligação direta do centro cívico com o aeroporto.

O aeroporto foi proposto relocado na parte interna da lago a fim de evitar-se a travessia ou contorno da água.

Por fim, nos dois extremos do eixo rodoviário-residencial foram previstos os cemitérios, de sorte que os cortejos não fossem obrigados a cruzar o centro da cidade.

Outras considerações

Para tornar os terrenos acessíveis ao capital particular, Lucio Costa recomendava que fossem vendidas cotas em vez de lotes e que, de um modo geral, os projetos dos grandes núcleos fossem desenvolvidos antes da sua venda parcelada.

Os dois eixos foram propostos como grandes vias de circulação, num sistema com trevos e passagens de nível sem cruzamentos diretos e prevendo-se em todos os setores uma trama independente para a circulação de pedestres.

O eixo rodoviário-residencial poderia ser construído em etapas. Seria completado à medida que a cidade fosse crescendo. Mas desde o início poderia ser caracterizado, pela construção das vias principais e pelo nivelamento e definição paisagística das quadras, com suas respectivas cintas plantadas de grama logo arborizadas. Com o avanço da ocupação, dos edifícios, avançariam também as pistas laterais, os passeios, calçadas e as instalações urbanas, que teriam sempre campo livre nas faixas verdes contíguas às pistas de rolamento.

Em resumo, Brasília seria para Lucio Costa uma cidade-parque, resultado de uma solução 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. (...) De uma parte, técnica rodoviária; de outra, técnica paisagística de parques e jardins.⁷⁷

COMENTÁRIOS DO JÚRI⁷⁸

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 plano 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.

⁷⁷ COSTA, Lucio, Lucio Costa: Registro de uma vivência, op. cit., p. 295.

⁷⁸ Módulo, n° 8, edição especial: Brasília, op. cit., p. 13.

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.*

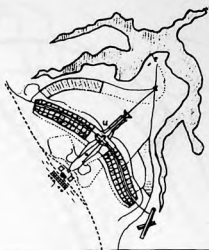
A praça dos Três Poderes dá para a cidade, de um lado, e para o parque, do outro.

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.

Assumption: a 'curtas' not an 'unbr'

№ 22
Resumo



Construções

1. To make settlements laid between God's center and Lake
2. Airport may have to be further away
3. No use made of far side of lake & peninsula, for housing, (see p. 2.)
4. Regional road pattern not shown - especially in relation to satellite, if any

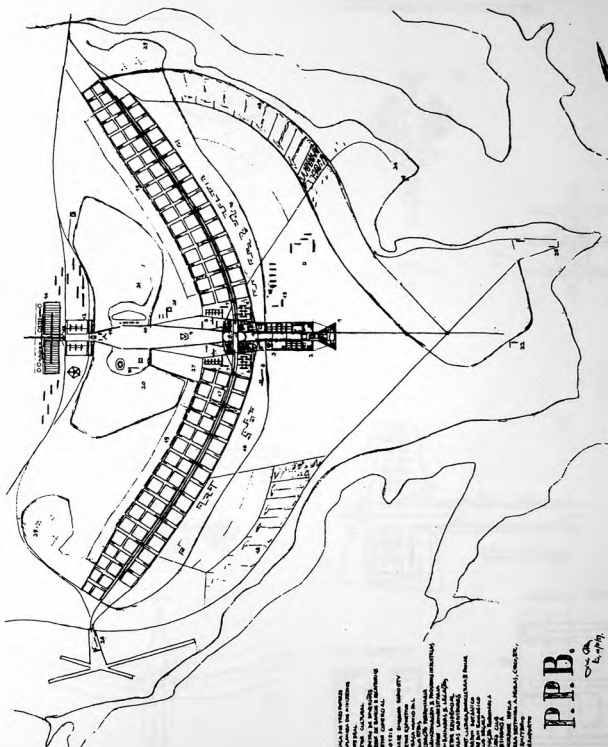
Atmosfera

1. The only plan which is for an administrative capital for Brazil
2. The elements of the plan can be seen at once: it is clear, direct and fundamentally simple e.g. Pompeii, Nancy, Wren's London, Louis XV Paris.
3. After 10 years the plan is complete while still growing.
4. The town is limited: further growth after 20 years (a) by peninsula (b) by satellites
5. One centre leads to another, so that the plan can be easily comprehended.
6. The character of the plan is of the 20th Century: it is new: it is free & open; it is disciplined but not rigid.
7. The method of growth - by tree planting and a few roads & the Mall - is more practical than any other.
8. The embassies are well placed, in a charming landscape setting.

The Place after three papers looks into the town in one direction and into the park in another.

One must proceed from the general to the particular, not vice versa. The general can be expressed simply and shortly, but it is easier to write a long letter than a short one.

How we have many projects which could be described as overstatements. No. 22 appears, by contrast, as an understatement. But in fact it explains all one needs to know at this stage; and omits everything irrelevant.

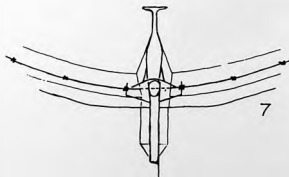
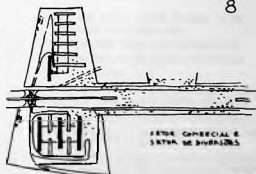
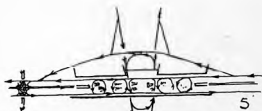
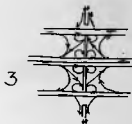
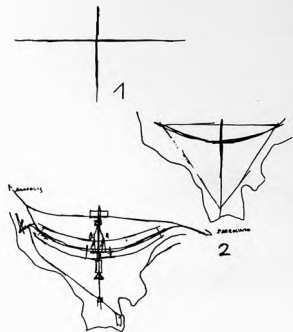


- 1 Praça dos Três Poderes
- 2 Edifício das Escolas
- 3 Edifício do Congresso
- 4 Edifício do Palácio
- 5 Edifício do Ministério da Saúde
- 6 Edifício do Ministério da Educação
- 7 Edifício do Ministério da Justiça
- 8 Edifício do Ministério da Agricultura
- 9 Edifício do Ministério da Indústria
- 10 Edifício do Ministério do Trabalho
- 11 Edifício do Ministério da Previdência
- 12 Edifício do Ministério da Cultura
- 13 Edifício do Ministério da Ciência e Tecnologia
- 14 Edifício do Ministério da Defesa
- 15 Edifício do Ministério da Economia
- 16 Edifício do Ministério da Fazenda
- 17 Edifício do Ministério da Integração Nacional
- 18 Edifício do Ministério da Infraestrutura
- 19 Edifício do Ministério da Meio Ambiente
- 20 Edifício do Ministério da Mulher, da Família e dos Direitos Humanos
- 21 Edifício do Ministério da Pesca, Aquicultura e Desenvolvimento Rural
- 22 Edifício do Ministério da Planaltina
- 23 Edifício do Ministério da Religião e Assuntos Espirituais
- 24 Edifício do Ministério da Saneamento e Recursos Hídricos
- 25 Edifício do Ministério da Segurança Pública
- 26 Edifício do Ministério da Saúde
- 27 Edifício do Ministério da Superintendência de Desenvolvimento da Indústria
- 28 Edifício do Ministério da Superintendência de Desenvolvimento da Infraestrutura
- 29 Edifício do Ministério da Superintendência de Desenvolvimento da Pesquisa e Desenvolvimento
- 30 Edifício do Ministério da Superintendência de Desenvolvimento da Tecnologia
- 31 Edifício do Ministério da Superintendência de Desenvolvimento da Defesa
- 32 Edifício do Ministério da Superintendência de Desenvolvimento da Economia
- 33 Edifício do Ministério da Superintendência de Desenvolvimento da Fazenda
- 34 Edifício do Ministério da Superintendência de Desenvolvimento da Integração Nacional
- 35 Edifício do Ministério da Superintendência de Desenvolvimento da Infraestrutura
- 36 Edifício do Ministério da Superintendência de Desenvolvimento da Meio Ambiente
- 37 Edifício do Ministério da Superintendência de Desenvolvimento da Mulher, da Família e dos Direitos Humanos
- 38 Edifício do Ministério da Superintendência de Desenvolvimento da Pesca, Aquicultura e Desenvolvimento Rural
- 39 Edifício do Ministério da Superintendência de Desenvolvimento da Planaltina
- 40 Edifício do Ministério da Superintendência de Desenvolvimento da Religião e Assuntos Espirituais
- 41 Edifício do Ministério da Superintendência de Desenvolvimento da Saneamento e Recursos Hídricos
- 42 Edifício do Ministério da Superintendência de Desenvolvimento da Segurança Pública
- 43 Edifício do Ministério da Superintendência de Desenvolvimento da Saúde
- 44 Edifício do Ministério da Superintendência de Desenvolvimento da Superintendência de Desenvolvimento da Indústria
- 45 Edifício do Ministério da Superintendência de Desenvolvimento da Superintendência de Desenvolvimento da Infraestrutura
- 46 Edifício do Ministério da Superintendência de Desenvolvimento da Superintendência de Desenvolvimento da Pesquisa e Desenvolvimento
- 47 Edifício do Ministério da Superintendência de Desenvolvimento da Superintendência de Desenvolvimento da Tecnologia
- 48 Edifício do Ministério da Superintendência de Desenvolvimento da Superintendência de Desenvolvimento da Defesa
- 49 Edifício do Ministério da Superintendência de Desenvolvimento da Superintendência de Desenvolvimento da Economia
- 50 Edifício do Ministério da Superintendência de Desenvolvimento da Superintendência de Desenvolvimento da Fazenda
- 51 Edifício do Ministério da Superintendência de Desenvolvimento da Superintendência de Desenvolvimento da Integração Nacional
- 52 Edifício do Ministério da Superintendência de Desenvolvimento da Superintendência de Desenvolvimento da Infraestrutura
- 53 Edifício do Ministério da Superintendência de Desenvolvimento da Superintendência de Desenvolvimento da Meio Ambiente
- 54 Edifício do Ministério da Superintendência de Desenvolvimento da Superintendência de Desenvolvimento da Mulher, da Família e dos Direitos Humanos
- 55 Edifício do Ministério da Superintendência de Desenvolvimento da Superintendência de Desenvolvimento da Pesca, Aquicultura e Desenvolvimento Rural
- 56 Edifício do Ministério da Superintendência de Desenvolvimento da Superintendência de Desenvolvimento da Planaltina
- 57 Edifício do Ministério da Superintendência de Desenvolvimento da Superintendência de Desenvolvimento da Religião e Assuntos Espirituais
- 58 Edifício do Ministério da Superintendência de Desenvolvimento da Superintendência de Desenvolvimento da Saneamento e Recursos Hídricos
- 59 Edifício do Ministério da Superintendência de Desenvolvimento da Superintendência de Desenvolvimento da Segurança Pública
- 60 Edifício do Ministério da Superintendência de Desenvolvimento da Superintendência de Desenvolvimento da Saúde

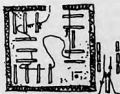
P.P.B.

Proj. O. A. L. 1979

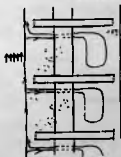
Plano Piloto de Brasília



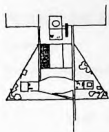
SEDA RESIDENCIAL



SEDA DO MINISTERIO



Croquis que ilustram o Relatório do Plano Piloto



9



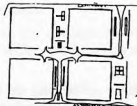
10



12



11



13

14



15

- 1 Gesto de quem toma posse: dois eixos cruzando-se em ângulo reto.
- 2 Adaptação dos eixos à topografia local.
- 3 Princípios francos da técnica rodoviária.
- 4 Eixo Monumental.
- 5 Centro de diversões, grande plataforma liberta do tráfego, sobre o cruzamento dos eixos.
- 6 Estação rodoviária interurbana, sob a plataforma.
- 7 Tráfego tanto na parte central como nos setores residenciais sem qualquer cruzamento
- 8 Nos setores centrais e residenciais, tramas autônomas para o trânsito local de pedestres, a fim de garantir-lhes o uso livre do chão.
- 9 Praça dos Três Poderes, terraço triangular com arrimo de pedra à vista, ligado a outro terraço, da esplanada dos ministérios e autarquias.
- 10 Esplanada dos ministérios e autarquias.
- 11 Centro de diversões na plataforma sobre o cruzamento dos dois eixos.
- 12 Torre monumental das estações radioemissoras e de televisão.
- 13 Conjunto de quatro superquadras.
- 14 Faixa intercalada entre superquadras para o comércio e serviços locais.
- 15 Setores ilhados, cercados de arvoredo e de campo, destinados a loteamento residências individuais.

3.2. PLANO PILOTO N° 2 - SEGUNDO PRÊMIO⁷⁹

Autores:

Boruch Milmann, João Henrique Rocha, Ney Fontes Gonçalves, arquitetos

Colaboradores:

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

Apresentação

Pelos dados disponíveis não é possível precisar exatamente os elementos que compunham a apresentação da proposta da equipe. Pelas ilustrações reproduzidas na revista *Módulo* n° 8 é possível estimar em torno de quinze o número de pranchas apresentadas. Estas continham a exposição esquemática da proposta, o plano piloto (1:25.000), detalhes do centro governamental, do centro comercial, das zonas residenciais, os planos dos sistemas de equipamentos para o cultivo do corpo e do espírito, os planos dos sistemas de circulação de pedestres e de veículos e das instalações, os planos de etapas do crescimento interno da cidade e do crescimento dos seus satélites e finalmente perspectivas do conjunto da cidade e das principais zonas. O texto do relatório é aproximadamente duas vezes maior do que o de Lucio Costa, pela comparação das publicações de ambos de que se tem conhecimento.

Pressupostos e princípios

No início do relatório os arquitetos estabeleceram como pressuposto que o planejamento de Brasília deveria considerá-la um grande conjunto urbano, catalisador da região.

Dada a sua equidistância geográfica no território nacional, a nova capital seria um importante ponto de passagem. O sítio contava com um sistema orográfico favorável, que não dificultava a expansão da ocupação. A nova capital seria naturalmente caracterizada como um grande centro de atração, pela sua situação em relação às três grandes bacias hidrográficas do país. As redes fluviais do Tocantins, do Paranaíba (afluente do Paraná) e dos rios tributários da margem esquerda do São Francisco permitiam que através da sua navegação nove estados brasileiros fossem atingidos. O clima do planalto goiano era bastante favorável. Do ponto de vista da economia nacional, Brasília deveria cristalizar-se como uma grande metrópole coordenadora e mobilizadora das riquezas que começavam a ser exploradas no território brasileiro. Apresentavam-se razões para acreditar no surgimento de um importante desenvolvimento da vasta região da futura capital, o qual encontraria no rio São Francisco um dos seus fatores primordiais, como canal fluvial ligado ao oceano.

Tendo isso exposto, os arquitetos concluíam que não poderiam ser estabelecidos, com segurança, limites para o conjunto gerado pela instalação da nova capital. Afirmavam, por outro lado, que seria altamente desejável para a tranquilidade e o

⁷⁹ Ver *Ibidem*, pp. 49-55; *Arquitetura e Engenharia*, n° 44, Belo Horizonte, março-abril de 1957, pp. 14-24.

conforto da administração governamental que esta fosse instalada numa pequena cidade.

Definiram então que o plano piloto deveria resultar da conciliação de uma cidade governamental com seu crescimento controlado com um outro crescimento ilimitado, flexibilizado em satélites urbanos, para acomodar a provável vocação metropolitana de Brasília.

Estimativa da população

Se a população do conjunto urbano não podia ser estimada, a da cidade governamental deveria ser definida para que o esquema de desenvolvimento da nova capital pudesse ser traçado com alguma segurança. Ponderando os crescimentos históricos da população brasileira e do número de servidores civis, e considerando a proporção de servidores que seriam transferidos para a nova capital em relação aos que continuariam no Rio de Janeiro, baseados no exemplo de São Paulo, a equipe apresentou no relatório um quadro estimativo do crescimento da população de Brasília até o ano 2050, por decênios.

Simplificando este quadro, Brasília contaria com uma população de aproximadamente 200.000 habitantes em 1960, 300.000 em 1990, 400.000 em 2010, 550.000 em 2030 e 675.000 em 2050.

Os resultados detalhadamente demonstrados no relatório eram atinentes à cidade governamental, incluindo a população de servidores civis e seus familiares e a população com economia própria necessária ao funcionamento da nova capital. Essa população, originada pela função governamental, deveria se estabilizar, segundo o relatório, em 700.000 habitantes, e desse modo a equipe projetou a cidade governamental para 768.000 habitantes. A população excedente originada pelo desenvolvimento regional, sobretudo da indústria, deveria ser acomodada em tantos satélites urbanos independentes quantos fossem necessários, a fim de não se comprometer o próprio núcleo da nova capital.

Plano piloto

Para a definição do plano piloto da cidade governamental os arquitetos tiveram por base dois fatores fundamentais: o lago e a topografia.

Em razão da importância paisagística do lago, a ocupação se situaria à sua margem. A topografia, considerada de pouca importância para a estética urbana, uma vez que não apresentava declives acentuados, era determinante do ponto de vista da adução da água. A cidade ficou então compreendida entre o lago e a curva de nível de 1.100 m, na área assim considerada ideal pelos arquitetos.

Acrescentava-se às determinantes físicas um princípio diretor: a descentralização orgânica, traduzida pelos autores como *aquela que permite o desenvolvimento harmonioso de todas as funções urbanas mantidas as interdependências funcionais*.

Considerados esse fatores, a cidade foi organizada em zonas funcionais geometricamente configuradas e claramente distinguidas: três zonas residenciais com a mesma tipologia, R1, R2 e R3, o centro governamental, o centro comercial e a zona industrial. Além dessas zonas, foram localizados usos especiais em lugares considerados estratégicos e previstas mais duas zonas residenciais, as zonas R4,

para a ocupação futura, nas margens mais afastadas do lago, com caráter e tipologia diferentes das zonas residenciais mais centrais.

Na articulação orgânica das zonas principais os arquitetos procuraram manter a proximidade dos locais de moradias com os de trabalho, para que fosse mínimo o tempo perdido nos transportes, em proveito do cultivo do espírito e do corpo. Assim, as zonas residenciais do funcionalismo público, R1 e R2, foram colocadas em imediata ligação com o centro governamental. A zona residencial destinada àqueles que trabalhassem nos centros comercial e industrial, R3, foi localizada entre estes, atendendo ao mesmo princípio. Por outro lado, todas as zonas residenciais foram situadas na proximidade das margens do lago. Na implantação dos seus edifícios, os arquitetos buscaram a orientação total, ou seja, *todas as peças com a mesma orientação, correspondente ao máximo do conforto térmico e luminoso*, buscando, ao mesmo tempo, *o máximo de fachadas bem iluminadas voltadas para o lago, a fim de usufruírem do melhor cenário*.

Zonas residenciais

Definiu-se que todos os setores residenciais deveriam possuir, como prolongamento imediato, espaços verdes para recreação, assistência escolar e sanitária básica e pequeno comércio e artesanato, todos acessíveis a pé e livres do trânsito de veículos. Determinou-se ao mesmo tempo que o plano facilitasse a vida social, possibilitando a criação de centros sociais a curta distância e também acessíveis a pé, contanto com clubes, cinemas, igrejas, restaurantes etc.

Para definição dos tipos de habitação considerou-se *que as opiniões se dividem, e que entre as argumentações contraditórias a verdade não está de um lado só*. Na mesma célula urbana, em torno do mesmo centro social, deveriam ser encontradas habitações para várias categorias de pessoas, evitando-se assim o aparecimento de zonas privilegiadas e estimulando-se a desejada convivência social. Definiram-se então três tipos diferentes.

Primeiro, a casa unifamiliar em lotes situados em torno de espaço livre central, de modo a preservar a natureza – tipo normalmente destinado às famílias numerosas, que preferissem a criação de filhos em casas com jardim.

Segundo, o edifício de apartamentos de três pavimentos, que seria empregado em maior proporção, pela sua economia construtiva, por ocupar menos solo que as residências unifamiliares e liberar mais espaço para o uso comum, mantendo-se porém em contato mais imediato com este do que as construções mais elevadas, e porque seria próprio, por essas razões, para qualquer tipo de habitante – idosos, solteiros e famílias numerosas.

Terceiro, o edifício de apartamentos de doze pavimentos, pela contribuição arquitetônica que empresta às cidades, por ocupar menos solo, dada a concentração da construção, pela economia de escala que permite, advinda da padronização construtiva e conseqüente possibilidade de sua industrialização, por baratear os serviços comuns do tipo aquecimento central, lavanderia, restaurantes etc., o que os tornaria preferíveis para casais sem filhos, com filhos crescendo e solteiros e pela economia que propicia às instalações urbanas, as quais estariam mais concentradas.

As zonas residenciais R1, R2 e R3 foram organizadas em unidades residenciais ou células urbanas com a seguinte combinação dos três tipos de habitação: 12% da

população em casas unifamiliares, 57% em edifícios de três pavimentos e 31% em edifícios de doze pavimentos. As unidades residenciais foram dimensionadas segundo o critério de se agrupar a menor população que justificasse a existência de um núcleo de serviços coletivos. O tamanho desta foi fixado em oito mil habitantes correspondentes à capacidade ótima de mil alunos da escola primária. As células urbanas foram definidas como grandes quadras de 800 por 800 m, resultantes do limite estabelecido em 400 m ou uma caminhada de 6 minutos para a maior distância de qualquer um de seus pontos até a escola primária localizada no seu centro. De maneira simétrica, nessa configuração seria fácil o acesso ao transporte coletivo, que circularia nas vias perimetrais das quadras.

No interior da quadra, em torno da escola primária, foi destinada uma grande área livre com 200 x 400 m para o cultivo do corpo e da mente e com as outras comodidades básicas complementares à moradia, além da escola primária. Em torno da área livre foram dispostos os diferentes setores habitacionais: ao longo de uma das vias perimetrais, dando frente para esta ou para vias locais de acesso transversas em *cul-de-sac*, foram localizados 200 lotes para as residências unifamiliares, cujas dimensões poderiam variar, numa área total de 100.000 m²; 28 blocos de três pavimentos constituíram quatro setores simétricos na região intermediária da quadra; e quatro blocos de doze pavimentos constituíram dois setores centrais simétricos. O dimensionamento dos blocos teve como base de cálculo o índice de 17 m² por habitante e 10 m de largura para os edifícios, e o estudo da sua implantação considerou que as sombras de um não se projetassem sobre qualquer outro. Ao longo da via perimetral oposta à dos lotes para residências unifamiliares seria desenvolvida, numa faixa de 150 m, uma zona comercial onde também seriam desenvolvidas as atividades do centro social.

Da seqüência de quadras resultaria uma faixa contínua onde poderiam ser instalados os diversos equipamentos, como escolas secundárias, edifícios de escritórios, clubes, igrejas, cinemas, teatros etc., no centro de um contingente populacional que os justificasse, pela associação de duas ou mais quadras e nas distâncias convenientes.

Com esse arranjo, essas zonas residenciais teriam uma densidade bruta de 154 habitantes por hectare e uma densidade líquida, excluindo-se a faixa comercial, de 125 habitantes por hectare.

Nas zonas residenciais R4, localizadas na península norte e nas margens mais afastadas do lago ao sul, previstas para o crescimento tardio da cidade governamental, os autores adotaram uma tipologia diferente, a qual aproveitaria a maior industrialização regional e o desenvolvimento dos transportes futuros. Mantendo o mesmo tamanho populacional da célula urbana e as mesmos princípios das demais zonas residenciais, propôs-se aí a utilização de uma quarta tipologia habitacional, exclusiva de edifícios de apartamentos de vinte pavimentos. A unidade residencial, de 8.000 habitantes, seria composta por quatro blocos, cada um destes abrigando 2.000 moradores numa área correspondente de 500 m de diâmetro, o que resultaria numa densidade de aproximadamente 400 habitantes por hectare. Desse modo, seria permitido alojar um grande número de pessoas em zonas relativamente limitadas, mas de situação privilegiada.

Satélites urbanos

Os satélites urbanos previstos para acomodar o crescimento populacional devido ao progresso regional encontrariam a solução mais racional, para os arquitetos, ao serem localizados ao longo das vias ferroviária e rodoviária, cada um contando com suas próprias comodidades de serviços e comércio locais. Esse desenvolvimento linear ocorreria em paralelo ao crescimento da zona industrial, igualmente previsto ao longo dessas linhas de transporte, mantendo-se assim constante a distância entre moradia e trabalho. Os satélites seriam constituídos pela reprodução da zona residencial R3, agrupados dois a dois, totalizando uma população de 256.000 habitantes, contando cada novo núcleo urbano com seu centro cívico e administrativo local e sua respectiva zona industrial.

Zonas de trabalho

A função trabalho na cidade governamental foi dividida em centro governamental e cultural, centro comercial, financeiro e de escritórios e centro industrial.

Centro governamental e cultural

O centro governamental, que teve crescimento previsto e predeterminado, foi definido para as suas dimensões máximas, adotando-se o índice de 20 m² por funcionário ou servidor de área construída. Estabeleceu-se assim um perímetro definitivo para a sua expansão gradativa. Situado entre as zonas residenciais, em posição central ao conjunto da cidade, teve sua implantação determinada para que fosse facilmente acessível de qualquer ponto desta, bem como diretamente de qualquer ponto fora dela, sem que qualquer das outras zonas urbanas fosse perturbada por esse tráfego estranho.

O centro cultural foi desenvolvido como extensão do centro governamental por ter, segundo os arquitetos, as mesmas condições de acessibilidade do primeiro, assim como por ter a maioria de suas instituições subordinadas direta ou indiretamente à administração pública. Participaria, desse modo, da composição urbana, onde o efeito monumental era necessário. Este seria obtido *por meio da composição dos volumes edificados e dos espaços vazios criados pelas praças*. Na entrada principal de seu perímetro, *pórtico da cidade* e passagem obrigatória para quem viesse da rodovia, a elevação do trevo permitiria uma perspectiva privilegiada do edifício do Congresso, a 800 m de distância, situado numa *grandiosa praça*, com todas as suas dependências reunidas num só edifício, a torre de maior altura.

Os outros dois poderes federais também teriam destaque. O Supremo Tribunal Federal dominaria a praça simétrica à do Congresso, na entrada oposta, fronteira à região do lago e cuja composição seria rematada pelos edifícios dos tribunais superiores. E a Presidência da República ocuparia o centro do conjunto, entre os outros dois poderes, *dominando vasta praça* acompanhado de seus anexos. Os três poderes federais e seus complementos, juntamente com a Catedral Metropolitana, a Prefeitura e Câmara Municipal, formariam o perímetro central do centro cívico. No perímetro externo estariam, de um modo geral, os ministérios de um lado e o centro cultural do outro, além de diversas outras funções da administração pública, como os edifícios das autarquias e das representações.

Centro comercial, financeiro e de escritórios

O centro comercial, financeiro e de escritórios foi formulado para que atendesse não apenas à cidade governamental, mas também a toda a região urbanizada, que seria constituída pela provável metrópole. Foi disposto, assim, numa grande área livre para um possível crescimento. E pela mesma razão foi implantado de modo a ter, como o centro governamental, acesso direto da rodovia, sem interferência com as demais zonas. Sua composição tirou partido da separação do tráfego de veículos do trânsito de pedestres. Todas as lojas seriam acessíveis para ambos. As ruas internas, exclusivas dos pedestres e consideradas pelos autores como *de grande efeito plástico*, foram projetadas com a *irregularidade das antigas praças públicas*, que contribuiriam para aumentar o *perímetro de vitrines e fachadas de casas comerciais*. Os edifícios teriam apenas dois gabaritos: 2 e 22 andares.

Centro industrial

O centro industrial previsto seria de pequeno porte, destinado a atender às necessidades do serviço público de indústrias leves, depósitos, silos e armazéns. Lá estaria localizado o centro de abastecimento da cidade governamental. Foi implantado entre a rodovia e a ferrovia, junto à via de entrada na cidade, estando portanto bem comunicado tanto com as diversas zonas desta como com toda a região. Ao mesmo tempo, nessa posição estaria bem situado em relação aos ventos leste-oeste, dominantes. E nessa situação poderia crescer na medida do necessário.

Outros estabelecimentos

Além desses núcleos principais, uma série de outros equipamentos e funções estaria localizada conforme a conveniência:

Os arquitetos propuseram a criação de um centro de transportes que reuniria o aeroporto, a estação rodoviária e a estação ferroviária, num ponto bem próximo a todas as zonas principais e junto a um centro hoteleiro e um grande espaço para feiras e exposições. A pista de pouso que estava em execução seria reservada para o uso militar, o que determinou a localização da zona militar nos seus arredores, no início da península sul do lago, com a respectiva zona residencial na orla deste. No extremo da península, numa zona privilegiada, projetaram a cidade universitária, destinada a atender a cidade governamental e toda a região, contando com fácil acesso proveniente da rodovia e zona residencial própria, também às margens do lago. Acima da cota 1.100 m, onde o suprimento de água seria dificultoso, foram situados centros esportivos que demandassem grandes áreas, como hipódromo, autódromo, velódromo, clubes de golfe, de polo etc. Áreas livres para a recreação coletiva foram previstas nos lugares à beira do lago considerados mais aprazíveis, onde seriam instalados outros centros esportivos, clubes, parques, o jardim botânico e o jardim zoológico. Nesta mesma condição foram projetados um centro hoteleiro, próximo ao centro governamental, e o centro médico, entre o lago e a zona residencial R2. Mais afastados do perímetro urbano estariam ainda o cemitério e o aeroclube.

Desse modo, os arquitetos organizaram a hierarquia dos diversos serviços sociais na hierarquia urbana, como por exemplo os equipamentos da assistência médico-sanitária, contando com os centros de saúde nas células, os serviços médicos das faixas comerciais e o centro médico, ou da assistência escolar, dividida em ensino

primário, jardins da infância e escolas maternas nas células, ensino secundário nas faixas comerciais e a cidade universitária.

Circulação

A circulação também foi hierarquizada. A ligação interurbana naturalmente seria feita através da rodovia, a qual deveria contar com pistas laterais locais na interligação das cidades satélites entre si e com a capital. Para a intercomunicação das diversas zonas urbanas previram-se ruas de tráfego rápido, que se estenderiam por espaços livres e, com os trevos previstos, não cruzariam entre si e com as vias de tráfego local, dispensando a *necessidade de sinalização*. As ruas locais seriam desenvolvidas em torno das quadras e células, assumindo diferentes características: ruas residenciais e ruas comerciais. Por atenderem a pequeno trânsito, não necessitariam de medidas especiais em seus cruzamentos. E, finalmente, uma trama independente serviria aos pedestres, com as necessárias passagens inferiores coordenadas com uma *distribuição especial das redes subterrâneas*, e seria muito apropriada para o ciclismo, como alternativa de transporte.

Outras considerações

Ao arquitetos traziam ainda no relatório estudos sobre abastecimento de água e algumas considerações sobre o suprimento de eletricidade. Sobre as etapas de crescimento, argumentavam que a descentralização permitia máxima liberdade para a sua definição. Sobre a propriedade da terra, defendiam que toda a área da cidade governamental deveria ser do Estado, encarregado, portanto, do seu zelo. Rendas seriam obtidas nas cidades-satélites e com o aluguel das instalações de uso privado.

COMENTÁRIOS DO JÚRI⁸⁰

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*

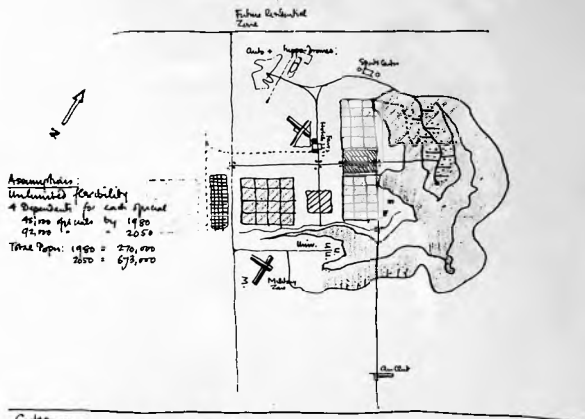
Críticas:

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 periférico, o que muito encarece os serviços.*

Vantagens:

1. *Muito atraente a localização das habitações na península.*
2. *Densidade aproximadamente exata.*

⁸⁰ Módulo, nº 8, edição especial: Brasília, op. cit., p. 14.

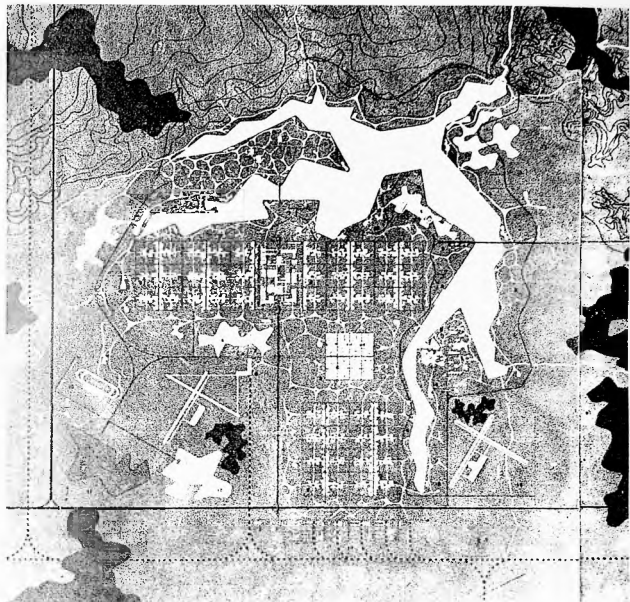


Conclusions:

1. Commercial centers isolated and formalized into a rigid series of superblocks of special use.
2. Centers suitable for 750,000 are not easy to extend for 600.
3. Hotels all went to the transport centre.
4. High point not used.
5. Many roads without peripheral development.
 ∴ services very expensive.

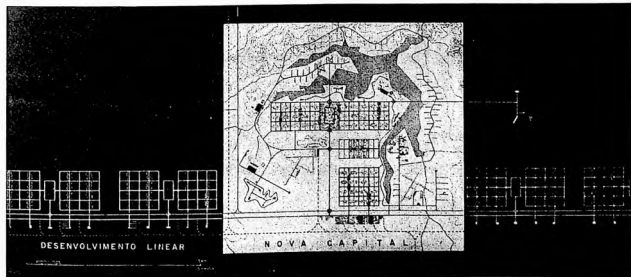
Advantages:

1. Housing on the perimeter very attractive.
2. Density about right.



Plano Geral

Desenvolvimento Linear da Cidade



3.3. PLANO PILOTO Nº 17 - TERCEIRO E QUARTO PRÊMIO REUNIDOS⁸¹

Autores:

Rino Levi, Roberto Cerqueira Cesar, L. R. Carvalho Franco, arquitetos

Projeto estrutural:

Paulo Fragoso, engenheiro civil

Apresentação

Rino Levi e equipe apresentaram seis pranchas de desenhos, a maioria delas colorida, com os assuntos:

- plano piloto (1:25.000),
- setor de habitação intensiva e centro urbano (1:5.000),
- as funções humanas,
- organização dos conjuntos de habitação,
- superbloco – 16.000 habitantes (1:1.000, 1:500),
- dados técnicos do superbloco (1:1000, 1:200 e 1:25).

Apresentaram duas maquetes: uma do setor de habitação intensiva e centro urbano e outra do superbloco. E também um curto relatório, equivalente em extensão à metade do texto de Lucio Costa.

Princípios do plano piloto

Na definição do plano piloto, a equipe obedeceu à intenção 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. O local escolhido para a sua implantação foi a região envolvida em três lados pelo lago, praticamente plana.

Governo federal

O governo federal, composto pelos órgãos supremos dos três poderes, o Palácio do Governo, o Congresso Nacional e o Supremo Tribunal Federal, foram dispostos em posição destacada da área mais densamente urbanizada, em meio a um parque à margem do lago, próximo à residência presidencial, cujo projeto e implantação foram predefinidos pela Novacap. A *grande avenida* de acesso ao seu conjunto seria destinada aos desfiles e outras manifestações cívicas e militares. Os ministérios, autarquias e demais órgãos governamentais ou ligados ao governo foram situados no centro urbano, tendo desse modo o seu necessário contato com a sociedade facilitado e agilizado.

Centro urbano

O centro urbano foi implantado na posição central da cidade, às margens do lago, contando com uma grande esplanada. Sua área foi dimensionada prevendo-se de 2,5 a 3 m² por habitante e abrigaria, além das repartições públicas já mencionadas, o centro administrativo, comercial, cultural, de diversões e de abastecimento da cidade, abrangendo entre outros o paço municipal, *lojas de vários tipos, mercado, escritórios,*

⁸¹ Ver *ibidem*, pp. 56-61; *Arquitetura e Engenharia*, nº 46, Belo Horizonte, agosto-outubro de 1957, pp. 4-9; *Habitat*, nº 40-41, São Paulo, março-abril de 1957, pp. 4-11.

bancos, hotéis, restaurantes, teatros, museus, bibliotecas, cinemas, catedral e estação rodoviária, esta última localizada junto ao trevo viário da entrada.

Zonas residenciais

Próximo ao centro urbano foi localizada a maior parte da população. Setores de habitação intensiva foram implantados num *raio de pouco mais de 1 km* em torno do centro da cidade, permitindo aos seus moradores o acesso a pé, sem cruzamentos com o tráfego mecanizado, aos serviços e comodidades lá localizados. As habitações seriam agrupadas em *unidades e estas em conjuntos residenciais, ambos convenientemente equipados, formando núcleos orgânicos*. As características das unidades e conjuntos foram fixadas *atendendo às necessidades da população e visando o desenvolvimento da consciência de grupo, do sentido de autodeterminação e do espírito cívico*. Do mesmo modo, a concentração da população, reduzindo as distâncias à escala do pedestre, contribuiria para possibilitar os contatos entre indivíduos e destes com a coletividade. As zonas residenciais mais afastadas e localizadas junto às margens do lago foram projetadas segundo princípios semelhantes, porém definidas por setores de habitação extensiva.

Demais usos, circulação e articulação dos setores da cidade

O governo federal, o centro urbano, os setores residenciais e os demais usos especiais situados em zonas e núcleos autônomos foram articulados por tramas independentes de circulação de veículos e pedestres.

Vias expressas estabeleceriam a rápida ligação entre as diversas partes da cidade e desta com a rodovia e dariam o acesso adequado a todos os centros de atração de grande público.

As vias que cortariam a região central seriam elevadas junto aos setores de habitação intensiva e ao centro urbano e voltariam ao nível do solo nos seus prolongamentos. Os trechos elevados centrais foram organizados num sistema ortogonal: um tronco principal norte-sul, tangente ao centro urbano, e três transversais leste-oeste, servindo aos conjuntos de habitação intensiva. O tronco principal, ao prolongar-se, atingiria nos seus dois extremos as margens do lago, terminando ao norte no centro esportivo e ao sul na cidade universitária, e deste lado passaria pelo meio do conjunto formado pelo jardim zoológico e pelo jardim botânico e depois pelo centro médico, contíguo à universidade. O prolongamento oeste da via transversal central faria a principal ligação da cidade com a rodovia e com a estação ferroviária, localizada nesta interseção, enquanto o prolongamento leste da via transversal mais ao sul constituiria o acesso interno à cidade ao governo federal.

Outras vias expressas, desenvolvendo-se no nível do solo fora das regiões ocupadas, completariam o sistema de grande velocidade, dando acesso a hospitais, ao longo delas distribuídos, ao jardim zoológico, ao jardim botânico, ao hipódromo, já do outro lado da rodovia, aos setores de habitação extensiva e à zona industrial, localizada no extremo norte da cidade, nas adjacências da ferrovia, e separada do respectivo setor de habitação extensiva pela rodovia e por uma zona verde. O aeroporto, cuja pista já estava em construção, teria acesso pela rodovia.

Nos diversos setores urbanos, o tráfego local de veículos se daria em *vias internas em "cul-de-sac", ladeadas, onde oportuno, por áreas de estacionamento*.

Estendendo-se destes, a trama independente da circulação dos pedestres propiciaria a articulação capilar dos diversos equipamentos dos conjuntos residenciais, do centro urbano e mesmo daqueles implantados no meio das áreas verdes, como os clubes esportivos.

A cidade universitária, situada às margens do lago, seria composta pelas várias faculdades de ensino, setores residenciais para alunos e professores, clube dos estudantes, clube esportivo, centro hospitalar especializado e demais anexos e institutos complementares.

O setor industrial foi projetado para atender apenas à própria cidade, dado o caráter político-administrativo de Brasília. Além das indústrias de alimentação, das indústrias da construção e de outras de natureza semelhante, foi prevista nessa zona a instalação dos entrepostos, dos depósitos de combustíveis e de materiais de construção, das garagens para ônibus e para veículos da limpeza pública e dos depósitos para a engenharia municipal.

Parques e jardins

Com tratamento adequado, o pobre solo de Brasília poderia ser recuperado para a constituição das áreas verdes. As melhores áreas, cobertas por matas ciliares, seriam conservadas e ampliadas para a preservação dos cursos d'água que alimentavam o lago. Um sistema de parques e jardins foi previsto *na totalidade da área urbana*, destacando-se o complexo formado pelo jardim zoológico e pelo jardim botânico, enquanto na periferia imediata da cidade seriam criadas chácaras e granjas.

Habitação extensiva

Próximo à zona industrial, junto à orla do lago, foi previsto o desenvolvimento de uma das zonas de habitação extensiva, com três conjuntos residenciais. Mais duas zonas estariam do outro lado da cidade, também nas margens do lago, uma com três e outra com quatro conjuntos de habitação. Cada conjunto abrigaria 15.000 habitantes, divididos em três unidades de habitação de 5.000 moradores, distribuídos em dois tipos de residências: residências individuais, na região periférica do conjunto, e apartamentos semi-intensivos, projetados em torno do centro, na confluência das três unidades. As respectivas densidades previstas seriam da ordem de 100 e 200 habitantes por hectare. Para cada unidade de 5.000 pessoas, foram situados no meio das residências o jardim da infância, a escola primária, a creche, o centro de saúde e o *playground*. No centro do conjunto, atendendo aos 15.000 habitantes, foram previstos o centro comercial, o centro social e cultural, centro de saúde, igreja e cinema. As escolas secundárias, os clubes esportivos e os hospitais foram distribuídos de forma a atender dois ou mais conjuntos. Escolas e clubes foram situados, de um modo geral, em áreas verdes nas margens do lago, e os hospitais próximos às vias expressas.

Habitação intensiva

Enquanto as zonas residenciais extensivas propostas poderiam abrigar até 150.000 pessoas em dez conjuntos de habitação, os setores de habitação intensiva, desenvolvidos em torno do centro urbano, comportariam o grosso da população: 288.000 habitantes. Cada um dos seis conjuntos de habitação intensiva poderia abrigar até 48.000 pessoas em três superblocos para 16.000 pessoas cada.

Os três superblocos seriam implantados ao longo das vias expressas elevadas a cada 400 m, de lados alternados. Assim, a menor distância entre os dois superblocos colocados frente a frente resultaria em 800 m, a qual garantiria *boas visuais panorâmicas*. Os superblocos, medindo 435 m de frente, no seu conjunto ocupariam uma área de cerca de 800 x 800 m, levando a uma densidade líquida de 750 habitantes por hectare. Se considerados os intervalos entre os conjuntos de habitação, de 600 m no eixo das vias expressas elevadas e de 400 m na transversal deste, a densidade bruta seria de 364 habitantes por hectare. Nesse arranjo seria atingido *um índice demográfico elevado, sem prejuízo das melhores condições de insolação e ventilação, reservando-se, praticamente, a totalidade do solo para espaços livres*.

A concentração de parte considerável da população traria outras vantagens, além de proporcionar curtas distâncias até o centro urbano, adequadas à escala do pedestre. Todos os serviços públicos, como transporte, luz, energia, telefonia, água, esgoto, limpeza e policiamento, seriam mais econômicos. As obras para a construção dos seus sistemas seriam reduzidas, assim como o pessoal e equipamento necessários para a sua operação e manutenção. Do mesmo modo, as obras de construção da cidade seriam facilitadas, com maiores possibilidades de serem executadas *dentro do mais alto padrão técnico* e de forma que a capital pudesse ser transferida num prazo relativamente curto, conforme desejava o governo.

No espaço central aos três superblocos de cada conjunto de habitação intensiva foram previstos centro comercial, centro social e cultural, duas escolas primárias em dois turnos de 650 alunos cada uma (quatorze alunos por ano escolar para cada mil habitantes), escola secundária, centro de saúde, igreja, cinema, *playgrounds* etc. Clubes esportivos e hospitais foram distribuídos nos jardins da área urbana de forma a servir dois ou mais conjuntos.

Cada superbloco possuiria estacionamento próprio com posto de serviço, além de garagem em subsolo, ligada aos elevadores gerais. Os ônibus teriam parada no próprio andar térreo, projetado como um pilotis de 10 m de altura livre, no qual passariam também as pistas elevadas da via expressa, no eixo do módulo da respectiva extremidade.

Cada superbloco seria dividido em quatro unidades de habitação para 4.000 pessoas, compostas cada uma por oito corpos ou *edifícios* de vinte andares, para 500 moradores. As unidades seriam organizadas como quatro grandes "fiadas" superpostas com ruas internas ao superbloco na sua base e andares neutros no seu topo.

Assim, um superbloco seria constituído por 32 desses edifícios e teria, além do andar térreo e de dois andares de garagem em subsolo, oitenta andares de apartamentos, quatro ruas internas e quatro andares neutros, totalizando uma altura de 300 m acima do solo.

Nas ruas internas, onde se daria a ligação dos elevadores gerais com os elevadores locais de cada um dos oito edifícios, seriam localizados os serviços complementares às habitações de cada unidade: cerca de trinta lojas comerciais (para comestíveis, restaurantes, lavanderias etc., calculadas na razão de uma loja para cada 130 habitantes), jardim da infância com duas classes (uma classe para cada 2.000

habitantes), creche, centro de saúde e cinco praças para recreio, intermediárias ao longo do percurso da rua interna. A creche e o centro de saúde estariam situados num dos extremos desta e o jardim da infância no outro. A creche e o jardim da infância disporiam de áreas em balanço, destinadas ao recreio ao ar livre.

Os superblocos foram orientados no sentido norte-sul, garantindo às suas duas faces úteis ótimas condições de insolação. As prumadas de edifícios seriam destacadas umas das outras pela praça de elevadores gerais ou por intervalos de 15 metros, coincidentes com a posição das praças de recreio na rua interna. Esta separação *quebraria (...) a continuidade da superfície*, conferindo ao superbloco *leveza, transparência* e permeabilidade aos ventos, aliviando os esforços originados por estes na estrutura e melhorando as condições de ventilação transversal dos apartamentos, ao reduzir, *consideravelmente, a zona de depressão a sotavento*.

A circulação nos superblocos foi resolvida em dois sistemas de elevadores: 24 elevadores "standard", com entrada e saída nos lados opostos e com capacidade para 28 passageiros, estabeleceriam a circulação vertical geral, interligando os andares da garagem subterrânea, o térreo e as ruas internas, e os elevadores gerais foram estudados para dar uma vazão de 10% da população do superbloco em 5 minutos, equivalendo ao *sistema de transporte coletivo da cidade convencional*. A rua interna resolveria a passagem obrigatória entre os elevadores gerais e os elevadores locais, cujo papel e funcionamento seria semelhante ao daqueles de qualquer edifício de apartamentos.

Para a estrutura dos superblocos, estudada em detalhes pela equipe, foi definida a utilização do aço, tendo em vista a conveniência da redução do seu peso próprio, a grandeza dos esforços, a desejada rapidez executiva e o sistema estrutural adotado. O arcabouço principal deste seria constituído por quadros rígidos múltiplos nas duas direções, formados por pilares de perfis compostos em seção celular, treliçados na transversal e por grandes vigamentos treliçados na longitudinal, correspondentes aos andares neutros. Nas grandes treliças seriam pendurados os diversos andares de apartamentos, por uma malha de tirantes de 6 m de lado. Tal sistema estrutural evitaria pilares nas ruas internas e daria *completa autonomia arquitetônica a cada edifício*, admitindo *soluções variadas de planta, de circulação vertical e de instalações*. Permitiria, desse modo, que cada superbloco assumisse *fisionomia própria* e que fosse criada uma identidade para cada conjunto de habitação intensiva.

Os andares neutros, resultantes das grandes treliças, seriam aproveitados para a localização das máquinas dos elevadores, dos reservatórios de água, dos transformadores, de tubulações, de eventuais equipamentos de ar-condicionado e para o desvio de chaminés de ventilação de banheiros e cozinhas.

Os superblocos tiveram as áreas calculadas adotando-se a razão de 25 m² por pessoa. Assim, as plantas dos andares de apartamentos foram projetadas com 18 x 35 m. Somadas as áreas das garagens, das ruas internas e dos edifícios de apartamentos, os superblocos teriam 455.000 m² de área construída.

Crescimento da cidade

Os arquitetos projetaram Brasília para uma população máxima de cerca de 500.000 habitantes, conforme estabelecia o Edital do Concurso, e recomendaram a limitação do crescimento da cidade e dos seus vários setores por uma legislação adequada.

No entanto, admitiam um crescimento acima deste limite *para atender circunstâncias supervenientes, impeniosas e imprevisíveis*. Três conjuntos adicionais de habitação intensiva e alguns conjuntos de habitação extensiva foram previstos para acomodar o eventual crescimento da população, de modo que a sua construção não desvirtuasse os *princípios orientadores do plano*, mantendo as *condições de equilíbrio das várias funções da cidade, sem prejuízo da conservação dos espaços verdes*.

COMENTÁRIOS DO JÚRI⁸²

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 p./hect.).
70.000 pessoas em extensões fora do plano.

Críticas:

1. Não há centro de transporte.
2. Altura desnecessária, resistência aos ventos; troca de elevadores; concentração desaconselhável.
3. Pistas de alta velocidade através dos edifícios.
4. Mercado central inacessível, embora previstos mercados locais.
5. Do ponto de vista plástico, são os edifícios de apartamentos que dão feição à capital - não os edifícios governamentais.

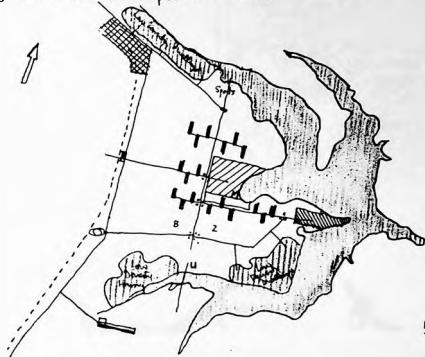
Vantagens:

Boa aparência e orientação.

⁸² Módulo, nº 8, edição especial: Brasília, op. cit., p. 14.

Assumptions

285,000 = blocks 300m. high + B 10 16,000 in end, block x3 = sector
 150,000 = entrance or mid Sunday (100-200 p HA)
 70 000 = entrances outside plan.



B = Botanic Gardens
 Z = Zoological

Comments

1. No transport centre
2. Unnecessary height, wind resistance, change of lifts, undue concentration
3. Express roads pass these buildings
4. Central market inaccessible, the local markets provided
5. Practically it is the apartment houses which make the Capital - not the Govt-Buildings

Advantages -

Good aspect & orientation

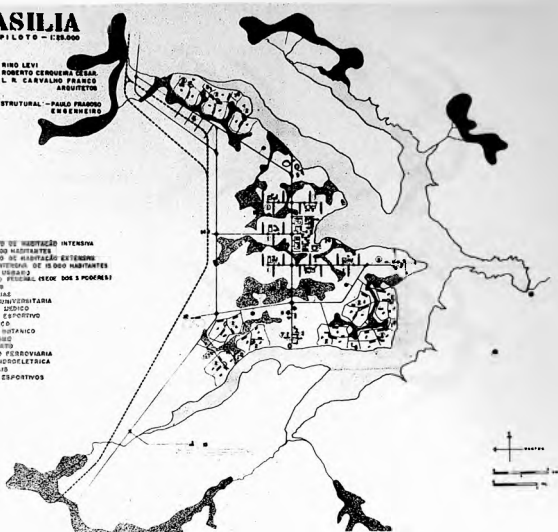
BRASILIA

PLANO PILOTO - 1:25.000

PROJETO - RIBO LEVI
ROBERTO CERQUEIRA CESAR,
L. N. CARVALHO FRANCES
ARQUITETOS

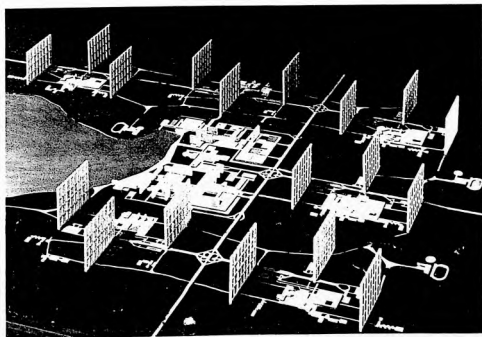
PROJETO ESTRUTURAL - PAULO PRADO
ENGENHEIRO

- 1 - CONJUNTO DE HABITAÇÃO INTENSA DE 4000 HABITANTES
- 2 - CONJUNTO DE HABITAÇÃO EXTENSA E COM-INTENSA DE 15.000 HABITANTES
- 3 - CENTRO URBANO
- 4 - GOVERNO FEDERAL (SEM DOS 3 PODERES)
- 5 - DECEPLER
- 6 - INDÚSTRIAS
- 7 - CIDADE UNIVERSITÁRIA
- 8 - CENTRO JUDICIAL
- 9 - CENTRO ESPORTIVO
- 10 - ZOOLOGICO
- 11 - ARBÓREO BOTANICO
- 12 - HIPÓDROMO
- 13 - ARENQUEIRO
- 14 - ESTAÇÃO FERROVIÁRIA
- 15 - USINA HIDROELÉTRICA
- 16 - HOSPITAIS
- 17 - CLUBES ESPORTIVOS



Plano Geral

Vista Aérea



BRASILIA

PLANO FÍSICO
AS FUNÇÕES HUMANAS

PROJETO - RINO LEI
ROBERTO CERQUEIRA CESAR
L. B. CARVALHO FRANCISCO
ARQUITETOS

PROJETO ESTRUTURAL - PAULO FRAGOSO
ENGENHEIRO

1 HABITAR

- ▲ CONJUNTOS DE HABITAÇÃO INTENSIVA DE 4.000 HABITANTES
- EXTENSÃO
- CONJUNTOS DE HABITAÇÃO EXTENSIVA DE 10.000 HABITANTES
- EXTENSÃO

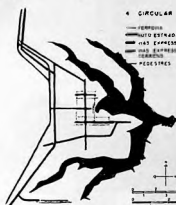
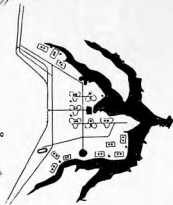
3 CULTIVAR O CORPO E O ESPÍRITO

- CENTRO CULTURAL ÚNICO
- CENTRO CULTURAL SOCIAL
- ⊕ UNIVERSIDADE E CENTRO MÉDICO
- ⊕ ESCOLAS PRIMÁRIAS E SECUNDÁRIAS
- ⊕ CENTRO ESPORTIVO MUNICIPAL
- ⊕ CLUBES ESPORTIVOS
- ⊕ GIMNASIÓTIPO



2 TRABALHAR

- BIÊNIO FEDERAL
- CENTRO ÚNICO
- CENTRO SOCIAL
- INDÚSTRIAS
- EXTENSÃO



4 CIRCULAR

- FERRETES
- PLANTIO ESTADUA
- VIAS EXPANSIVAS QUADRADAS
- VIAS EXPANSIVAS SEMPRE O
- VERDETES
- PÉDREGAL

As Funções Humanas

Organização dos Conjuntos de Habitação

BRASILIA

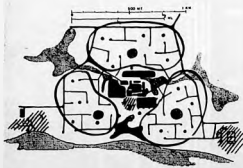
PLANO FÍSICO
ORGANIZAÇÃO DOS CONJUNTOS DE HABITAÇÃO

PROJETO - RINO LEI
ROBERTO CERQUEIRA CESAR
L. B. CARVALHO FRANCISCO
ARQUITETOS

PROJETO ESTRUTURAL - PAULO FRAGOSO
ENGENHEIRO

HABITAÇÃO EXTENSIVA

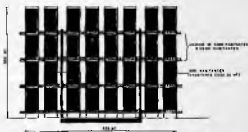
CONJUNTO DE 10.000 HABITANTES
13 UNIDADES DE 800 HABITANTES



- HABITAÇÃO SEMI-INTENSIVA
- HABITAÇÃO EXTENSIVA
- CENTRO COMERCIAL
- CENTRO SOCIAL E IREJEA
- PLAT-GOBIERNO
- ESCOLA PRIMARIA
- ESCOLA SECUNDARIA
- CLUBES ESPORTIVO

HABITAÇÃO INTENSIVA

1 SUPER-BLOCO DE 4.000 HABITANTES
1 UNIDADE DE 4.000 HABITANTES



- HABITAÇÃO
- CENTRO SOCIAL
- CENTRO DE SAÚDE E SAÚDE PARA UNIDADE DE 4.000 HABITANTES
- CLUBES
- BARRACÓTIPO

2 CONJUNTO DE 4.000 HABITANTES
12 SUPER-BLOCOS DE 4.000 HABITANTES



- SUPER-BLOCO DE 4.000 HABITANTES
- PROFIÇOS COMERCIAIS
- ESCOLAS PRIMARIAS
- ESCOLAS SECUNDARIAS
- CENTRO CULTURAL DISTRITAL

BRASILIA

F. E. R. N. O. P. I. L. L. E. R. O.
CITY OF NEW PALMS, INTERIOR
CENTRO URBANO - 1950

PROJETO
SINDY CERZI
ROBERTO CERQUEIRA DE SA
LUIZ CARVALHO FRANCO
ARQUITETOS

PROJETO ESTRUTURAL
PAULO FREUDSON
ENGENHEIRO



Setor de Habitação Intensiva e Centro Urbano

Super Bloco



3.4. PLANO PILOTO Nº 8 - TERCEIRO E QUARTO PRÊMIOS REUNIDOS⁸³

Autores:

M.M.M. Roberto⁸⁴

Marcelo Roberto, Maurício Roberto, Antônio A. Dias, Ellida Engert, arquitetos
Paulo Novaes, engenheiro civil
Fernando Segadas Vianna, engenheiro agrônomo (planejamento agrícola)

Colaboradores:

Stephania R. Paixão, Marcello Campello, Marcello Fragelli, Sérgio A. Rocha, arquitetos

H. J. P. Linnemann, Ivo Magalhães, J. M. Azevedo Neto, J. R. Rego Monteiro, N. A. Gaspar, engenheiros civis

Antônio A. Teixeira de Freitas, João Lyra Madeira, análise estatística
Alfredo Ceschiatti, escultor

Apresentação

Os irmãos Roberto, pelo que pode ser depreendido das publicações do seu projeto, apresentaram mais de trinta pranchas, contendo os mais diversos assuntos, entre os quais: plano do Distrito Federal, memorial da metrópole e da unidade, plano piloto (1:25.000), detalhes da unidade e do setor, do Parque Federal, do trecho "Frente D'água", dos sete *cores*, crescimento da população, equilíbrio econômico da população, determinação da capacidade de abastecimento, planejamento agrícola, zona urbana do distrito rural, etapas de crescimento e organização política e administrativa do Distrito Federal.

Tratava-se de um dos mais extensos relatórios, abordando não apenas os aspectos físicos do plano regional e do plano urbano, como também aspectos sociais, econômicos, financeiros e políticos, com todos os dados levantados para o desenvolvimento do trabalho tabulados.

Pressupostos e princípios

Ponderando que um plano de urbanização, para não resultar num esquema abstrato, deveria estar relacionado a uma comunidade de características definidas, os arquitetos estabeleceram que o planejamento de Brasília deveria ter como base a análise da sociedade que lá seria estabelecida, tendo em vista assegurar as melhores condições sociais e econômicas para seus habitantes conciliadas com as aspirações e potenciais inerentes a uma capital federal.

A capital deveria ter, além das qualidades meramente funcionais para o exercício do governo central de um vasto território, a qualidade simbólica de representação da cultura nacional, expressa por meio de sua arquitetura, *tomando o termo no seu sentido mais alto*. Ao contrário da maioria das grandes capitais, que, segundo os arquitetos, são *reminiscências dos ideais barrocos*, a que projetaram seria a *capital para uma nação que coloca os verdadeiros valores da vida humana acima da pura*

⁸³ Ibidem, pp. 62-71; *Arquitetura e Engenharia*, nº 45, Belo Horizonte, maio-julho de 1957, pp. 4-28; *Habitat*, nº 42, São Paulo, maio-junho de 1957, pp. 2-24.

⁸⁴ Milton Roberto, um dos três irmãos representados pelo nome do escritório, morreu em 1953.

exibição monumental do poderio civil e militar ou do gosto pela complicação mecânica. Seria uma cidade para cidadãos e não para escravos ou máquinas, fruto do olhar para a realidade brasileira e para o futuro e não duma pura reprodução do passado.

Ao mesmo tempo o plano teria, necessariamente, de considerar a articulação da Urbs, propriamente dita, com a região circundante, e por isso deram especial atenção ao equilíbrio de todo o Distrito Federal, desenvolvendo um amplo plano regional⁶⁵.

A cidade também deveria ser um todo equilibrado. Para tanto, deveria ter tamanho determinado, o qual não poderia ser alterado sem destruir a harmonia do conjunto. No entanto, naquele Brasil de rápido crescimento demográfico seria impossível, para os arquitetos, projetar uma cidade absolutamente estável. Imaginaram, então, uma estrutura cujo tamanho seria suficiente para abrigar a cidade completa, com a população necessária para a função governamental, mas que poderia ser aumentada em até 100%, sem perder as suas características básicas, para abrigar os eventuais excedentes de população em novos núcleos urbanos. Tal crescimento deveria ser suficiente para, pelo menos 50 anos, e possivelmente um século.

Descartaram de início uma cidade monocelular de 500.000 habitantes com o traçado em grelha, como o de Mileto ou de Chandigarh, a qual teria todos os inconvenientes de uma megalópole. Inconvenientes que com o tempo poderiam ser agravados, pois se a cidade poderia crescer até 500.000 habitantes, seriam muito difíceis os controles que a impedissem de chegar a 800.000, um milhão ou mais. Acreditavam que as cidades com populações entre 50.000 e 100.000 habitantes eram aquelas que melhor funcionavam. As cidades apresentavam, acima de certos limites de extensão e população, um enfraquecimento excessivo na coesão social. Surgiria uma tendência à formação de grupos, muitas vezes antagônicos, cuja convivência numa mesma unidade política e administrativa criaria problema de estrutura social. Ao par disso, acrescentavam que uma grande cidade aumentaria em demasia o intervalo entre o início do seu desenvolvimento e o seu funcionamento em condições satisfatórias. Em contrapartida, a comunidade urbana deveria ser suficientemente grande para que fosse possível o enriquecimento dos serviços especializados e da convivência social.

Plano piloto

Como a nova capital não poderia ser contida nos limites de extensão e população desejáveis, adotaram o sistema de federação de unidades urbanas, cada uma delas consistindo numa cidade completa, perfeitamente auto-satisfeita, seguindo nas linhas gerais, a sistematização esboçada por Maurice François Rouge em "Introduction a un urbanisme expérimentale". Considerando um privilégio habitar às margens do lago, distribuíram as unidades ao longo do seu contorno ocidental. As cotas mais altas, preteridas para a localização dos setores cotidianos da cidade, foram destinadas a um parque nos moldes de uma reserva florestal. Desse modo, a cidade foi voltada para a distância, do lado leste, a fim de que se pudesse olhar longe, e para uma elevação arborizada próxima, no oeste, para satisfazer a necessidade atávica do homem de sentir-se seguro.

⁶⁵ O plano regional era prejudicado, no entanto, pela definição geométrica arbitrária da área do Distrito Federal, que não correspondia a uma realidade natural.

Projetaram sete unidades urbanas, cuja soma formaria a metrópole *harmoniosamente descentralizada*. Com exceção dos três poderes supremos da República, que juntamente com os *órgãos imediatos de assessoria e secretariado* formariam o Parque Federal, como um centro destacado, as demais *instalações de administração, de trabalho, de cultura, de assistência*, assim como todos os setores residenciais, seriam distribuídos pelas sete unidades. Todos seriam, assim, equivalentes, sem dominantes nem satélites. E após vinte, cinquenta anos, quando a população excedesse o necessário para a função governamental, novas unidades poderiam ser criadas, mantendo-se a mesma equivalência.

Estimativa da população e da sua composição

Para a definição do tamanho das unidades, estimaram a população a ser abrigada por elas. Partindo do número de funcionários do governo federal, estimando o seu crescimento nos primeiros vinte anos da existência de Brasília e a sua porcentagem no total da população, concluíram que, com a capital em pleno funcionamento, 504.000 pessoas estariam na cidade, em sete unidades urbanas de 72.000 habitantes, 104.000 pessoas estariam em dez distritos rurais de 10.400 habitantes e 22.000 pessoas estariam em estabelecimentos isolados, como base militar (14.000), base aérea (2.800), estabelecimentos penais, sanatórios, hospitais e outros (5.200), num total de 630.000 habitantes no Distrito Federal.

Com essa *população recomendada*, a densidade populacional no Distrito Federal seria de 126 hab./km², a qual seria, segundo os arquitetos, *aproximadamente o nível ótimo para as condições ecológicas locais*. Julgavam, porém, improvável que a população se estabilizasse nesse patamar, admitindo uma *população máxima* de 720.000 habitantes em dez unidades urbanas e 180.000 pessoas como população circundante (distritos rurais mais estabelecimentos isolados), num total de 900.000 habitantes no Distrito Federal e uma conseqüente densidade de 180 hab./km². Ou, ainda, uma *população limite* de 1.008.000 habitantes em quatorze unidades urbanas e 252.000 pessoas como população circundante, num total de 1.260.000 habitantes no Distrito Federal e uma conseqüente densidade de 252 hab./km². Acima desse limite, para os arquitetos, seria a *desordem*.

Além de estimar a população, estudaram minuciosamente a sua composição, apresentada no relatório em várias tabelas. Desse modo, poderiam projetar uma *comunidade equilibrada*, cujas necessidades de habitação e serviços seriam conhecidas. Utilizaram as médias brasileiras, *alteradas de acordo com as tendências previsíveis*. As porcentagens da população agrícola e industrial foram reduzidas. Concluíram nos seus estudos que o Distrito Federal não deveria ser nem uma zona de grande produção agrícola, nem industrial, prevendo apenas o suficiente para o abastecimento local e ponderando que um certo número de produtos agrícolas deveria ser importado, assim como quase todos os artigos industriais.

Unidade urbana

A solução da unidade urbana partiu do fato que o terreno era *docemente inclinado*, cuja topografia não seria uma determinante. A equipe pôde, assim, escolher a *forma mais simples e lógica*: o círculo. As unidades seriam *circulares, mas não centrifugas, como desejava Klein, nem obedeceriam às proposições de Percival Goodman*

(communitas). Seriam centrífugas e centrípetas, os dois movimentos se processando em toda harmonia.

Para definir seu raio, fixaram a distância de 1.200 m, uma caminhada de 15 minutos, permitindo que de qualquer ponto se alcançasse o centro a pé, sem esforço, dispensando-se assim meios de circulação motorizada para os trajetos internos à unidade. Para definir a densidade, determinaram que a população fosse suficiente para a criação de estabelecimentos importantes de trabalho, cultura, assistência e recreação. No entanto, não queriam que os homens se amontoassem, a não ser voluntariamente e em lugares específicos. Queriam proximidade sem promiscuidade. Adotaram a densidade bruta de 142 habitantes por hectare, acreditando que na solução da unidade urbana o bom aproveitamento do terreno levou a um desperdício mínimo com os espaços destinados às vias de comunicação e à pura separação entre unidades domésticas, permitindo alcançar as vantagens de uma densidade suficiente, sem os inconvenientes usuais.

As unidades urbanas, com 72.000 habitantes, contariam com um centro, o core, de comércio e serviços especializados, onde também estaria localizada parte da administração federal. Cada unidade abrigaria uma função diferente e passaria a ter, assim, um caráter próprio. Os setores residenciais seriam organizadas em dezoito vizinhanças de aproximadamente 4.000 moradores, em torno de um centro de vizinhança. Como agrupamento intermediário entre a vizinhança e a grande unidade, propuseram o setor. Cada setor abrigaria aproximadamente 12.000 habitantes em três vizinhanças, assistidas por um centro de setor.

A população, cuja composição foi prevista, foi distribuída em diferentes tipos de habitação, para que fossem satisfeitas as diversas necessidades: casas individuais de um e dois pavimentos, casas geminadas de um e dois pavimentos e edifícios de dois, três, dez e dezessete andares. Na implantação dos diversos tipos, os arquitetos procuraram evitar que os prédios altos sombreassem ou devassassem os mais baixos. Todas as habitações teriam acesso independente de veículos e de pedestres.

Os programas dos centros de vizinhança e do setor, assim como dos cores, foram apresentados em detalhes, com a quantidade dos estabelecimentos e de pessoas ocupadas e as áreas construídas necessárias.

O centro de vizinhança seria constituído por açougues, armarinhos, armazéns, bares e cafés, biblioteca, barbearias, salões de beleza, confeitaria, farmácias, lojas de jornais e revistas, leiterias, padarias, peixaria, quitandas, sapateiros, ferragens e louças, tinturarias, florista, uma escola primária e uma igreja.

O centro de setor seria constituído por bares e cafés, bancos, barbearias, uma agência de correios e telégrafos, uma delegacia, farmácia, lojas de ferragens, tintas e materiais em geral, loja de jornais e revistas, um supermercado, um posto de saúde, companhia de transportes, mudanças e guarda-móveis, vidraceiro, lavanderias, auto-mecânica, carpintaria, marcenaria, eletromecânica, serralheria, tipografia, oficina de instalações hidráulicas e elétricas, rádio-reparador, estofador e colchoaria, mecânica de bicicletas, uma escola secundária, um clube esportivo e social e ainda postos de auto-serviço espalhados pelo setor.

O termo "core" foi escolhido pela equipe para designar o centro da unidade, cujo caráter pretendido seria o de *coração, centro vital da comunidade urbana*. Todos os cores teriam a sua organização espacial segundo um mesmo princípio, adaptado às características de cada unidade. Os locais de trabalho estariam *isolados do movimento da área central, bem iluminados e arejados*, implantados na coroa do core, em edifícios de gabarito variado, mas alto, entremeados com áreas para estacionamento, praças e parques. Ali estariam localizados os setores da administração pública e privada especificados para cada unidade, bem como escritórios comerciais e profissionais, conselho municipal e fórum, hotel, garagem e oficina dos transportes municipais, subestação de energia elétrica, corpo de bombeiros, hospital da unidade etc. As lojas e os locais de diversão, por sua vez, formariam uma área compacta central, de gabarito baixo, onde alguns poucos volumes sobressairiam, favorável para o convívio social e agradável para a *caminhada de vitrine em vitrine*. Museu, biblioteca, galerias de arte, cinema, teatro, igreja, lojas de departamento, lojas diversas, restaurantes e confeitarias, central telefônica, agência de correios e telégrafos, hotel, polícia, creche, agências dos institutos etc. seriam organizados em travessas de pedestres e em torno de uma praça central, dimensionada para que fosse um *espaço amável e acolhedor*. Visto de fora, o core teria o desejado *caráter monumental, compatível com sua importância dentro da "Urbs"*; visto de dentro da praça central, desapareceria o cenário dos grandes edifícios, vendo-se um *quadro variado e de proporções arquiteturais em que a figura humana não desapareceria*. No subsolo dos cores, por onde passaria a avenida de conexão das diversas unidades, foram previstos estacionamentos e os pontos do transporte coletivo.

As características próprias de cada unidade seriam decorrentes das diferentes funções administrativas nelas abrigadas:

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.

Neste core estariam também localizadas a catedral metropolitana e a administração eclesiástica.

Unidade 2 – Comunicações

Órgãos diretores dos sistemas nacionais de comunicações e transportes. Centros de estudos técnicos.

Neste core estariam também localizadas as escolas técnicas e universitárias relativas às ciências aplicadas, principalmente escolas de engenharia.

Unidade 3 – Finanças

Centro financeiro metropolitano. Órgãos fazendários nacionais. Sede de grupos financeiros nacionais.

Unidade 4 – As artes

Centros de manifestações artísticas da Metrópole. Grandes teatros e casas de diversões. Artesanato de arte. Escolas de artes plásticas, música e danças, grandes residências, embaixadas.

Junto a esta unidade urbana foram localizadas as embaixadas e grandes residências no trecho da margem do lago denominado "Frente D'água". No core estariam as chancelarias dos diversos países.

Unidade 5 – ciências e letras

Órgãos nacionais da educação e da cultura. Reitorias das universidades. Escolas e institutos de ciências e letras. Educação física.

Neste *core* seriam constituídas as universidades, com a instalação das reitorias. Antes da sua construção, as faculdades espalhadas pelos outros *cores* funcionariam isoladas. A equipe dos irmãos Roberto optou por não constituir uma cidade universitária isolada, sem contato com a vida da cidade. Julgaram mais proveitosa a proximidade das diferentes escolas com os serviços e instalações da vida profissional a elas correlatos, o que contribuiria para uma melhor formação da visão *dos problemas humanos*, do que com as outras escolas, o que traria *vantagens ilusórias* de intercâmbio acadêmico.

Unidade 6 – Bem estar social

Centros de pesquisa e estudos médicos e sociais. Órgãos de assistência e proteção social. Organizações sindicais.

Neste *core*, o hospital pertenceria à universidade, reforçando o desejado caráter de pesquisa médica, e nas proximidades desta unidade seria localizado o hospital federal.

Unidade 7 – Produção

Órgãos nacionais de auxílio à produção. Planejamento econômico. Defesa dos recursos naturais. Institutos e comissões concernentes aos diversos setores econômicos.

Os bancos particulares que figuravam nesse *core* seriam bancos vinculados ao financiamento da produção, sobretudo a regional.

Circulação

Dadas as curtas distâncias, a circulação de pessoas dentro das unidades dispensaria o uso de veículos automotores. Previu-se, no entanto, uma alternativa de transporte coletivo mecânico nas principais "ruas" internas da unidade, com a instalação de calçadas rolantes de duplo sentido, interrompidas em lances de aproximadamente 80 metros, para permitir o trânsito transversal e para que pudessem *ser tomados de frente*. Esse sistema, funcionando sob abrigos, protegido do sol e da chuva e articulado com passagens cobertas de interligação dos principais edifícios, seria *de grande capacidade e conforto*.

Por outro lado, todas as habitações e centros de comércio teriam acesso viário exclusivo para o tráfego de automóveis e caminhões, como parte de um sistema projetado numa *graduação precisa*, indo desde a *via de acesso local até a auto-estrada*. A principal função dos veículos automotores seria a de transportar mercadorias. Para passageiros, o carro seria utilizado, basicamente, no recreio nas zonas fora das unidades urbanas ou para o trânsito entre essas.

Como transporte coletivo eficiente entre unidades e para o Parque Federal foi previsto um sistema de "*monorail*". Este correria, de um modo geral, em trincheira no canteiro central da avenida de conexão das diversas unidades e em subsolo, ao atingir os *cores* e o Parque Federal. Nestes subsolos ficariam as suas paradas, assim como os pontos de parada dos ônibus.

Recomendavam que todos os transportes coletivos fossem operados sem cobrança direta.

Além das unidades urbanas, outros estabelecimentos completariam a capital, caracterizada como metrópole polinuclear.

Parque Federal

Decidiram constituir o Parque Federal composto apenas pelos órgãos supremos do governo federal, a fim de evitar todos os defeitos clássicos de uma metrópole organizada a partir de um supercentro: problemas de tráfego e separação acentuada entre os locais de trabalho e de residência. Considerando ilusórias as vantagens da proximidade entre os escritórios de toda a administração pública, limitaram 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*. Organizaram o conjunto dos seus edifícios em duas praças elevadas. Na Praça dos Três Poderes foram localizados os edifícios do Legislativo, do Judiciário e do Executivo, este último ligado a um corpo edificado denominado "edifícios auxiliares": economia, trabalho e defesa. Na Praça da Cultura foram localizados a pinacoteca e museu, a biblioteca nacional, o teatro, o edifício das ciências, o secretariado e o edifício internacional⁹⁶. Sob as praças, no nível do solo, foram previstos estacionamentos e acessos aos prédios. No subsolo, as paradas do "monorail". Em vez de ministérios, ou *agrupamentos de funções governamentais de natureza semelhante*, os irmãos Roberto propuseram a localização de seus órgãos diretivos no Parque Federal, complementados pelos seus respectivos *agrupamentos funcionais* associados a cada uma das sete unidades urbanas.

O Parque Federal foi localizado próximo ao meio da seqüência das unidades urbanas, às margens do lago e junto ao Parque da Residência Presidencial, proposto nos arredores do palácio projetado por Oscar Niemeyer. O complexo edificado seria circundado pelo Bosque da História, um jardim com monumentos às figuras e fatos da história do Brasil, dentro do qual estariam também a residência dos hóspedes oficiais (o hotel então em construção), no seu extremo leste, e um auditório ao ar livre, no extremo oeste, já junto das unidades urbanas. Contaria, ainda, com um farol implantado dentro do lago, articulado com as praças dos Três Poderes e da Cultura por uma esplanada.

Estabelecimentos diversos fora das unidades urbanas

O trecho da margem do lago denominado "Frente D'água", junto à unidade urbana 4 e contíguo ao Parque da Residência Presidencial, teria tratamento diferenciado do

⁹⁶ O edifício do Legislativo abrigaria o Senado, a Câmara e o Tribunal de Contas. No edifício do Judiciário estariam todos os tribunais superiores e os órgãos auxiliares. O edifício do executivo centralizaria o gabinete da presidência, os gabinetes dos ministérios, os serviços administrativos dos ministérios, o DASP, os conselhos e comissões nacionais de orientação geral da administração pública, os órgãos gerais de divulgação e publicidade, a procuradoria geral da república e outras repartições da administração federal. No edifício da defesa estaria a sede dos estados maiores das forças armadas e os seus órgãos administrativos centrais. O edifício da economia concentraria os conselhos ou comissões orientadoras das atividades econômicas e as sedes centrais das entidades autárquicas federais com responsabilidade sobre o desenvolvimento econômico de regiões ou setores da produção. O edifício do trabalho seria sede dos conselhos e comissões orientadoras do bem estar social e das entidades supremas da vida sindical. No secretariado seriam localizados as comissões e conselhos nacionais de atividades culturais. No prédio internacional eventuais agências da ONU ou da OEA poderiam ser sediadas assim como os escritórios brasileiros de organismos internacionais que trabalhassem junto ao governo brasileiro e os órgãos nacionais de ação internacional. Com tal detalhamento do programa do parque federal a equipe pôde apresentar as áreas construídas necessárias para cada edifício.

restante do contorno do lago. Ao longo de um grande passeio construído à beira d'água seriam situados os grandes hotéis, articulados com centros de compra. Atrás destes foi previsto um setor para as embaixadas e as grandes residências, já próximo das vizinhanças da unidade 4, mas separado destas por uma área verde e por um canal. Da via de acesso aos grandes hotéis seriam derivados os acessos viários locais em torno do quais seriam organizadas as embaixadas e as grandes residências. Num ponto favorável do passeio foi configurado o ancoradouro reentrante, em torno do qual foram dispostos os iate-clubes.

O restante das margens do lago foi tratado como parques de reserva florestal, onde em pontos isolados foram situados equipamentos de uso coletivo. Na península norte foi constituído o Parque da Península, no qual foram projetados o hipódromo, um grande parque de diversões, pavilhões para feiras e exposições, uma raia para remo, o jardim zoológico, o jardim botânico, o aeroclube, um clube de golfe, um clube de pólo e hipismo e um bosque natural para passeios e piqueniques. Um segundo agrupamento de atrações foi organizado na margem norte do lado da cidade, no ponto central da sua frente para a península. Lá, onde o acesso viário foi privilegiado, foram situados o estádio, os clubes de remo e a estação de barcas, da qual se teria acesso para o Parque da Península.

Os interstícios entre as unidades urbanas também foram tratados como parques e matas, a fim de manter nítidos os limites das zonas edificadas e estabelecendo a continuidade entre os parques à beira d'água e os parques da região mais elevada a oeste. Nestes, na cota culminante da topografia, foi caracterizado um ponto de atração regional. Lá, onde a vista poderia percorrer 360°, localizaram um belvedere servido por restaurante e as torres de rádio e televisão. Mais nas proximidades da zona urbana foram distribuídos os cemitérios e junto à área central do complexo da cidade foram previstos um clube de golfe e um clube de pólo e hipismo, assim como o hospital federal.

Também na região mais elevada a oeste foi projetado o complexo denominado porto, constituído pelo terminal ferroviário, pelo terminal rodoviário e pela zona das indústrias locais, dos entrepostos, depósitos, armazéns, silos e moinhos de cereais, matadouro etc. Este complexo foi localizado junto à rodovia e próximo ao extremo sul da seqüência de unidades urbanas, ao lado da unidade 1.

Plano regional

A equipe dos irmãos Roberto apresentou um plano regional detalhado. Aqui serão apresentados apenas os seus principais aspectos.

Diversas áreas urbanizadas foram previstas além da capital: as sedes dos distritos rurais, o aeroporto civil, onde já estava sendo construída a pista de pouso, a base aérea, a base militar, junto ao aeroporto civil, a penitenciária e pequenas áreas correspondentes a instalações hidráulicas e hidrelétricas. Um exemplo de zona urbana de um distrito rural foi detalhado e apresentado.

O Distrito Federal seria dividido em dez distritos rurais equivalentes em área e economia, compreendendo as áreas agrícolas, e em algumas áreas federais, compreendendo as reservas florestais.

As áreas agrícolas foram classificadas de acordo com a sua capacidade de uso e com as necessidades alimentares da população local. Seriam aproveitadas,

preferencialmente, para a policultura associada à pecuária, uma vez que a produção, de um modo geral, não seria destinada à exportação e sim para o atendimento da população da capital. No plano foi prevista a distribuição das culturas e da pecuária e foram indicadas as dimensões mínimas recomendadas para os estabelecimentos agrícolas. Baseados na área de cultivo disponível e na área necessária à produção de alimentos para um indivíduo, concluíram que a capacidade de abastecimento do Distrito Federal atenderia a um máximo de 805.494 habitantes. Um modelo de fazenda foi detalhado e apresentado.

Dois tipos de áreas federais foram previstos. Reservas florestais de espécies criteriosamente estudadas seriam constituídas para a preservação das áreas das cabeceiras dos principais rios, assim como dos cursos de todos os rios existentes fora das áreas agrícolas. Nessas reservas seriam admitidas as atividades de caça e pesca controladas. Outras reservas florestais seriam criadas por razões paisagísticas e climáticas e destinadas ao plantio de espécies para a exploração comercial, a qual, no entanto, deveria ser rigorosamente fiscalizada. Junto à capital foram projetadas duas florestas como extensão dos parques urbanos. Uma a leste, por razões paisagísticas e climáticas, e outra a oeste, para proteção das cabeceiras dos rios afluentes do lago.

Etapas de crescimento

Estudaram o provável crescimento da população e formularam as conseqüentes etapas de desenvolvimento da cidade e dos distritos rurais. De um modo geral, a capital seria constituída unidade por unidade, no sentido da sua numeração. Estudaram duas hipóteses de crescimento, denominadas *acelerada* e *normal*. Na primeira, sete anos seriam necessários para a *transferência efetiva do governo federal*, quando a cidade contaria com uma população de aproximadamente 110.000 habitantes em três *cores* e 27 vizinhanças e poderia ser considerada inaugurada. Na segunda, esse prazo seria dilatado para dez anos. A unidade 4 teria um ritmo de crescimento diferenciado, uma vez que a ela estariam atreladas as embaixadas, assim como nela estariam localizados *certos elementos que muito contribuiriam para a amenidade da capital*. Sua construção deveria ser iniciada antes da fase inaugural, acrescentando o terceiro *core* na inauguração, e depois assumiria um ritmo de expansão mais lento.

Outras considerações

A equipe dos irmãos Roberto apresentou ainda outras considerações no seu relatório e nas suas pranchas.

Havia um detalhado programa de investimentos e financiamentos para a construção da capital. Consideraram que a propriedade dos imóveis e dos terrenos seria objeto de venda.

Apresentaram algumas considerações gerais sobre os serviços de utilidade pública, como eletricidade, água e esgoto.

E, finalmente, teceram algumas considerações sobre a organização política e administrativa da nova capital, sugerindo, em linhas gerais, uma lei orgânica para o Distrito Federal.

COMENTÁRIOS DO JÚRI⁶⁷

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 e 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 tem caráter metropolitano; a cabeça permanece a mesma, enquanto os 7 corpos crescem para 10 ou 14, com vida própria ou 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.*

⁶⁷ Módulo, nº 8, edição especial: Brasília, op. cit., p. 15.

Assumptions: 7 Urban Units, each of 72,000; increasing normally to 10; and maximum of 14
 Max. "balanced" pop'n area 1 million
 Each U.U. has one Department of Govt control in it

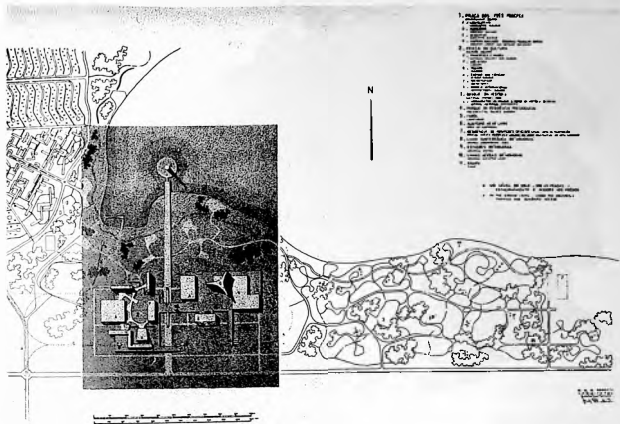


Criticisms

- 1 Although this is a plan for a 'Welfare City', it is inhuman in the degree to which all positions and all circulation is controlled and restricted
- 2 The diagram of the Urban Unit of 72,000 is valid for any city on a flat site; it is not special to Brasília; it is not a plan for a national capital.
- 3 The parts are separate: i.e. the relationship between them is not metropolitan; the head remains the same, the 7 bodies grow to 10 or 14 and have distinct lives of their own

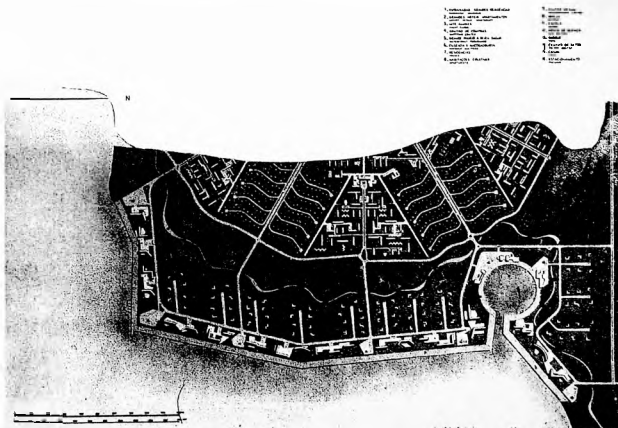
Advantages

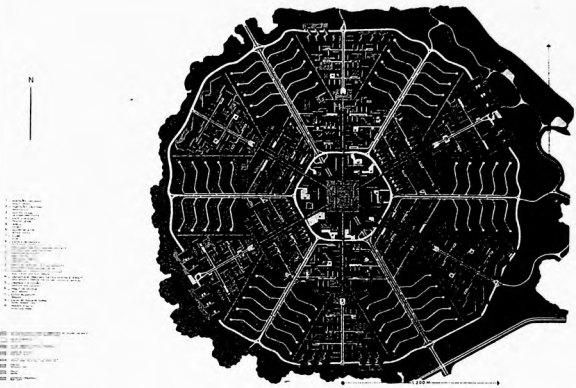
The "Land-use" study is the best and most complete in the whole competition
 The farm and village types are excellent
 The programme for construction and finance is practical & realistic



Parque Federal

Trecho "Frente D'água"



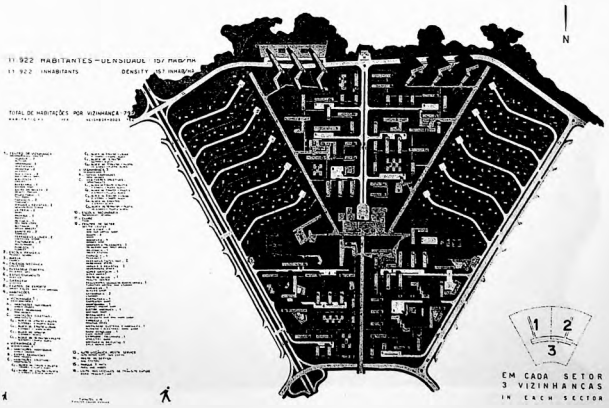


- 1. Rua principal
- 2. Rua secundária
- 3. Rua terciária
- 4. Rua quaternária
- 5. Rua quinquenária
- 6. Rua sexagenária
- 7. Rua setuagésima
- 8. Rua octogésima
- 9. Rua nonagésima
- 10. Rua centésima
- 11. Rua centésima e primeira
- 12. Rua centésima e segunda
- 13. Rua centésima e terceira
- 14. Rua centésima e quarta
- 15. Rua centésima e quinta
- 16. Rua centésima e sexta
- 17. Rua centésima e sétima
- 18. Rua centésima e oitava
- 19. Rua centésima e nona
- 20. Rua centésima e décima
- 21. Rua centésima e décima primeira
- 22. Rua centésima e décima segunda
- 23. Rua centésima e décima terceira
- 24. Rua centésima e décima quarta
- 25. Rua centésima e décima quinta
- 26. Rua centésima e décima sexta
- 27. Rua centésima e décima sétima
- 28. Rua centésima e décima oitava
- 29. Rua centésima e décima nona
- 30. Rua centésima e vigésima
- 31. Rua centésima e vigésima primeira
- 32. Rua centésima e vigésima segunda
- 33. Rua centésima e vigésima terceira
- 34. Rua centésima e vigésima quarta
- 35. Rua centésima e vigésima quinta
- 36. Rua centésima e vigésima sexta
- 37. Rua centésima e vigésima sétima
- 38. Rua centésima e vigésima oitava
- 39. Rua centésima e vigésima nona
- 40. Rua centésima e trinta
- 41. Rua centésima e trinta e uma
- 42. Rua centésima e trinta e duas
- 43. Rua centésima e trinta e três
- 44. Rua centésima e trinta e quatro
- 45. Rua centésima e trinta e cinco
- 46. Rua centésima e trinta e seis
- 47. Rua centésima e trinta e sete
- 48. Rua centésima e trinta e oito
- 49. Rua centésima e trinta e nove
- 50. Rua centésima e quarenta
- 51. Rua centésima e quarenta e uma
- 52. Rua centésima e quarenta e duas
- 53. Rua centésima e quarenta e três
- 54. Rua centésima e quarenta e quatro
- 55. Rua centésima e quarenta e cinco
- 56. Rua centésima e quarenta e seis
- 57. Rua centésima e quarenta e sete
- 58. Rua centésima e quarenta e oito
- 59. Rua centésima e quarenta e nove
- 60. Rua centésima e cinquenta
- 61. Rua centésima e cinquenta e uma
- 62. Rua centésima e cinquenta e duas
- 63. Rua centésima e cinquenta e três
- 64. Rua centésima e cinquenta e quatro
- 65. Rua centésima e cinquenta e cinco
- 66. Rua centésima e cinquenta e seis
- 67. Rua centésima e cinquenta e sete
- 68. Rua centésima e cinquenta e oito
- 69. Rua centésima e cinquenta e nove
- 70. Rua centésima e sessenta
- 71. Rua centésima e sessenta e uma
- 72. Rua centésima e sessenta e duas
- 73. Rua centésima e sessenta e três
- 74. Rua centésima e sessenta e quatro
- 75. Rua centésima e sessenta e cinco
- 76. Rua centésima e sessenta e seis
- 77. Rua centésima e sessenta e sete
- 78. Rua centésima e sessenta e oito
- 79. Rua centésima e sessenta e nove
- 80. Rua centésima e setenta
- 81. Rua centésima e setenta e uma
- 82. Rua centésima e setenta e duas
- 83. Rua centésima e setenta e três
- 84. Rua centésima e setenta e quatro
- 85. Rua centésima e setenta e cinco
- 86. Rua centésima e setenta e seis
- 87. Rua centésima e setenta e sete
- 88. Rua centésima e setenta e oito
- 89. Rua centésima e setenta e nove
- 90. Rua centésima e oitenta
- 91. Rua centésima e oitenta e uma
- 92. Rua centésima e oitenta e duas
- 93. Rua centésima e oitenta e três
- 94. Rua centésima e oitenta e quatro
- 95. Rua centésima e oitenta e cinco
- 96. Rua centésima e oitenta e seis
- 97. Rua centésima e oitenta e sete
- 98. Rua centésima e oitenta e oito
- 99. Rua centésima e oitenta e nove
- 100. Rua centésima e noventa
- 101. Rua centésima e noventa e uma
- 102. Rua centésima e noventa e duas
- 103. Rua centésima e noventa e três
- 104. Rua centésima e noventa e quatro
- 105. Rua centésima e noventa e cinco
- 106. Rua centésima e noventa e seis
- 107. Rua centésima e noventa e sete
- 108. Rua centésima e noventa e oito
- 109. Rua centésima e noventa e nove
- 110. Rua centésima e cem

Observações: a) Este plano representa o plano de implantação da cidade de São Paulo, no Estado de São Paulo, em 1950, com o objetivo de servir de base para o planejamento urbano da cidade.

Unidade Urbana

Setor



11.922 HABITANTES - ULN/DIGRAUL 107 MAD/M²
 11.922 INHABITANTS DENSITY 107 INHAB/M²

TOTAL DE HABITAÇÕES POR VIZINHANÇA 75
 TOTAL OF HOUSES PER NEIGHBORHOOD 75

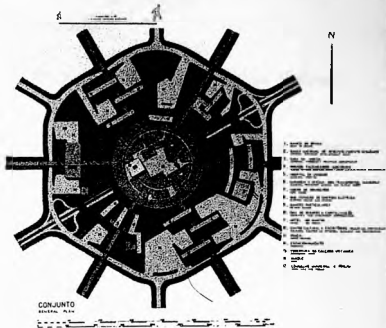
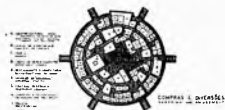
- 1. Rua principal
- 2. Rua secundária
- 3. Rua terciária
- 4. Rua quaternária
- 5. Rua quinquenária
- 6. Rua sexagenária
- 7. Rua setuagésima
- 8. Rua octogésima
- 9. Rua nonagésima
- 10. Rua centésima
- 11. Rua centésima e primeira
- 12. Rua centésima e segunda
- 13. Rua centésima e terceira
- 14. Rua centésima e quarta
- 15. Rua centésima e quinta
- 16. Rua centésima e sexta
- 17. Rua centésima e sétima
- 18. Rua centésima e oitava
- 19. Rua centésima e nona
- 20. Rua centésima e décima
- 21. Rua centésima e décima primeira
- 22. Rua centésima e décima segunda
- 23. Rua centésima e décima terceira
- 24. Rua centésima e décima quarta
- 25. Rua centésima e décima quinta
- 26. Rua centésima e décima sexta
- 27. Rua centésima e décima sétima
- 28. Rua centésima e décima oitava
- 29. Rua centésima e décima nona
- 30. Rua centésima e vigésima
- 31. Rua centésima e vigésima primeira
- 32. Rua centésima e vigésima segunda
- 33. Rua centésima e vigésima terceira
- 34. Rua centésima e vigésima quarta
- 35. Rua centésima e vigésima quinta
- 36. Rua centésima e vigésima sexta
- 37. Rua centésima e vigésima sétima
- 38. Rua centésima e vigésima oitava
- 39. Rua centésima e vigésima nona
- 40. Rua centésima e trinta
- 41. Rua centésima e trinta e uma
- 42. Rua centésima e trinta e duas
- 43. Rua centésima e trinta e três
- 44. Rua centésima e trinta e quatro
- 45. Rua centésima e trinta e cinco
- 46. Rua centésima e trinta e seis
- 47. Rua centésima e trinta e sete
- 48. Rua centésima e trinta e oito
- 49. Rua centésima e trinta e nove
- 50. Rua centésima e quarenta
- 51. Rua centésima e quarenta e uma
- 52. Rua centésima e quarenta e duas
- 53. Rua centésima e quarenta e três
- 54. Rua centésima e quarenta e quatro
- 55. Rua centésima e quarenta e cinco
- 56. Rua centésima e quarenta e seis
- 57. Rua centésima e quarenta e sete
- 58. Rua centésima e quarenta e oito
- 59. Rua centésima e quarenta e nove
- 60. Rua centésima e cinquenta
- 61. Rua centésima e cinquenta e uma
- 62. Rua centésima e cinquenta e duas
- 63. Rua centésima e cinquenta e três
- 64. Rua centésima e cinquenta e quatro
- 65. Rua centésima e cinquenta e cinco
- 66. Rua centésima e cinquenta e seis
- 67. Rua centésima e cinquenta e sete
- 68. Rua centésima e cinquenta e oito
- 69. Rua centésima e cinquenta e nove
- 70. Rua centésima e sessenta
- 71. Rua centésima e sessenta e uma
- 72. Rua centésima e sessenta e duas
- 73. Rua centésima e sessenta e três
- 74. Rua centésima e sessenta e quatro
- 75. Rua centésima e sessenta e cinco
- 76. Rua centésima e sessenta e seis
- 77. Rua centésima e sessenta e sete
- 78. Rua centésima e sessenta e oito
- 79. Rua centésima e sessenta e nove
- 80. Rua centésima e setenta
- 81. Rua centésima e setenta e uma
- 82. Rua centésima e setenta e duas
- 83. Rua centésima e setenta e três
- 84. Rua centésima e setenta e quatro
- 85. Rua centésima e setenta e cinco
- 86. Rua centésima e setenta e seis
- 87. Rua centésima e setenta e sete
- 88. Rua centésima e setenta e oito
- 89. Rua centésima e setenta e nove
- 90. Rua centésima e oitenta
- 91. Rua centésima e oitenta e uma
- 92. Rua centésima e oitenta e duas
- 93. Rua centésima e oitenta e três
- 94. Rua centésima e oitenta e quatro
- 95. Rua centésima e oitenta e cinco
- 96. Rua centésima e oitenta e seis
- 97. Rua centésima e oitenta e sete
- 98. Rua centésima e oitenta e oito
- 99. Rua centésima e oitenta e nove
- 100. Rua centésima e noventa
- 101. Rua centésima e noventa e uma
- 102. Rua centésima e noventa e duas
- 103. Rua centésima e noventa e três
- 104. Rua centésima e noventa e quatro
- 105. Rua centésima e noventa e cinco
- 106. Rua centésima e noventa e seis
- 107. Rua centésima e noventa e sete
- 108. Rua centésima e noventa e oito
- 109. Rua centésima e noventa e nove
- 110. Rua centésima e cem



EM CADA SETOR
 3 VIZINHANÇAS
 IN EACH SECTOR



07.290.00-42
 75.470.00-42



- 1. SERVIÇO DE SAÚDE
- 2. SERVIÇO DE SAÚDE - CONSULTÓRIOS
- 3. SERVIÇO DE SAÚDE - LABORATÓRIOS
- 4. SERVIÇO DE SAÚDE - FARMÁCIA
- 5. SERVIÇO DE SAÚDE - CLÍNICA
- 6. SERVIÇO DE SAÚDE - QUÍMICA
- 7. SERVIÇO DE SAÚDE - FISIOTERAPIA
- 8. SERVIÇO DE SAÚDE - DENTISTAS
- 9. SERVIÇO DE SAÚDE - OTO-RINOLARINGOLOGIA
- 10. SERVIÇO DE SAÚDE - PSICOMOTRICIDADE
- 11. SERVIÇO DE SAÚDE - PSICANÁLISE
- 12. SERVIÇO DE SAÚDE - PSICOLOGIA
- 13. SERVIÇO DE SAÚDE - PSICOPEDAGOGIA
- 14. SERVIÇO DE SAÚDE - PSICOTERAPIA
- 15. SERVIÇO DE SAÚDE - PSICOMOTRIZIDADE
- 16. SERVIÇO DE SAÚDE - PSICOPEDAGOGIA
- 17. SERVIÇO DE SAÚDE - PSICOPEDAGOGIA
- 18. SERVIÇO DE SAÚDE - PSICOPEDAGOGIA
- 19. SERVIÇO DE SAÚDE - PSICOPEDAGOGIA
- 20. SERVIÇO DE SAÚDE - PSICOPEDAGOGIA

Core UU3 - Finanças

Zona Urbana do Distrito Rural

NC DISTRITO FEDERAL
 THE FEDERAL DISTRICT

- 1. SERVIÇO DE SAÚDE
- 2. SERVIÇO DE SAÚDE - CONSULTÓRIOS
- 3. SERVIÇO DE SAÚDE - LABORATÓRIOS
- 4. SERVIÇO DE SAÚDE - FARMÁCIA
- 5. SERVIÇO DE SAÚDE - CLÍNICA
- 6. SERVIÇO DE SAÚDE - QUÍMICA
- 7. SERVIÇO DE SAÚDE - FISIOTERAPIA
- 8. SERVIÇO DE SAÚDE - DENTISTAS
- 9. SERVIÇO DE SAÚDE - OTO-RINOLARINGOLOGIA
- 10. SERVIÇO DE SAÚDE - PSICOMOTRICIDADE
- 11. SERVIÇO DE SAÚDE - PSICANÁLISE
- 12. SERVIÇO DE SAÚDE - PSICOLOGIA
- 13. SERVIÇO DE SAÚDE - PSICOPEDAGOGIA
- 14. SERVIÇO DE SAÚDE - PSICOTERAPIA
- 15. SERVIÇO DE SAÚDE - PSICOMOTRIZIDADE
- 16. SERVIÇO DE SAÚDE - PSICOPEDAGOGIA
- 17. SERVIÇO DE SAÚDE - PSICOPEDAGOGIA
- 18. SERVIÇO DE SAÚDE - PSICOPEDAGOGIA
- 19. SERVIÇO DE SAÚDE - PSICOPEDAGOGIA
- 20. SERVIÇO DE SAÚDE - PSICOPEDAGOGIA



3.5. PLANO PILOTO Nº 24 - QUINTO PRÊMIO⁸⁶

Autores:

Henrique E. Mindlin, Giancarlo Palanti, arquitetos

Colaboradores:

Walmir Lima Amaral, Marc Demetre Foundoukas, Anny Sirakoff, Olga Verjovsry, Gilson Mendes Lages, André Gonçalves

Apresentação

Ao que indicam as publicações de seu projeto, Mindlin e Palanti apresentaram uma proposta constituída por sete pranchas de desenho e um curto relatório, com texto de extensão um pouco menor do que o de Lucio Costa. As pranchas continham:

- plano piloto (1:25.000),
- capitólio e setor dos ministérios,
- centro cívico e comercial,
- exemplos de núcleos residenciais,
- vias de comunicação,
- etapas de crescimento,
- esquema das linhas de transportes coletivos.

Consta do acervo de Giancarlo Palanti um manuscrito que traz uma série de informações que não foram incluídas no relatório apresentado, mas que, sem dúvida, tratam de conceitos que nortearam o desenvolvimento da solução. Por esta razão, algumas dessas informações também serão consideradas no resumo apresentado a seguir, ressaltando-se, quando isto acontecer, a sua origem.

Definição do problema

Os arquitetos abriam o relatório ponderando que a construção de Brasília constituía uma das mais importantes realizações para o futuro brasileiro, *um dos grandes sonhos da nossa história de povo independente*. Aos realmente interessados no problema não importava a discussão estéril que havia cercado a formação da Novacap e a organização do concurso. Aos que queriam ver Brasília bem sucedida caberia *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 harmonizassem, levando o empreendimento à meta desejada*.

O que se pretendia realizar era, evidentemente, uma cidade-modelo, que funcionasse com *amenidade e eficiência* e ao mesmo tempo que se caracterizasse *plasticamente como capital político-administrativa de uma grande nação moderna*. Naqueles dias, em que as cidades existentes do mundo inteiro já haviam sofrido bastante o impacto da civilização industrial e da especulação imobiliária, não existiria nenhuma dificuldade em se conceber tal cidade. Já estava *fixado, no consenso geral, o ideal de uma cidade diferente*. Para o seu planejamento bastava apenas que se percorresse, *com honestidade, paciência e imaginação, todas as fases de trabalho sugeridas pela boa técnica*. Na criação de *uma obra de arte eminentemente coletiva*,

⁸⁶ Ver *ibidem*, pp. 72-75; *Arquitetura e Engenharia*, nº 44, op. cit., pp. 25-29; *Habitat*, nº 45, São Paulo, novembro-dezembro de 1957, pp. 2-5.

como é, por força de sua essência, uma cidade que cresce através de gerações, era imprescindível para um trabalho em conjunto, no sentido mais amplo e profundo da expressão.

Ao plano piloto de Brasília caberia apenas a esquematização de um rumo e de uma tendência. Do confronto e da síntese dos vários planos poderia surgir uma direção para estudos posteriores, de um plano diretor, entrosado com um plano regional. Nada disso, porém, teria sentido prático sem a proteção do plano contra os interesses imediatistas, a ser garantida por meio de uma legislação apropriada, concretizando inovações e princípios ainda não experimentados em nosso meio. Mesmo assim, um bom plano e sua aplicação sistemática não seriam, por si só, capazes de assegurar o êxito do empreendimento, sem uma política geral de desenvolvimento do país que desse à nova capital sentido econômico, promovendo o efetivo progresso do interior brasileiro.

Na fase do Concurso, portanto, a solução deveria permanecer, sem digressões acadêmicas ou divagações meramente teóricas (...) despretensiosamente, no campo da esquematização preliminar, ou seja, da própria realidade dos fatos. Deveria apenas sugerir, na área escolhida, uma disposição adequada e economicamente viável dos elementos principais da cidade. A tanto estava limitado o trabalho apresentado pela equipe.

A população do futuro Distrito Federal

Definido o problema a ser enfrentado, os arquitetos esboçavam, no relatório, algumas considerações acerca da população do futuro Distrito Federal. Dos 500.000 habitantes previstos, estimaram uma proporção de 35% empregados em ocupações remuneradas, ou 175.000 pessoas. Destas, 70.000 (40%) seriam funcionários públicos, 52.500 (30%) estariam no comércio, na administração de empresas, nas profissões liberais, nos negócios etc., 17.500 (10%) na indústria e 35.000 (20%) nos transportes, na agricultura e serviços auxiliares. Foi considerada uma proporção alta de funcionários públicos em contrapartida a uma pequena parcela da população envolvida com a produção industrial, dado o caráter que se pretendia dar à nova capital. Este mesmo caráter levava a supor uma ponderável população itinerante, de vários milhares de visitantes diários exigindo acomodação satisfatória em hotéis e hospedarias. Ao par dessa avaliação da composição populacional, acrescentavam que, a longo prazo, a cidade deveria ultrapassar a população inicialmente prevista, com a progressiva concentração da administração federal na nova capital e com o previsível aumento da envergadura do governo da República, na medida do próprio crescimento da população brasileira.

Princípios

Diante destas considerações, definiram que o plano a ser desenvolvido para Brasília deveria contemplar uma razoável possibilidade de expansão além do total máximo de 500.000 habitantes indicado aos concorrentes, evitando-se desse modo que a solução futura da acomodação do provável excedente populacional resultasse na criação de "cidades-dormitório" satélites, acarretando distâncias excessivas entre o local de habitação e trabalho.

Definiram também que a cidade deveria ser imersa em áreas verdes, humana e agradável, dotada de vias de comunicação claramente sistematizadas, com todos os

setores necessários organizados por uma estrutura lógica, porém adequada à conformação do terreno.

Recomendava-se evitar as construções em fita contínua ao longo das ruas, a não ser na zona comercial, nos seus andares baixos e nos conjuntos de casas geminadas, cuja extensão, porém, não deveria exceder certos limites. Assim, o verde surgiria *entre as casas, entre os prédios, em maiores proporções separando os vários bairros, (...) acompanhando as principais artérias de tráfego e (...) concentrado em grandes parques e jardins*. As vias de comunicação deveriam ser adequadas às suas funções e constituir um sistema hierarquizado, diferente das malhas uniformes encontradas nas cidades antigas. Sobre a organização geral da cidade, estabelecia-se que fossem evitados os esquemas geométricos rígidos, os quais trariam um *excessivo tecnicismo*, defendendo-se que as *soluções reais* deveriam ser baseadas numa adaptação das teorias à real natureza do sítio onde a cidade seria implantada.

Plano piloto

O traçado básico da cidade foi definido como decorrência da conformação espraiada dos braços do lago e da localização aproximada das estradas de ferro e de rodagem de acesso à nova capital. Foi organizado, conforme Palanti, em 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 cidade*.

O primeiro eixo seria desenvolvido no sentido leste-oeste, desde a residência presidencial, previamente projetada e implantada pela Novacap, até o capitólio, no ponto culminante da topografia, onde foram localizados os três poderes. No seu curso foram previstos os demais setores da vida pública. Entre o capitólio e o cruzamento foi situado o setor dos ministérios e dos órgãos da administração federal, do outro lado do cruzamento foi localizado o centro cívico e comercial e, aproximando-se da residência presidencial, foi projetado o setor das embaixadas e legações. O segundo eixo, estendendo-se na direção norte-sul, ordenou, nos dois sentidos, os setores residenciais.

Os eixos, ao serem acomodados às condições do sítio, resultaram curvilíneos, ganhando, segundo Palanti, em razões práticas e estéticas por evitarem as inclinações inadequadas e a monotonia.

O capitólio seria separado da rodovia e ferrovia por um extenso parque florestal. Do outro lado dessas vias foi situada, com um respectivo setor residencial, a zona industrial, destinada para pequenas e médias indústrias originadas pelas necessidades da capital. Esta localização, segundo Palanti, seria favorável não apenas pela proximidade com as vias interurbanas, mas também em função dos ventos dominantes leste-oeste, os quais protegeriam a cidade da poluição industrial.

Da zona industrial partiria um eixo leste-oeste secundário dirigido ao centro cívico e comercial, constituindo o principal acesso à cidade. Junto ao trevo rodoviário ocasionado pelo cruzamento do eixo secundário com a rodovia, foram situadas as estações ferroviária e rodoviária. Neste arranjo seria facilitado o abastecimento tanto da cidade como do próprio setor industrial.

Fora dos setores que constituiriam o núcleo urbanizado propriamente dito foram previstos outros estabelecimentos.

Na península norte, uma área especialmente favorável, foram articuladas a zona dos centros hospitalares, no seu extremo, e a cidade universitária, na sua porção intermediária. A zona hospitalar, segundo o manuscrito de Palanti, teria o benefício de uma localização afastada, tranqüila e saudável, onde os ventos dominantes a protegeriam da poluição originada pela cidade, estando garantida, porém, a possibilidade de acesso rápido aos demais setores da capital.

No trecho inicial da mesma península, já próximo do prolongamento do eixo norte, foi prevista, ainda, a zona militar.

Na península sul, área igualmente privilegiada, foram projetados os centros esportivos, com o estádio, o hipódromo, ginásios etc. e o centro balneário, com os esportes náuticos. Ambos associados e suficientemente afastados do aeroporto, o qual foi proposto aproveitando-se a pista que já estava em construção.

Na periferia da cidade foram situados dois cemitérios.

Em torno do conjunto, os arquitetos previram um cinturão verde, para que a cidade fosse delimitada e para impedir seu crescimento desordenado.

Palanti acrescentava em seu manuscrito a previsão da exploração agrícola no restante do Distrito Federal, apoiada por pequenos centros satélites e uma rede viária para o abastecimento fácil da capital.

O conjunto da cidade conformaria *uma área total relativamente ampla*, com abundância de áreas verdes em torno dos diversos setores, as quais constituiriam margem suficiente para a eventual expansão da cidade acima do tamanho preestabelecido pelo Edital do Concurso. Para os arquitetos, no esquema por eles proposto, a reserva de espaço não representaria, entretanto, *nenhum ônus considerável no custo dos melhoramentos básicos, pois apenas afetaria em grau ponderável algumas das vias de comunicação dos eixos dos setores de habitação*.

O capitólio e o setor dos ministérios

O capitólio foi concebido, segundo Palanti, como *um único conjunto simbólico das mais altas autoridades da nação, no ponto mais alto da cidade*. Arremataria o eixo leste-oeste, que seria próprio para desfiles, passeatas e festividades. As pistas do eixo atingiriam o centro da grande praça do capitólio, igualmente destinada às manifestações coletivas, diluindo-se numa pista transversal. Na grande praça, o Poder Executivo ocuparia a posição central, de maior destaque, e o Legislativo e Judiciário ocupariam, cada um, uma das laterais.

O setor dos ministérios foi organizado contíguo ao capitólio, de modo a se promover o fácil acesso de um ao outro. Os ministérios foram dispostos dos dois lados do eixo, em edifícios de gabarito alto, ordenados aos grupos em uma sucessão de praças.

O centro cívico e comercial

O centro cívico e comercial foi localizado na posição central da cidade, para garantir a grande acessibilidade que lhe seria desejável. Com esta qualidade, pareceu à equipe oportuno que a ele fosse associado o mercado central, localizado do outro lado do prolongamento do eixo leste-oeste secundário, onde este, mudando de direção, encontrasse o eixo principal.

O centro cívico e comercial foi concebido para atender não apenas às necessidades da cidade em si, mas também àquelas decorrentes da função político-administrativa, a qual aumentava a importância dos setores de trabalho ligados à administração nacional e seria sempre motivo de atração de uma população itinerante, a demandar hotéis, lojas, restaurantes, estabelecimentos de diversão etc.

O centro cívico e comercial marcaria, até certo ponto, como sugeria Palanti, o encontro dos eixos, pois se foi situado na faixa de domínio do eixo leste-oeste, foi desenvolvido na orientação do eixo norte-sul.

As zonas residenciais

As zonas residenciais foram dispostas em faixas contínuas de conjuntos de núcleos residenciais, distribuídas ao longo do eixo norte-sul. Compreendidas entre as vias arteriais laterais deste, foram organizadas por sucessivas vias de tráfego local transversais. A via arterial norte-sul central, principal, dividiria as faixas em dois e estabeleceria a associação dos conjuntos de núcleos, ao dar lugar, em ambos os seus lados, para áreas verdes onde foram previstos os equipamentos relativos a uma parcela grande da população, como escolas secundárias, cinemas, teatros, piscinas, igrejas, corpo de bombeiros, agências bancárias, mercados, correios etc. Desse modo, seriam constituídos como que centros distritais, num arranjo linear.

Os núcleos residenciais poderiam ter diferentes feições e densidades e, conseqüentemente, número de habitantes. Seriam caracterizados por áreas verdes próprias e pelos equipamentos *de uso coletivo indispensáveis, proporcionais* à sua população. Cada núcleo seria articulado em torno de uma área verde central, ocupando uma quadra de aproximadamente 350 x 350 m, delimitada por travessas de tráfego lento de ligação das duas vias de tráfego local adjacentes. As vias de tráfego lento internas aos núcleos, de acesso às habitações, derivariam das travessas e terminariam na área verde central. Ao longo de uma das duas vias de tráfego local foi prevista uma faixa verde contínua. Nestas e nas áreas verdes centrais foram previstos jardins da infância, parques de recreação infantil, escolas primárias, postos de saúde, centros do comércio local etc. Os equipamentos mais imediatos, como o jardim da infância, ficariam no interior do núcleo, e aqueles de maior alcance, como os centros comerciais e postos de saúde, seriam situados ao longo da via de tráfego local, nas esquinas com as travessas de tráfego lento.

A equipe apresentou algumas composições de núcleos a título de exemplo das possibilidades do arranjo proposto, ressaltando que num plano definitivo inúmeras variantes poderiam surgir. Quatro alternativas foram estudadas com proporções variadas de blocos de apartamentos e de residências isoladas ou geminadas, três delas representadas na respectiva prancha de desenho.

Tipo 1:

30 blocos de 10 pavimentos, abrigando 7.200 habitantes com uma densidade líquida de 576 habitantes por hectare.

Tipo 2:

18 blocos de 10 pavimentos, 88 lotes de casas isoladas de dois pavimentos, abrigando 5.200 habitantes com uma densidade líquida de 412 habitantes por hectare.

Tipo 3 (destinado principalmente à zona industrial):

12 blocos de 10 pavimentos, 132 lotes de casas isoladas de dois pavimentos, abrigando 4.200 habitantes com uma densidade líquida de 333 habitantes por hectare.

Tipo 4:

342 (duas famílias) lotes de casas isoladas de dois pavimentos, abrigando 3.420 habitantes com uma densidade líquida de 412 habitantes por hectare.

No tipo 4 a quadra teria uma distância entre travessas um pouco maior, com aproximadamente 420 m.

Os arquitetos recomendavam a utilização dos blocos de dez pavimentos para a maioria das habitações, pelas vantagens que apresentava: economia nas *instalações e nos serviços mecânicos como elevador*, liberação do terreno como consequência de uma baixa taxa de ocupação e *redução do custo dos melhoramentos públicos*. Palanti defendia que cada zona contasse com diversos tipos de habitação, para evitar a separação drástica das diferentes categorias sociais e permitir aos cidadãos a escolha do tipo mais adequado às suas preferências individuais. A variação da densidade urbana deveria ser da maior, na área central, às menores, nos setores mais afastados.

Além dos núcleos de habitação das zonas residenciais, foram previstas, *para residências de maior porte ou de caráter menos citadino*, várias zonas privilegiadas, do ponto de vista ambiental, como as das margens do lago ou a dos parques junto ao setor das embaixadas e legações.

Circulação

As vias de comunicação foram classificadas conforme a sua função no conjunto. Vias arteriais de tráfego rápido fariam a articulação dos diversos setores e seriam sempre separadas das áreas ocupadas por faixas verdes laterais. Na região central, seriam elevadas ou entrincheiradas, destacando-se do nível das vias secundárias, e contariam com vias marginais locais ao nível do solo. Vias de tráfego local propiciariam o trânsito interno dos diversos setores e vias de tráfego lento completariam o sistema, possibilitando a distribuição capilar dos habitantes nas zonas residenciais.

Diversos trevos evitariam os cruzamentos diretos nos pontos de concentração do tráfego e garantiriam a necessária fluidez ao sistema, permitindo que toda a circulação fosse resolvida com a utilização de carros e ônibus, *elétricos de preferência*, e que fossem descartados sistemas como o *subway*, descabidos para o transporte coletivo numa cidade planejada do tamanho de Brasília.

A equipe apresentou numa prancha a proposição de um esquema de linhas de transporte coletivo.

Outras considerações

Quanto ao que se denominou *melhoramentos públicos*, as obras de infra-estrutura urbana e dos espaços públicos livres, ressaltava-se que as soluções e densidades adotadas resultavam num quadro geral cujo ônus seria *inferior ao verificado geralmente em cidades de população comparável à da nova capital*. Se o plano apresentava alguns sistemas à primeira vista exagerados, como a arborização de

vias, praças e jardins ou trevos e trechos viários elevados, esses eram justificados *pelo propósito de criar uma cidade digna de ser a capital da República.*

A equipe apresentou no relatório quadros contendo as áreas de solo de todos os setores e zonas da cidade, incluindo os estabelecimentos isolados e os parques.

Previram-se as etapas de desenvolvimento da cidade, as quais foram representadas numa das pranchas de desenho. De um modo geral, projetou-se um crescimento, como se poderia supor, desenvolvendo-se das áreas centrais para as mais afastadas. Sugeriu-se como fator de aceleração do crescimento a adoção das estruturas metálicas em substituição às de concreto armado em todas as *construções em que fosse possível.*

Finalmente, desenvolveu-se, no relatório, um detalhado sistema para a comercialização das propriedades imobiliárias, cujos pontos fundamentais são apresentados a seguir.

Após argumentar em favor dos direitos de propriedade privada urbana como apropriados para o caso brasileiro, e contra o sistema de arrendamento de propriedades urbanas públicas, como o instituído na Inglaterra, a equipe estabelecia alguns objetivos para a regulação do uso e da propriedade dos imóveis em Brasília: manter um mercado imobiliário compatível com o plano urbano a ser adotado, por meio da criação de uma legislação apropriada, aproveitando-o como força promotora de recursos e investimentos; criar um sistema de venda de propriedades *vinculado ao seu uso legítimo* e ao mesmo tempo flexível a ponto de permitir à Novacap a venda antecipada das mesmas. Esse sistema poderia ser resolvido pela venda de cotas em condomínio, que dariam o direito ao uso futuro da propriedade desejada na proporção da cota e de acordo com o planejamento definitivo da quadra ou setor em que esta se localizasse. A escolha pelos proprietários da localização específica do imóvel adquirido na forma de cotas seria determinada *por ordem de prioridade dependente da integralização de sua compra.*

COMENTÁRIOS DO JÚRI⁸⁹

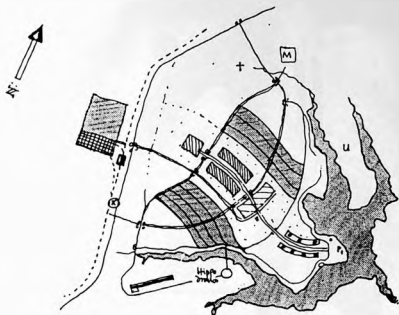
Críticas:

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 qualquer 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.*

⁸⁹ Módulo, nº 8, edição especial: Brasília, op. cit., p. 15.



Criticism.

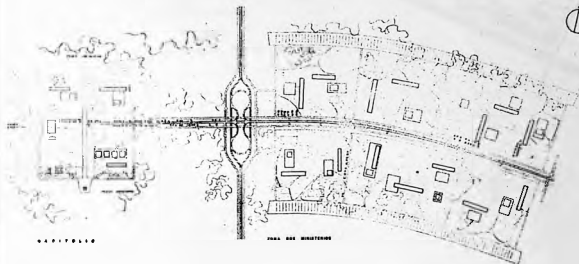
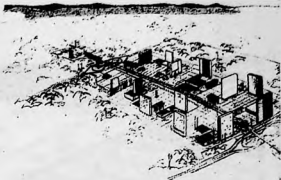
- 1 The workers housing, industry and warehouses are segregated (by class) on the west of the rail-road division (B)
- 2 The embassies are grouped at one point on the spine road, the ministries on the other, and the business centre is in between. There does not seem to be any logic in the development of the plan from east to west.
- 3 The housing units would be formless in practice and do not sit very well on the site; but the road system is quite simple and direct.
- 4 The detailed architectural layout of the Ministries, and the fronting of the embassies onto the main road is not as interesting as in some other schemes.

Advantages

- 1 The scheme seems about right in size and density, and is economical in land use, bridges etc.



- 1. CAMPUS DE ALTO DO 3. PAVILÃO DA ESPALDA
- 2. ZONA DAS INDUSTRIAS
- 3. ZONA DAS EMPRESARIAS
- 4. CENTRO CÍVICO E GOVERNIAL
- 5. ZONA RESIDENCIAL
- 6. ZONA RESIDENCIAL DE VARIAS OPORTUNIDADES
- 7. ZONA PARA RESIDÊNCIAS EM GRANDE LOTES
- 8. ZONA RESIDENTIAL (SOMENTE COMERCIO, SERVIÇOS, etc.)
- 9. ZONA BALNEARIA
- 10. VILA MILITAR
- 11. ZONA UNIVERSITÁRIA
- 12. ZONA INDUSTRIAL
- 13. DEPOSITOS
- 14. PARQUE ESCOLAR A 1000 ALÇADOS
- 15. COLOMÁS DA ESTRELA DE FERRO (ALÇADOS)
- 16. ESTÁDIO DA ESTRELA DE FERRO (ALÇADO)
- 17. ESTÁDIO BOBÓDIA
- 18. AEROPORTO
- 19. RESIDÊNCIA PRESIDENCIAL
- 20. HOTEL
- 21. JARDIM DE ESPALDA
- 22. ESTADIA ANIMADA
- 23. BULEVAR COMERCIAL
- 24. CENTROS DE SAÚDE
- 25. ESCOLAS ECONÓMICAS
- 26. CINEMAS
- 27. TEATROS
- 28. FIGURAS
- 29. IREGRAS
- 30. HOSPITAL DE CURATO

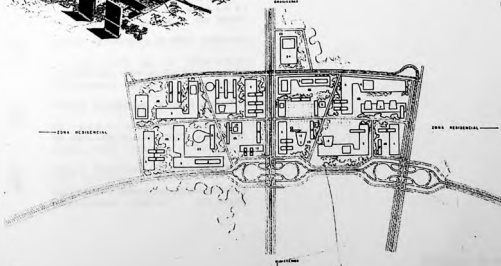


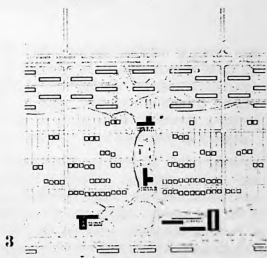
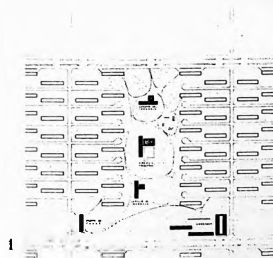
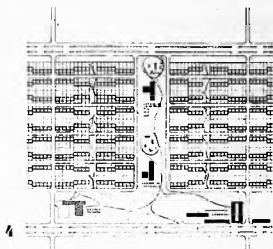
Capit6lio e Setor dos Minist6rios

Centro C6vico e Comercial



- 1. SUPER MERCADO
- 2. EDIFÍCIO DE ESCRITÓRIOS
- 3. COMÉRCIO
- 4. ESCOLAS PROFSSIONAIS
- 5. HOJELIS
- 6. CENTRO DE SAÚDE
- 7. CINEMAS
- 8. CORPO DE BOMBEIROS
- 9. POLÍCIA
- 10. MUSEU
- 11. PREFEITURA
- 12. CÂMARA MUNICIPAL
- 13. CATEDRAL
- 14. CULIA METROPOLITANA
- 15. TEATRO
- 16. MERCADO
- 17. ESTACIONAMENTO





1

NÚCLEO RESIDENCIAL DE ALTA DENSIDADE

30 BLOCOS DE 10 ANDARES
DENSIDADE LÍQUIDA 876 HAB/HA

2

NÚCLEO RESIDENCIAL DE MÉDIA DENSIDADE

18 BLOCOS DE 10 ANDARES
88 LOTES PARA CASAS ISOLADAS EM 2 ANDARMENTOS
DENSIDADE LÍQUIDA 412 HAB/HA

3

NÚCLEO RESIDENCIAL DE MÉDIA DENSIDADE

12 BLOCOS DE 10 ANDARES
132 LOTES PARA CASAS ISOLADAS EM 2 ANDARMENTOS
DENSIDADE LÍQUIDA 333 HAB/HA

4

NÚCLEO RESIDENCIAL DE BAIXA DENSIDADE
(ZONA INDUSTRIAL)

342 LOTES PARA CASAS GEMINADAS EM 2 ANDARMENTOS
DENSIDADE LÍQUIDA 232 HAB/HA

3.6. PLANO PILOTO Nº 1 - QUINTO PRÊMIO⁹⁰

Autores:

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

Colaboradores:

Heitor Ferreira de Souza, Júlio Roberto Katinsky, Mário Alfredo Reginato, Ubirajara Gilioli, arquitetos

Conselheiros Especiais:

Catulo Branco (energia elétrica), Dirceu Lino de Mattos (planejamento regional), Flávio Motta (história), José Calil (agricultura e abastecimento), Lauro Mueller Bueno (legislação), Maria José Garcia Werebe (educação e ensino), Odair Pacheco Pedroso (higiene e assistência hospitalar), Otacilio Pousa Sene (higiene e saneamento), Rodolfo dos Santos Mascarenhas (saúde pública)

Apresentação

Os autores apresentaram na sua proposta, pelo que se pode concluir a partir dos slides existentes, dezenove pranchas, contendo prancha memorial, com o texto da introdução do relatório, aspectos físicos da região, plano regional, zoneamento rural, organização rural, plano urbano, zoneamento urbano, governo e centro cívico, parques de recreação, programa de desenvolvimento, produção e consumo, sistema viário, educação e higiene e saúde. Apresentaram também uma maquete da cidade.

Era um dos mais extensos relatórios, em que trataram não apenas do plano urbano, mas também do plano regional, com detalhado programa agrícola. Além das justificativas e dos esclarecimentos das soluções físico-espaciais, apresentaram uma série de dados adicionais, como as características da população urbana e rural e programas detalhados das redes que comporiam os serviços urbanos: higiene e saúde pública, saneamento, abastecimento de água e de energia elétrica, educação, cultura e recreação, organização político-administrativa e do desenvolvimento, com as etapas de crescimento da cidade, propostas de arrendamento do solo urbano e considerações sobre o financiamento da construção da nova capital. A versão do relatório apresentada para o Concurso, impressa em gráfica, contava mais de cem páginas. Sua leitura é dificultosa, pois no seu conjunto há muita redundância e alguns erros na apresentação das informações.

Definição de Brasília

Na introdução, os autores do trabalho fixavam as principais características pretendidas para Brasília.

No seu aspecto exógeno, Brasília deveria ser a nova capital política do Brasil, reorganizando à sua volta toda a rede de comunicações e transporte entre os centros políticos da nação. Uma nova rede baseada em vias terrestres e aéreas deveria ser contraposta à rede de ligação de núcleos costeiros existente na orla oceânica, originada pelo Rio de Janeiro, promovendo uma melhor distribuição da população

⁹⁰ Ver CASCALDI, Carlos, *Brasília: futura capital federal, plano piloto*, op. cit. Módulo nº 8, edição especial: Brasília, op. cit., pp. 76-81.

pelo interior brasileiro e, conseqüentemente, das forças econômicas e políticas do país. Brasília não deveria, entretanto, transformar-se no grande centro demográfico, comercial, industrial, cultural e turístico brasileiro, como ocorreu com o Rio de Janeiro, *para não provocar deslocamento, em massa, de recursos econômicos retirados de outros pontos do Brasil e perturbar o desenvolvimento equilibrado do território nacional. Não poderia ter sua indústria, seu comércio e atividades culturais desenvolvidos além das necessidades da cidade, na medida de seus habitantes, predominantemente de servidores públicos federais. Brasília deveria ter tamanho mínimo, determinado por suas características endógenas.*

No seu aspecto endógeno, Brasília deveria ser uma cidade administrativa, onde houvesse um clima de trabalho propício ao desempenho dos negócios administrativos e políticos que somente nela, como capital política do país, poderiam ser realizados.

Portanto, deveria ser cidade política para o Brasil, *voltada para o desenvolvimento de toda a nação*, e cidade administrativa para seus habitantes, *de clima intenso e sério de trabalho*. Para a região, uma vez construída, traria repercussões ponderáveis.

Ainda que restrita a um tamanho mínimo necessário à sua função de cidade administrativa, sua população deveria alcançar 550.000 habitantes, numa região cujos maiores centros, Anápolis e Goiânia, pouco passavam de 50.000 pessoas. Constituiria, desse modo, um mercado consumidor capaz de promover o desenvolvimento de indústrias, as quais deveriam ser localizadas nas cidades próximas, segundo um planejamento regional.

Brasília deveria, enfim, criar uma nova orientação do pensamento nacional,

voltado, desde os velhos tempos para os países do além mar e originar um esforço de rompimento com as características coloniais da economia brasileira, elevando as condições de vida da população do interior, criando mercados internos e aproximando pontos extremos do país.⁹¹

Plano regional

Os autores apresentaram, no relatório, um plano regional, antes de tratar do plano piloto. E justificavam:

A instalação da futura capital federal no Planalto central, não consiste num mero problema de arruamento ou 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.⁹²

Indicavam, em primeiro lugar, algumas considerações sobre as condições físico-territoriais da área do Distrito Federal, com a classificação das suas terras e vegetação. Assim puderam planejar o aproveitamento agrícola e pecuário da sua zona rural.

Nas terras mais pobres, ao sul da futura capital e também na faixa ocidental do retângulo do Distrito Federal, previram a zona de agricultura intensiva, das atividades hortícolas, dos pomares, do cultivo da batata e cebola, da criação de suínos, de aves, do gado de leite etc., em que o uso intensivo do solo e o alto valor unitário dos produtos dariam viabilidade para a melhoria das condições de fertilidade das terras,

⁹¹ *Ibidem*, p. 5.

⁹² *Ibidem*, p. 20.

por meio da adubação, calagem e irrigação. Ao mesmo tempo, a proximidade destas zonas com a cidade, seu centro consumidor, era recomendada para a natureza perecível de seus produtos. Um total de 37.500 hectares seriam ocupados por pequenas propriedades de 15 a 60 hectares.

A zona de agricultura extensiva, do cultivo de produtos de baixo valor unitário, como o feijão, o milho, o arroz, a mandioca ou *qualquer produto de ciclo vegetativo relativamente longo*, foi prevista nas terras mais férteis e úmidas, localizadas a jusante do lago Paranoá, na área drenada pelo rio São Bartolomeu, a leste da cidade. Uma área de 90.000 hectares seria dividida por propriedades de 100 a 200 hectares.

As zonas de agricultura extensiva e pastoril, preferencialmente para a criação do gado de corte, foram previstas na região de Brasilândia e ao sul do eixo rodoviário Planaltina-Formosa. Fazendas de 500 hectares seriam distribuídas numa área total de 150.000 hectares.

As terras dos espigões, onde estavam as nascentes dos rios e ribeirões do retângulo e que envolviam a área a ser urbanizada, deveriam ser reservadas para a formação de bosques e florestas, os quais, além de funcionarem como grandes pulmões, protegeriam os mananciais, contribuiriam para regularizar o regime dos rios e embelezariam a região periférica da cidade.

As áreas em torno do Distrito Federal deveriam ter sua vocação pastoril preservada e sua produção melhorada e ampliada. Nas cidades vizinhas deveriam ser estimuladas as indústrias de alimentos vinculadas à produção regional, como conservas de carne, doces, frutas, beneficiamento de cereais etc. Formosa, pelo seu maior porte, poderia ser transformada num importante centro de frigoríficos e de indústrias da carne.

O solo pobre do Retângulo não suportaria a atividade agrícola baseada nas técnicas rotineiras de queimada e rotação de campos da agricultura nacional tradicional. Para tornar possível o desenvolvimento do cinturão verde da futura capital, os autores prescreviam a instalação de núcleos coloniais e a criação de organismos que prestassem assistência técnica, científica e financeira. Esta medida não apenas contribuiria para uma produção agrícola mais rentável e comercialmente viável, como, ao estimular um cultivo de uso intensivo e permanente do solo, concorreria para a preservação das reservas florestais e do equilíbrio ecológico.

Como centro do sistema de assistência *técnica, científica e financeira* à atividade rural foi projetado, na cidade, o Centro Geral de Abastecimento, para onde convergiria toda a produção agrária do Distrito Federal e da sua vizinhança. Este centro coordenaria esta produção com o consumo na capital, garantindo mercado seguro para os produtores do campo. Ao mesmo tempo, no Centro estaria o comando de toda a rede de assistência social, educativa e de higiene às comunidades campestres.

A população rural, estimada em aproximadamente 97.000 habitantes, encontraria, no plano regional, *condições sociais independentes do centro urbano de Brasília*. Além de promover condições apropriadas de trabalho agrário, o planejamento procurou evitar a *rarefação demográfica, tão prejudicial ao convívio social e ao desenvolvimento educacional e sanitário da população*, e previu a instalação, nos

núcleos coloniais, de centros sociais, localizados sempre dentro de um raio de necessidades demográficas e que deveriam servir de centros de encontro, de ensino, de assistência social, técnica, comercial e higiênica.

Os autores estudaram uma rede rodoviária de ligação de Brasília com os principais centros nacionais e com os diversos centros de produção da região. Com a nova capital, a rede ferroviária deveria passar de um sistema voltado apenas para a exportação, ligando os centros produtores de matéria-prima com os portos, para um sistema que promovesse o desenvolvimento do parque industrial nacional, servindo aos novos mercados interiores que seriam criados. Novas estradas de ferro deveriam ligar os centros produtores de São Paulo e Minas Gerais à nova capital e, a partir desta, ao Norte e Nordeste brasileiros. Tais ligações seriam de importância já para a fase de construção da nova cidade. A rede de linhas aéreas, já significativa na trama de inter-relações dos diversos pontos do território nacional, com a localização de Brasília no Planalto Central, deveria ser multiplicada na região, tornando-se indispensável a previsão de uma rede de aeroportos e pistas de emergência, devidamente aparelhadas.

Estimativa e composição da população

A estrutura interna da capital deveria ser deduzida do número de servidores federais que nela habitariam. No entanto, três setores da população deveriam ser considerados para a estimativa total dos habitantes: a *população nuclear*, composta pelos servidores federais, civis e militares; a *população colateral*, integrada pelos turistas e pelas pessoas que, residindo na cidade ou em trânsito, manteriam relações diplomáticas, governamentais ou de negócios com o governo; e a *população derivada*, envolvida na garantia dos bens e serviços necessários à vida urbana dos dois outros setores da população e de si mesma. Definiu-se que o prazo a ser coberto pelo planejamento inicial de Brasília seria de vinte anos, limitando assim as previsões até o ano de 1978. Após uma extensa demonstração do cálculo dos três setores da população, concluíram que a população de Brasília em 1978 seria de 550.000 habitantes, entre os quais 130.000 servidores federais civis e militares, excluído o pessoal militar de escalão mais baixo.

Também faziam-se considerações importantes sobre a chamada *população construtora*, constituída pelos operários encarregados da construção da cidade, por definição integrante da *população derivada*. Chamava-se a atenção para os problemas relativos ao alojamento dessa população no início da construção em massa da cidade e ao seu destino após o término desse período. Ao contrário dos outros setores da população, que aumentariam com o crescimento da cidade, a população construtora diminuiria na medida da sua conclusão.

Quanto ao problema do destino, trataram das possibilidades de transferência desse contingente para outras atividades operárias, rurais ou urbanas, concluindo que 30.000 trabalhadores da construção civil poderiam ser futuramente absorvidos pela economia do Distrito Federal. Previram que 5.000 permaneceriam na própria construção civil, conforme o índice normal desta ocupação numa cidade qualquer, 2.500 deixariam a nova capital e os demais 22.500 seriam absorvidos em diversos campos de trabalho operário.

Quanto ao problema do alojamento, definiram que fosse previsto todo um setor da cidade para recolher em definitivo essa população, evitando-se assim a criação de uma cidade paralela, dificilmente provisória. Seria a primeira parte a ser construída, destinando-se com o passar do tempo à área residencial da zona industrial, cujo caráter seria apropriado para a maioria da população construtora, quando transferida para novas ocupações urbanas. A zona residencial industrial teria capacidade para 42.000 pessoas, incluídos os trabalhadores e seus familiares.

Tendo isso considerado, os autores recomendavam que a população construtora e o conseqüente ritmo da construção da nova capital deveriam ser definidos em face de tais limitações.

Plano piloto

A cidade deveria ter o pretendido tamanho mínimo e o seu crescimento controlado, determinando-se assim, além das qualidades exógenas enunciadas, algumas vantagens endógenas desejadas: características homogêneas, menores investimentos e maior rapidez para sua construção, estruturação e funcionamento urbanos mais simples, além do *clima de independência e tranqüilidade propício ao trabalho* administrativo, função primordial da nova capital.

Ao plano piloto caberia apenas resolver os problemas globais de Brasília: aqueles relativos à estruturação do todo urbano e à definição e articulação de suas partes. Deveria ter em vista dois gêneros distintos de vida, caracterizando, na cidade, a *grande sociedade* e as *pequenas comunidades*. Esta distinção permitiria uma *elaboração urbanística e arquitetônica muito segura e clara* de cada uma das partes da nova capital, conforme estivessem elas comprometidas com uma ou com a outra escala social.

As partes ou zonas deveriam ser definidas, não por normas jurídicas ou por núcleos de atividades cujo caráter fosse diluindo-se à medida da sua expansão, mas como *áreas perfeitamente delimitadas (...) integradas, unas e que, no seu todo, se caracterizassem pelo gênero de vida que aí se devesse desenvolver*.

A área urbana foi situada nas proximidades do lago Paranoá, com uma direção dominante orientada a 60° em relação à linha norte-sul⁹³, coincidente com o eixo da pista de pouso em construção. Uma extensa malha viária retangular estruturaria a cidade e, ao variar sua feição e ritmo, demarcaria cada uma das zonas.

Aquelas voltadas para a grande sociedade foram organizadas associadas à represa. Procuraram definir o conjunto formado pelo lago Paranoá, o grande Parque Nacional, o centro governamental e cívico e o centro comercial *como um elemento característico do sentido nacional da sede do governo, destacado dos demais elementos componentes do complexo urbano*. Nesta parte da cidade, foram concentradas e distinguidas das restantes todas as atividades da capital cuja vocação transcendesse o âmbito urbano e que constituíssem centros de atração e irradiação regional e nacional, evitando-se desse modo que a sua presença comprometesse o equilíbrio e a harmonia da vida cotidiana local.

⁹³ Para efeito de simplificação da descrição serão adotados os quatro pontos cardeais, definindo-se como leste o lado do lago da direção predominante.

Desenvolvendo-se para o oeste deste conjunto, foram organizadas as demais zonas, previstas para a vida comunitária. Configurando o núcleo urbano propriamente dito, foram projetadas três zonas residenciais de tamanho e natureza diferentes, porém sempre com a baixa densidade de 50 habitantes por hectare, responsável pela grande extensão da cidade – a ZR1, dominante e no centro, a ZR2, ao norte, e a ZR3, a oeste. No extremo oeste, previram a zona industrial, contígua à respectiva zona residencial, a ZR3; no extremo norte, a zona militar; e no extremo sul, o Centro Geral de Abastecimento.

As diversas zonas do plano urbano

ZA

A zona administrativa do governo, ou centro cívico, foi situada no conjunto urbano de modo que não tivesse trânsito que não lhe fosse específico. Foi localizada próximo à zona militar, para que os desfiles fossem facilitados. Daria lugar aos prédios necessários à administração federal e local e às manifestações cívicas e culturais da cidade. Acabaria, assim, por constituir também um centro cultural. Os edifícios foram previstos em meio a jardins e com acesso por vias de tráfego local em *cul-de-sac*, associadas a áreas para estacionamento. O Poder Executivo foi projetado dominando uma grande esplanada para pedestres norte-sul, no extremo norte desta. Ao longo do lado oeste foram situados os poderes Legislativo, próximo ao Executivo, e Judiciário. A administração municipal e a catedral estariam na base sul, já contígua à ZR1 e ao centro comercial. Do lado leste foram projetados o palácio da cultura, o museu e a biblioteca. No eixo da esplanada, no setor da administração municipal, foi previsto o monumento de fundação da cidade. A zona administrativa, estendendo-se para a direção do lago, seria dividida por uma das vias arteriais norte-sul. Ao longo desta, ainda do lado da esplanada, foram localizados os órgãos consultivos da Presidência da República. No outro lado, na vasta área fronteira ao Parque Nacional, foram ordenados em renques os ministérios e autarquias, contando com um centro de restaurantes e serviços em uma posição central. A despeito deste último, os autores recomendavam, de um modo geral, que as denominadas atividades derivadas, como restaurantes e bibliotecas, fossem interiorizadas nos edifícios, com acesso de público restrito, para que não fosse prejudicado o desejado caráter político e cultural da zona administrativa do governo.

ZC1

A zona comercial 1, ou o centro comercial da cidade, abrigaria, em edifícios de gabarito baixo, as grandes lojas, restaurantes, bares etc. e, em edifícios de gabarito alto, os escritórios. No trecho mais próximo da zona administrativa, recomendavam a localização dos serviços diplomáticos, consulares, tabelionatos, sedes de sindicatos, associações de classes, sociedades civis, sociedades de economia mista e outros órgãos públicos e privados ligados ao governo. Somente para além é que deveria se estender a área comercial propriamente dita, com os escritórios comerciais, bancos, hotéis, lojas etc. O centro como um todo foi proposto organizado em torno da mesma via arterial norte-sul que cruzaria o centro cívico mais ao norte, a qual, desse modo, seria caracterizada como a grande avenida da cidade. No alinhamento desta foi projetada a maior parte dos edifícios, constituindo uma exceção à regra da ordenação dos edifícios independente das vias de tráfego de veículos, válida para o restante da cidade, mas não recomendável para o comércio. Outros edifícios seriam

organizados livremente em meio a jardins e teriam acesso viário por vias locais em *cul-de-sac*, com os respectivos estacionamentos.

ZC2

No zoneamento da cidade, designaram como ZC2 o conjunto dos núcleos comerciais previstos nas diversas unidades de vizinhança das zonas residenciais, para atendimento de suas respectivas comunidades.

ZC3

Esta zona comercial seria constituída pelo Centro Geral de Abastecimento, que substituiria e eliminaria o mercado central, freqüentemente encontrado nas cidades. Contendo frigoríficos, grandes armazéns, matadouros, silos, indústrias de beneficiamento dos produtos agrícolas, indústrias de aproveitamento dos resíduos, depósitos de combustíveis líquidos etc., teria melhor localização e área suficiente para acomodar o seu extenso programa na periferia da cidade, livrando a mesma do tráfego pesado de carga para o abastecimento e reservando-lhe apenas o tráfego de distribuição para o consumo nos mercados comunitários das unidades de vizinhança. Para facilitar todo o sistema de importação e exportação, foi localizado junto da estação ferroviária de triagem. Além de concentrar a produção rural, o Centro de Abastecimento desempenharia o papel de principal centro de desenvolvimento das atividades sociais e de assistência aos agricultores, bem como do planejamento da produção. Contaria com um setor residencial próprio para seus trabalhadores, com os respectivos equipamentos comunitários.

ZI

A zona industrial seria destinada à indústria de transformação local (móveis, tipografia, roupas, cerâmicas em geral, etc.), uma vez que as indústrias alimentícias estariam associadas ao Centro de Abastecimento Geral. Foi projetada diretamente ligada às rodovias por uma via arterial norte-sul tangente, articulada com a cidade por duas vias arteriais de tráfego rápido leste-oeste e atendida por um ramal ferroviário proveniente da estação de triagem. Foi organizada em torno de grandes pátios servidos por desvios ferroviários, para facilitar a carga e descarga.

ZV1

A zona verde 1 corresponderia ao grande Parque Nacional, previsto como um grande centro cultural e recreativo regional e nacional. Foi situado contíguo ao centro cívico e ao centro comercial, estendendo-se na área envolvida pelo lago. Nele foram localizados a cidade universitária, os grandes equipamentos esportivos, como o estádio, o hipódromo, pistas de corrida, clubes esportivos, clubes náuticos etc., hotéis de turismo, parques de diversões, amplas praças, grandes áreas arborizadas, o jardim zoológico, o jardim botânico e rede comercial e de serviços apropriada, de preferência internalizada nos próprios edifícios das demais atividades. A universidade, dimensionada como um centro de caráter nacional, foi associada ao centro cívico e cultural da cidade, e contaria com todas as instalações necessárias ao desempenho de suas funções, além de centros naturais de pesquisa, como o hospital central da cidade e setores residenciais, os quais permitiriam a permanência contínua, diurna e noturna, dos estudantes.

ZV2

Zona verde projetada como extensão do Parque Nacional na península norte do lago, destinada para a recreação de fim de semana, com as necessárias instalações especializadas.

ZV3

Zona verde de prolongamento do Parque Nacional, constituída pelos jardins previstos em toda a área marginal da cidade, limitada pelas rodovias perimetrais que ligariam Brasília ao resto do território nacional. Nesta área verde estariam localizada uma série de equipamentos *para toda a cidade*, como o aeroporto, centrais e quartéis da polícia, centrais de bombeiros, presídios, grandes hospitais, escolas de nível superior e os cemitérios, um junto ao Centro Geral de Abastecimento e outro próximo da zona militar.

ZR1

A zona residencial 1 seria organizada em superquadras de aproximadamente 2.000 x 1.200 m, correspondentes, cada uma, a unidades de vizinhança de 12.000 habitantes, exclusivamente de residências isoladas e individuais. Cada unidade seria dividida internamente em lotes, os quais seriam estruturados por acessos viários em *cul-de-sac*, subordinados à malha viária principal e por áreas livres ajardinadas, desenhadas em grande parte pelos cursos d'água, destinadas à circulação a pé e onde estariam as comodidades de uso comunitário mais imediatas. Em cada unidade de vizinhança foi previsto, ao longo de uma das vias arteriais, um núcleo de comércio e abastecimento e de equipamentos sociais principais. A zona residencial 1 seria destinada ao grosso da população, abrigando 348.000 habitantes.

ZR2

A zona residencial 2 seria localizada mais ao norte, ao longo dos prolongamentos de aproximadamente 3.400 m das vias norte-sul da zona residencial anterior. Seria organizada em unidades de vizinhança de 29.000 habitantes, de blocos de apartamentos de até dez andares. Cada um destes abrigaria, conforme pode ser depreendido dos desenhos, em torno de mil pessoas. Os edifícios seriam articulados por vias locais derivadas das vias principais e separados por amplos espaços livres. Os equipamentos de uso coletivo da unidade de vizinhança seriam desenvolvidos tanto internamente aos prédios de apartamentos como nas grandes áreas verdes existentes entre duas unidades contíguas, espaçadas a cada 2.000 m. No meio do curso de cada uma das vias arteriais haveria um núcleo de equipamentos principais. Nesta zona, onde solteiros, viúvos etc. encontrariam uma tipologia residencial mais adequada, seriam acomodadas 145.000 pessoas.

ZR3

A zona residencial 3 teria feição semelhante à ZR2, porém organizada nos prolongamentos de aproximadamente 1.500 m das vias leste-oeste da ZR1 e conseqüentemente com unidades de vizinhança menores, para 14.000 habitantes. O proporcional espaçamento entre unidades foi atingido pela alteração da malha viária, na razão de 1,5 quadra da ZR1, ficando em torno de 1.800 m. A ZR3, contígua à zona industrial e com capacidade para 42.000 pessoas, seria destinada principalmente aos operários, às classes de menores recursos e, durante a fase de construção da cidade, à população construtora.

ZM

A zona militar compreenderia uma segunda pista de pouso para a base aérea, as demais instalações especializadas e setores residenciais para o pessoal militar de escalão mais baixo, como soldados, cabos, sargentos e suboficiais e suas respectivas famílias. O pessoal militar mais graduado residiria em qualquer das unidades de vizinhança da cidade, segundo sua livre escolha. A zona militar foi situada de tal forma que os seus setores residenciais pudessem crescer na medida do necessário, em função da política adotada para a distribuição dos efetivos militares pelo território nacional. Sua capacidade máxima foi prevista para 40.000 pessoas, limite que, se ultrapassado, justificaria a cogitação de outras zonas militares.

As zonas residenciais foram projetadas homogêneas, cada qual com sua tipologia exclusiva, para que fossem facilitados o controle dos arrendamentos e a legislação de caráter urbanístico e arquitetônico. Todas as unidades de vizinhança contariam com parques infantis, escolas de ensino primário e médio, centros de saúde, áreas livres para recreação e esportes, cinemas, bibliotecas, comércio, artesanato e mercados locais e um Centro Cívico da Comunidade, para que a população tivesse representação dos seus interesses perante os órgãos centrais dos serviços técnicos e da administração da cidade. Os autores recomendavam preços de arrendamento nas zonas residenciais mais elevados, próximo ao conjunto do lago, e mais baixos na direção da zona industrial, de modo a acomodar a gradação social. As residências dos corpos diplomáticos estrangeiros, como dos servidores públicos civis e militares de alto escalão, foram previstas localizadas livremente pelas variadas unidades de vizinhança, de acordo com os desejos individuais. Acreditavam que desse modo seriam favorecidas as relações entre as pessoas de destaque com o resto da população, assim como o intercâmbio dos estrangeiros com os brasileiros.

Circulação

As vias de circulação de todo o Distrito Federal foram classificadas em cinco categorias: V1 – vias de trânsito rápido intermunicipal; V2 – vias de trânsito rápido urbano; V3 – vias de tráfego local; V4 – vias de marcha a pé; VR – via rural.

A zona urbana foi estruturada e seus setores articulados por vias do tipo V2. Cada zona seria internamente organizada por vias do tipo V3 e V4.

As vias de trânsito rápido urbano teriam características adequadas ao seu contexto e papel. Constituiriam um contorno viário na periferia da cidade, sem cruzamentos diretos, para a conexão das vias de trânsito rápido intermunicipais, teriam traçado ajustado ao sítio nos setores do Parque Nacional e formariam uma malha regular no núcleo urbano propriamente dito, onde, no entanto, algumas singularidades ocorreriam. A via norte-sul, situada bem ao centro, ligando diversos setores desde o Centro Geral de Abastecimento até a zona militar, constituiria a principal via de distribuição. A grande avenida norte-sul da cidade, que cruzaria o centro cívico e o centro comercial, teria o seu papel de destaque reforçado por sua ligação com a vila militar e pela localização das estações ferroviária e rodoviária interurbanas no seu extremo sul, junto ao centro comercial. Duas vias leste-oeste teriam prolongamentos importantes até o Parque Nacional e o lago, uma ligada à universidade e a outra à residência presidencial, e ambas seriam conectadas ao contorno viário por trevos de alta velocidade. Também a via leste-oeste mais ao sul seria conectada ao sistema

de trânsito rápido periférico e daria acesso ao aeroporto. A zona residencial 2, ao norte, foi preservada de ligações leste-oeste internas para que suas unidades de vizinhança não fossem divididas, para que lá o sistema viário tivesse tráfego limitado e para evitar o impacto da população diretamente sobre o centro cívico, como também para que este se transformasse em ponto de passagem para o centro comercial e o Parque Nacional.

As vias de tráfego local seriam responsáveis pela distribuição capilar e acesso aos edifícios e residências. Cada zona manteria *um sistema próprio de vias de tráfego local, ajustadas, em cada caso, às suas peculiaridades*. Em vez de configuradas como um reticulado indiferenciado de ligações, dirigiram-se a pontos específicos, atraindo apenas a comunidade nestes interessada.

Os caminhos e áreas destinadas ao percurso a pé completariam o sistema da circulação de pessoas. Apropriados para as curtas distâncias, de configuração sinuosa e feição naturalista, associados muitas vezes aos cursos d'água, formariam, no seu conjunto, uma rede contínua estendendo-se por toda a cidade.

Previu-se o sistema de transporte coletivo baseado no ônibus elétrico e recomendou-se a existência de linhas expressas e de linhas de menor velocidade para a distribuição capilar, alcançando *seções dos principais centros de atividade da cidade*.

Outras considerações

O relatório apresentado pelos autores, conforme já indicado, era extenso, contendo programas detalhados de diversos aspectos da organização da futura capital. Alguns são destacados a seguir.

Sobre a organização político-administrativa, entre várias considerações, recomendavam a equiparação do Distrito Federal aos estados, com representantes eleitos no Congresso Nacional, e que a administração municipal de Brasília fosse nomeada pelo governo.

Sobre as etapas de crescimento da nova capital, recomendavam que as zonas fossem *construídas por partes, mas não a cidade*. Todas as zonas deveriam desde logo ser desenvolvidas, nas proporções que garantissem o equilíbrio de seu conjunto, excetuando-se a zona militar e o Parque Nacional. Recomendavam que, de início, fosse construída a zona residencial industrial para acomodar a população construtora, procedendo-se depois à construção da cidade propriamente dita. As zonas residenciais 1 e 2 deveriam ser desenvolvidas a partir da principal via arterial norte-sul de distribuição, ligada ao Centro Geral de Abastecimento e localizada na posição intermediária do conjunto urbano.

Finalmente, cabe ressaltar as considerações detalhadas apresentadas em favor de um programa de arrendamento, em lugar da venda, das terras urbanas e rurais, de propriedade governamental, a fim de evitar a especulação imobiliária e garantir o melhor uso social e econômico do solo. Lembavam que a propriedade pública de todas as terras de uma cidade e o seu arrendamento para o uso particular eram recomendados pela "Carta de Atenas". Uma oportunidade única estava configurada em favor deste sistema, pelo fato de o governo deter de saída todas as terras do Distrito Federal. O arrendamento deveria ser sempre atrelado à determinação do uso do solo e convenientemente regulado, para que fossem garantidas a flexibilidade para a atualização do seu valor, ao passo do desenvolvimento da economia e da

cidade, a sua adequada transmissão por sucessão natural e contratual, sem que fossem permitidas a especulação e a contínua subdivisão dos terrenos, e a indenização socialmente justa das benfeitorias empreendidas pelos arrendatários quando da devolução do arrendamento ao governo.

COMENTÁRIOS DO JÚRI⁸⁴

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

Criticas:

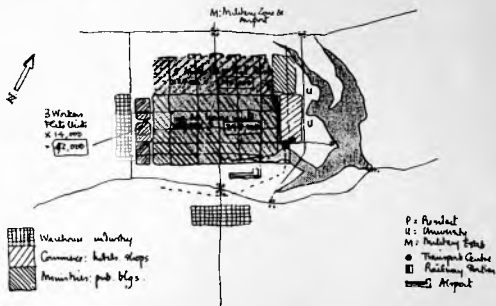
1. *Zonas residenciais demasiado uniformes.*
2. *Má circulação das residências para a sede do governo e o centro cívico.*
3. *Boa solução para as centrais ferroviária e aeroviária, mas duvidosa quanto à rodovia, sendo necessária três pontes.*
4. *O centro governamental não faz uso do lago.*
5. *Oportunidades 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.*

⁸⁴ Módulo nº 8, edição especial: Brasília, op. cit., p. 16.

- Assumptions - 20 year development plan: pop'n 550,000 of which 120,000 civil servants
- 348,000 in houses
 - 193,000 in apartments
 - 2,000 in townships
- Ownership by Govt & Land lease



Criticisms

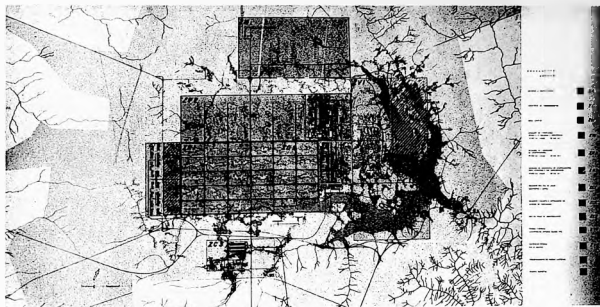
1. Road zones too uniform
2. Bad circ. from here to govt and civic centre
3. Approach by train & air poor: by road 200ftpd: 3 bridges necessary
4. Govt centre does not use the lake
5. Topographical opportunities missed: high point is houses: no relation to site.
6. What are the embassies & consulates? the TV & Radio centre.
7. Density too low: build up area minimum 50 ppa HA

Advantages

1. Well planned: clear: decisive
2. Rural economy well handled:
3. (architect) r/f from complaints

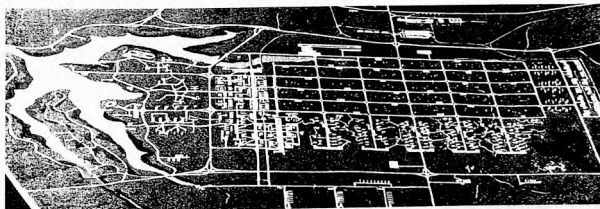


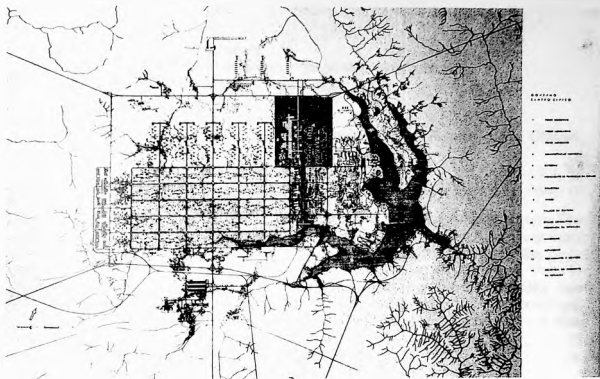
Plano Geral



Zoneamento Urbano

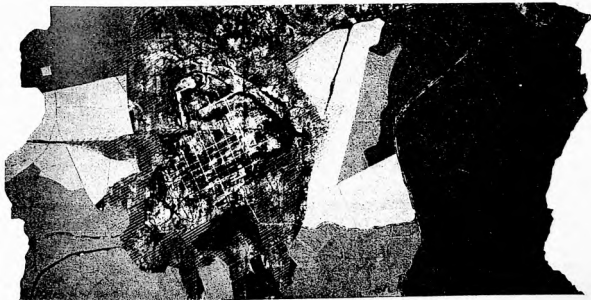
Vista Aérea da Cidade





Governo. Centro Civico

Zoneamento Rural



3.7. PLANO PILOTO Nº 26 - QUINTO PRÊMIO⁹⁵

Autores:

Construtécnica S.A:

Milton C. Ghiraldini, arquiteto chefe

Clovis Felipe Olga, Nestor Lindenberg, Wilson Maia Fina, arquitetos

Milton A. Peixoto, Rubens Gennari, engenheiros

Colaboradores:

Cid Afonso Rodrigues, Wanda de Barros Brisolla, Tanaka Kumiko, Helio Chiossi,

Claudio Cianciarullo, desenhistas

Domingos Boaventura Borghese, montagem

Apresentação

A Construtécnica apresentou na sua proposta dezenove pranchas⁹⁶, uma de abertura, intitulada "Brasília, nova capital federal", e as outras com os seguintes assuntos: situação do Distrito Federal, jazidas minerais e parques regionais, cinta verde e seu agenciamento, centro cooperativo rural (fotos da maquete), traçado básico (plano piloto 1:25.000), vista área do esquema básico (foto da maquete), vias principais e sistemas de recreio, equipamento material e social, transportes coletivos, zona central, duas pranchas com vistas aéreas do centro urbano (fotos da maquete), perspectiva da praça cívica, perspectiva do centro comercial, unidade de vizinhança com planta detalhada, perspectiva do parque interior da unidade de vizinhança, estágios de desenvolvimento e planta final da cidade – quinto estágio.

Foram apresentadas três maquetes, uma do esquema básico da cidade, outra do centro urbano e uma terceira de um centro cooperativo rural.

O relatório justificativo apresentado foi impresso em gráfica e posteriormente distribuído ao público. Contava com 55 páginas, que traziam reproduções adequadas ao formato de livro de todas as pranchas, quadros e gráficos com dados levantados e concluídos e um texto quase duas vezes mais extenso do que o de Lucio Costa.

Pressupostos e princípios

Na longa introdução do relatório os arquitetos discorriam sobre os princípios da *ciência*, da *arte* e da *filosofia* que deveriam dirigir o trabalho de planejamento do Distrito Federal. Apoiando-se em vários autores⁹⁷ e na "Carta de Atenas", realizaram um apanhado dos conceitos urbanísticos predominantes então, desenvolvidos no final do século 19 e primeira metade do século 20. São destacados a seguir os principais preceitos.

O planejamento de Brasília não deveria estar restrito apenas à cidade, mas encontraria a sua unidade de problema na região, definida não como convenção

⁹⁵ Ver GHIRALDINI, Milton Carlos, *Brasília: plano piloto*, op. cit. Módulo nº 8, edição especial: Brasília, op. cit., pp. 82-87. *Arquitetura e Engenharia* nº 46, op. cit., pp. 10-20. *Habitat* nº 40-41, op. cit., pp. 12-18.

⁹⁶ Conforme as indicações presentes em GHIRALDINI, Milton Carlos, *Brasília: plano piloto*, op. cit.

⁹⁷ Gaston Bardet, Patrick Abercrombie, Jaqueline Tyrwhitt, Holmes Perkins, A. D. Lindsay, Le Corbusier, Miles Colean, Gist, Halbert, Fawcett, Leibniz, Patrick Gueddes, Colin Clark, Clarence Stein, Ebenezer Howard, Robert Park, Jean Lebreton, Albion Small, Clarence Perry, José Luis Sert, Maxwell Fry, Paul Nelson, entre outros.

política, mas por constantes geográficas, e constituída pelos quatro ambientes básicos da vida humana: o *primevo*, o *rural*, o *urbano* e o *metropolitano*. Preferiam denominar a atividade do urbanismo como "*Plano de Coordenação Territorial*", atividade que teria evoluído de *simples arte urbana à disciplina que cuida da "ordenação do espaço coletivo"*.

Indicavam que qualquer planejamento deveria ser precedido por uma cuidadosa investigação nas escalas nacional, regional e local e orientado para os valores humanos e democráticos. A cidade deveria ser planejada para todos.

*É preciso não confundir finalidade com método; nem supor que aquilo que é tecnicamente possível seja humanamente desejável. A tecnologia é um instrumento, e não uma filosofia de vida; e os seres humanos não são meios para um fim, mas fins em si mesmos.*⁹⁶

Acrescentavam ao problema configurado pelos quatro ambientes ou mundos o enfoque das quatro funções, *habitar, trabalhar, recrear e circular*, e dos dois ritmos, o *ritmo humano, de 4 quilômetros por hora, do dia solar para trabalho e repouso, do ritmo sazonal das estações do ano e o ritmo mecânico, de 100 quilômetros por hora, indiferente ao dia, à noite, ao tempo.*

*Cada mundo e cada ritmo oferecem sua contribuição para a vida equilibrada – física e psíquica – do homem, e pela variedade dos seus estímulos enriquecem a existência humana. O fenômeno "urbano", distinto e separado do "rural" – deverá ser "urbano" – mostra o que perde o homem na superespecialização de função desses ambientes exclusivos.*⁹⁷

Condenando as cidades de crescimento desordenado, defendiam que Brasília fosse de tamanho limitado, para que tivesse a *escala humana* – a *associação*, e não *simples aglomeração* de pessoas. Sua população máxima deveria variar de 80.000 a 150.000 habitantes, no máximo 200.000, para que entre esses fossem estimulados o sentido cívico e o sentimento comunitário. Apenas em obediência ao Edital consideraram a população de 500.000 pessoas, declarando explicitamente no relatório justificativo o seu desacordo.

Defendiam para a criação da nova capital três princípios básicos, em boa medida, de senso comum entre arquitetos e urbanistas daquele momento: a cidade jardim ou cinta verde, a idéia de Radburn ou a superquadra, e a "*neighborhood unit*" ou a unidade de vizinhança.

A *cidade jardim* deveria ser uma cidade completa e autônoma, projetada para morada e trabalho saudáveis, de tamanho adequado para uma vida social plena, com todo o seu solo de propriedade pública, arrendado aos interessados, e cercada pela cinta verde. Esta, um largo anel periférico exclusivamente rural, impediria o "desenvolvimento em fita", o crescimento descontrolado ao longo das estradas, e deveria ter as funções suplementares do recreio campestre e de abastecimento da cidade com produtos da pequena lavoura e laticínios, *ficando assim integradas as economias rural e urbana, com mútuo proveito*. Para ser eficaz, a cinta verde deveria ter cerca de 5 quilômetros de largura. A densidade bruta do núcleo urbano deveria ser de 75 pessoas por hectare, aparentemente elevada, mas necessária para a economia dos serviços públicos.

⁹⁶ GHIRALDINI, Milton Carlos, *Brasília: plano piloto*, op. cit.

⁹⁷ *Ibidem*.

A *superquadra* deveria substituir a quadra tradicional de 100 x 100 m, tornada obsoleta pelo automóvel. Superquadras de quinze a vinte vezes este tamanho deveriam ser definidas e servidas por *ruas de distribuição*. Cada quinze ou vinte de seus lotes deveriam ser atingidos por ruas internas de acesso em *cul-de-sac*. No núcleo das superquadras deveria existir, com metade da sua área total, um parque interior, ligado às moradias por *veredas parque*, desenvolvidas em paralelo ao sistema viário interno, na face dos lotes oposta à frente das ruas de acesso. As casas voltariam para as primeiras as fachadas "*de vida*" e para as segundas as fachadas de serviço. A espinha dorsal da superquadra seria o parque interior, o qual, ao ser interligado pelas superquadras contíguas, através de passagens inferiores ou superiores às vias principais, constituiria uma rede contínua e abrangente de jardins e caminhos para o pedestre. Como conseqüência, as vias de circulação seriam especializadas para as suas funções e haveria completa separação entre o tráfego de pedestres e o de automóveis. As casas deveriam ser projetadas com a "*orientação total*", ou seja, de forma que fossem assegurados no seu ambiente o *sol*, o *ar puro*, a *vista da vegetação*, *calma*, *intimidade*, *silêncio* e que este fosse preservado do *ruido*, *poeira*, *fumaça*, *ventos frios* e *de chuva*.

A *unidade de vizinhança* e suas componentes elementares, as unidades de residência, como estruturas básicas da organização da cidade, permitiriam o restabelecimento da plena existência e convívio social dos indivíduos, perdidos na metrópole. Nas grandes cidades, se eram maiores as possibilidades da vida social, os contatos haviam se tornado *transitórios* e *insustentáveis*. Estavam limitados apenas às *relações secundárias*, nas quais as pessoas se encontravam, mas não se conheciam. Os indivíduos transformavam-se em *anônimos*. Nesta base social padecia-se de *anomia* e conseqüentemente do *aumento de vícios* e *de crimes*. A base social da unidade de vizinhança, ao contrário, possibilitaria o restabelecimento dos *contatos primários*, aqueles de associação íntima e de conhecimento, existentes nas aldeias ou vilas. Seria recuperado o contato mútuo entre indivíduos e entre grupos em todos os momentos da vida, o qual originaria o *controle social onipotente*, os *cânones de conduta absolutos*. *Na vila, todos sabem tudo de todos os outros, ou cada um sabe tudo de todos*. Ao mesmo tempo, no ambiente *mais limitado, mais acolhedor* da unidade de vizinhança, o sentimento de exclusão, que se criava na metrópole pelo anonimato, seria substituído pelo *sentido de pertencer a algo valioso*, algo que merecesse a *dedicação* e *mesmo sacrifício*. E por fim, para que os objetivos do princípio da vizinhança não fossem frustrados, não deveriam ser criadas unidades destinadas a uma só das classes sociais da cidade. Para uma vida comunitária mais rica, as diversas categorias de cidadãos deveriam ser misturadas nos ambientes da vida cotidiana.

Para os autores, portanto, a rearticulação comunitária seria a principal premissa do planejamento de Brasília. A família, como primeira unidade social¹⁰⁰, o seu elemento orientador.

¹⁰⁰ As outras unidades sociais ou escalões comunitários da sociedade urbana, já indicados, seriam a unidade de residência, a unidade de vizinhança e a cidade inteira.

Considerações regionais

Apesar da defesa do planejamento como *plano de ordenação territorial*, a proposta apresentada centrava-se basicamente no plano urbano. Poucas foram as definições regionais desenvolvidas, as quais ficaram longe de configurar um plano nessa escala.

Propunham as rodovias e ferrovias que deveriam atingir o Distrito Federal, bem como a execução de uma *perimetral rodoviária* envolvendo a cidade, com a finalidade de evitar o seu congestionamento pelo trânsito interurbano de passagem. Mantiveram o aeroporto conforme previsto pela Novacap. Assinalaram as jazidas minerais de materiais de construção e localizaram parques regionais, tanto uns quanto os outros articulados por um sistema rodoviário baseado em caminhos existentes.

Definiram uma cinta verde envolvendo a área urbanizada, com uma largura média pouco acima de 10 km. A cinta constituiria uma zona rural permanente e deveria ser subdividida em pequenas propriedades: chácaras e granjas de 1 hectare junto à zona urbana, sítios de 1 a 10 hectares localizadas na zona intermediária e propriedades rurais maiores de 10 hectares envolvendo as anteriores. Foram distribuídos pela cinta centros cooperativos rurais, os quais contariam com silos para armazenamento de produtos agrícolas e sede da cooperativa, oficina mecânica para reparos de maquinário agrícola, centro comunitário, centro de saúde, igreja, escritórios, escola rural, hortas, centro de esportes e um núcleo residencial.

Plano piloto

Desenvolveu-se o plano piloto procurando organizar de forma equilibrada as *três funções fundamentais da vida urbana*, habitar, trabalhar e recrear, relacionadas pela circulação. Zonas de uma só função foram precisamente definidas, numa solução *pura e simples*.

A cidade foi localizada na região a oeste do lago, em torno do ponto culminante deste sítio. Dois eixos ortogonais, um norte-sul e outro leste-oeste, constituídos por vias concorrentes de funções diferentes em largas faixas verdes, dividiriam a zona urbana em quadrantes. Em cada um destes foi projetada uma zona residencial, com a mesma tipologia e áreas semelhantes. No quadrante sudeste, de maior vinculação com o lago, foi previsto o centro urbano, constituído pelo centro governamental, cultural e comercial da cidade, próximo ao cruzamento dos eixos e na região mais elevada da topografia. Associado ao centro urbano foram situadas a estação rodoviária, na faixa verde leste-oeste, uma zona de habitação em altura, junto ao cruzamento dos eixos, e o setor das embaixadas no lado oposto.

A zona das indústrias em geral foi localizada no quadrante noroeste, aproveitando os ventos dominantes para a proteção das demais zonas urbanas contra a sua poluição atmosférica, e situada junto a um ramal ferroviário local e à perimetral rodoviária, neste trecho tangente à cidade. Também neste quadrante foi situada a estação ferroviária, no mesmo ramal ferroviário e mais próxima do eixo leste-oeste.

Em *lugares adequados nos limites da zona edificada, (...) na vizinhança imediata dos bosques, parques e praias, ao longo da represa*, seriam instalados os equipamentos especiais de interesse de toda a população. Um conjunto hospitalar foi previsto na península norte, vinculado às zonas residenciais daquela parte da cidade. Mais próximo do extremo desta península seria desenvolvida a universidade. Um conjunto

esportivo principal, dominado pelo estádio, foi projetado no quadrante nordeste, entre a zona edificada e o lago. O hipódromo foi localizado na península sul, próximo ao aeroporto. Um conjunto hospitalar sul foi previsto no quadrante sudeste, na direção do aeroporto. Nos jardins periféricos adjacentes à zona edificada, foram previstos quatro cemitérios, correspondentes a cada uma das quatro zonas residenciais. Em todo o contorno do lago foram situados clubes náuticos. Finalmente, na cinta verde foram previstos o jardim zoológico e o jardim botânico, próximos à margem sudeste do lago, do lado oposto à cidade.

A densidade geral urbana resultaria em 30 habitantes por hectare. A área livre urbana total, incluindo as áreas verdes, o sistema viário e os equipamentos sociais, seria de 67%.¹⁰¹

Circulação

Foi previsto um sistema de vias de circulação urbana hierarquizado, com várias articulações com o sistema regional e nacional e diversas pontes sobre o lago.

Dois *vias expressas* retas localizadas no meio dos eixos principais da organização da cidade foram destinadas para o trânsito rápido, sem frentes ocupadas e com cruzamentos em desnível, separadas das zonas construídas pelas faixas verdes. Não ligadas no seu cruzamento, foram previstas como a principal comunicação do sistema de circulação urbana com o sistema de circulação regional e nacional, caracterizando-se, na configuração proposta, como prolongamentos de penetração na cidade do segundo. A via expressa leste-oeste cruzaria o lago duas vezes, passando pelo extremo da península norte e constituindo um acesso regional à cidade universitária.

Um sistema de *parkways* foi projetado desenvolvendo-se pelas margens do lago, em torno de quase todas as zonas da cidade e também articulado com as vias de circulação regional. Foi previsto para a ligação dos diversos parques e equipamentos de recreio esportivo, assim como da residência presidencial e do hotel previamente projetados e implantados pela Novacap. As suas obras incluiriam a construção de duas pontes sobre o lago. As avenidas-parque teriam desenho sinuoso e seriam destinadas ao tráfego de passageiros, presumivelmente mais a passeio. Na zona urbana estariam em parte entremeadas, porém não ligadas com as vias expressas, ao também percorrerem as faixas verdes dos eixos principais. Na faixa leste-oeste constituiriam o acesso a estação rodoviária, lá localizada junto ao centro urbano.

Vias *subarteriais*, desenvolvidas nas direções principais, envolvendo e delimitando as zonas residenciais e a zona central, foram previstas para a articulação destas zonas entre si. Estas vias também estabeleceriam ligações com o aeroporto, com a estação ferroviária, a zona industrial, o conjunto do estádio, o hipódromo, a cidade universitária e os conjuntos hospitalares, exigindo para tanto a construção de duas pontes sobre o lago. As vias subarteriais externas seriam conectadas às vias expressas por trevos de alta velocidade, completando a comunicação da cidade com as vias regionais, enquanto as internas correriam nas margens dos eixos principais,

¹⁰¹ Dados apresentados pelo relatório justificativo. Para a população de 500.000 habitantes, a densidade de 30 habitantes por hectare levaria a uma área de aproximadamente 13 x 13 km, que incluiria, além das zonas edificadas, parte dos parques envoltórios. Como referência, as distâncias projetadas entre os extremos das zonas residenciais, semelhantes nas duas direções, teriam em torno de 13 km.

paralelas e sem contato direto com as pistas do sistema expresso, delimitando as faixas verdes.

Definindo as unidades de vizinhança, no interior das zonas residenciais, foram previstas as vias de distribuição, que no seu conjunto constituiriam a *"malha" geral do sistema circulatório*.

A distribuição capilar dentro de cada zona foi prevista através de ruas de acesso local, muitas delas em *cul-de-sac*, cujo traçado foi projetado adequado às características de cada um dos setores da cidade.

Foi prevista, ainda, uma rede de caminhos para pedestres desenvolvida no meio dos jardins, abrangendo toda a cidade, sem cruzamentos diretos com as pistas do sistema viário, interligando, desse modo, as diversas zonas.

Zona central

Da zona central, na cota mais elevada da cidade (cota máxima 1.172 m), a vista da cidade seria privilegiada. Nesta zona foram previstos o centro urbano, o setor das embaixadas e o setor de residências em altura.

O centro urbano compreenderia o centro cívico, o centro cultural, a zona dos ministérios, o centro administrativo, o centro comercial e o conjunto do mercado. O centro cívico e o centro cultural seriam desenvolvidos lado a lado na face fronteira ao setor das embaixadas, ao longo de uma *avenida de caráter monumental*, com 1.500 m de extensão, destinada ao desfiles *cívico-militares*. No centro cívico foram reunidos o *Palácio do Governo*, o *Palácio do Legislativo*, o *Palácio do Judiciário*, o *Palácio Municipal*, com *Executivo e Legislativo*, e a *Catedral e Palácio Cardinal* em torno de uma *Grande Praça Cívica*, único espaço livre da zona central não tratado como jardim. Configurado como uma grande área retangular pavimentada, de aproximadamente 500 x 380 m, teria três dos seus lados ocupados pelos diversos edifícios isolados e sua face livre voltada para o interior do centro urbano, abrindo-se para o setor dos ministérios adjacente. No centro cultural previram *cinemas, bibliotecas, teatros, galerias de arte, hotéis, confeitarias etc.* Em seguida, no sentido leste-oeste, seriam encontrados os ministérios e as sedes das entidades autárquicas, seguido do *centro administrativo*, composto pelos *escritórios, bancos, etc.*, ambos os setores resolvidos em edifícios de gabarito alto, distribuídos em meio a jardins, solução adotada também no centro cultural. O centro comercial, já no lado oeste da zona central e próximo da estação rodoviária adjacente, foi *desdobrado em vários grandes blocos funcionando no tipo "Precint"*, ou seja, grandes conjuntos edificadas retangulares, de aproximadamente 250 x 600 m, servidos por ruas de acesso local nos seus quatro lados, de gabarito baixo, com múltiplos blocos interligados por passagens cobertas, formando pátios internos de proporções variadas, ora ajardinados, ora pavimentados. *Essa orientação visava proporcionar aos compradores uma circulação livre dos perigos oferecidos pelos veículos.* Distribuídos pelo centro comercial, foram previstos edifícios altos para hotéis. O conjunto do mercado foi localizado contíguo ao centro comercial, no extremo oeste do centro urbano, *o mais próximo possível da sua mais importante via alimentadora, que é a ferrovia.* Além do mercado central, nesse setor foram previstas as *áreas destinadas às atividades relacionadas com as indústrias de serviços, depósitos e armazéns.*

O setor das embaixadas foi projetado como um conjunto de edificações isoladas, situadas ao longo de uma via sinuosa, *num grande parque*.

Os *blocos residenciais especiais*, em altura, foram previstos para as habitações dos solteiros. Seus edifícios, assim como os demais edifícios altos, teriam um máximo de 30 m de altura.

A via perimetral do centro urbano teria sentido único, girando no sentido horário, para que aqueles que se dirigissem ao centro saindo dos veículos não tivessem que atravessá-la. Ruas de acesso local aos diversos edifícios seriam derivadas desta perimetral, algumas em *cul-de-sac*. A rede de caminhos para o acesso de pedestres teria suas ligações com as zonas residenciais contíguas cruzando em desnível as sucessivas pistas das vias expressas, da *parkway*, das vias subarteriais e das vias de distribuição.

Unidade de vizinhança padrão

As quatro grandes zonas residenciais foram organizadas em unidades de vizinhança padrão *de forma a se evitar grandes concentrações em determinadas áreas em detrimento de outras*. As zonas foram situadas em torno do centro urbano, procurando-se manter semelhantes as suas distâncias com este.

Cada uma das 83 unidades de vizinhança, definidas pelas vias de distribuição em superquadras de aproximadamente 950 x 1.000 m², abrigaria de 5.000 a 6.000 habitantes, admitindo-se uma família média de 5,2 pessoas, levando a uma densidade bruta geral de 57,5 habitantes por hectare. As moradias seriam constituídas exclusivamente por habitações unifamiliares, isoladas em lotes de área média de 480 m², resultando numa densidade residencial líquida de 110 habitantes por hectare. Em cada superquadra, 54% da área seria destinada aos lotes e 46% às áreas livres de uso coletivo. Os lotes teriam acesso por vias locais, com 9 m de largura e retornos a cada 150 m, derivadas das vias perimetrais da superquadra e terminadas em *cul-de-sac* no parque interior. Do outro lado dos lotes existiriam as veredas-parque, que convergiriam para um parque interior, *onde entre árvores, piscina, calma e silêncio seria desenvolvida a vida da comunidade*.

O escalão comunitário básico foi organizado em torno de uma vereda-parque, com cerca de 65 lotes e 340 moradores. Na vereda foram previstos dois *playlots* de 250 m², com raio de ação de 120 m, destinados cada um à recreação de 15 a 20 crianças de até 5 anos.

A unidade residencial foi configurada pela reunião de dois a três escalões básicos ou uma população de cerca de mil pessoas, definida pelo serviço de um jardim da infância para cerca de cem crianças de até 7 anos, com raio de ação de 300 m. Foram previstos, também, um *"social club"* e duas a três lojas, *destinadas ao comércio de artigos escolares e pequenas utilidades de uso doméstico*, associados ao jardim da infância. Esse conjunto foi situado no meio da vereda-parque central à unidade de residência, levando à suposição de que seria facultada a circulação coletiva através dos lotes familiares.

¹⁰² Pelo que pode ser deduzido, essas medidas referem-se às distâncias de eixo a eixo das vias de distribuição.

Servindo a toda unidade de vizinhança e suas diversas unidades de residência, foi previsto um conjunto de equipamentos no parque interior: um grupo escolar para cerca de 750 crianças de até 11 anos em dois períodos, um *playground* com área aproximada de 10.000 m², associado a um *playlot*, uma igreja e um centro comunitário, com salão de reuniões, salão de jogos, pequeno auditório, biblioteca, posto de saúde, cinema, unidade do corpo de bombeiros e *sub-repartições administrativas*.

Também servindo a toda a unidade de vizinhança foram previstos dois conjuntos para comércio e pequena indústria de serviço, localizados nas vias perimetrais à superquadra paralelas ao parque interior, contando com *supermercado, tintureiros, encanadores, sapateiro, eletricista, padarias etc.*

As unidades de vizinhança foram agrupadas em "clusters" em torno de onze centros principais, localizados no parque interior das unidades centrais a cada grupo, onde seriam encontrados *60 a 70 lojas diversas, correio, escola secundária, bancos, escritórios, igrejas, restaurantes, centro de comunidade, hospital e uma grande área de recreio ("playfield" e estádio distrital)*.

Outras considerações

A equipe apresentou no relatório um detalhado estudo do sistema de transporte coletivo, comparando o custo, o desempenho e o benefício de diversas alternativas, concluindo pelo trolebus.

Definiu cinco estágios de desenvolvimento da nova capital, num prazo total previsto de cinquenta anos para a construção completa da nova capital, discriminando as obras de cada uma das etapas, correspondentes a crescimentos de 100.000 habitantes.

Apresentou, também, estudos relativos ao abastecimento elétrico de Brasília.

COMENTÁRIOS DO JÚRI¹⁰³

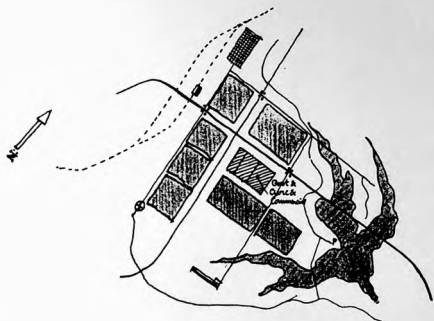
Críticas:

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:

1. *Bonito modelo de aldeia agrícola.*

¹⁰³ Módulo n° 8, edição especial: Brasília, op. cit., p. 16.

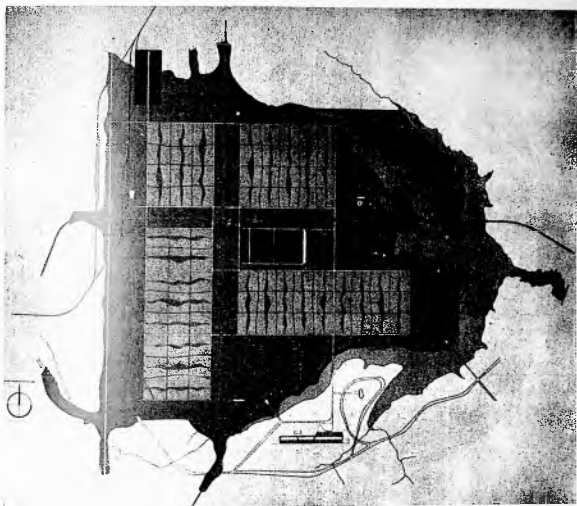


Críticas

1. Enormous length of road in addition to the main grid; but cross connections in centre of block.
2. 18 1/2 km from President's Palace to road (X)
3. Over-simplification of zones, with 3 in centre and the remainder all the same type of low density housing.
4. No capital city character.
5. Railway not a good entrance to city.

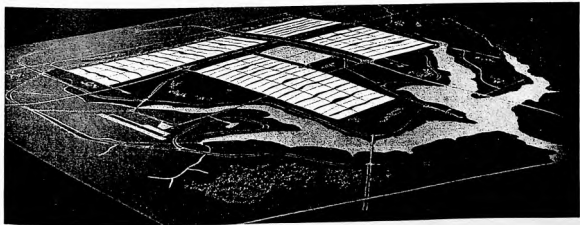
Advantages

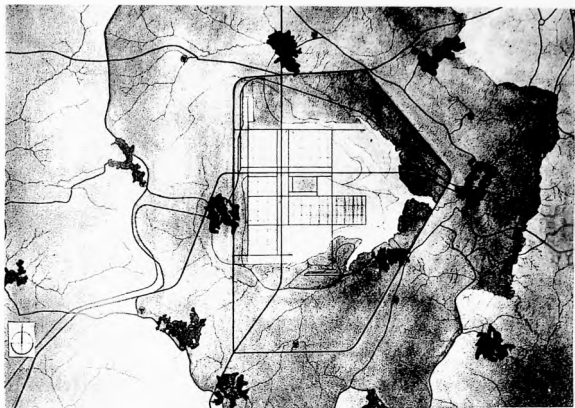
1. Cheaper model of agricultural village.



Traçado Básico

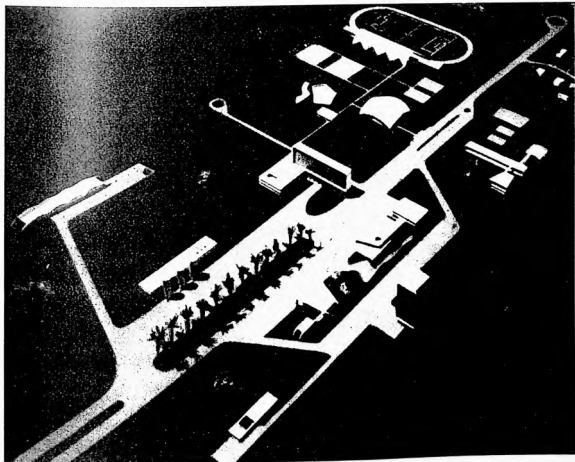
Vista Aérea do Esquema Básico

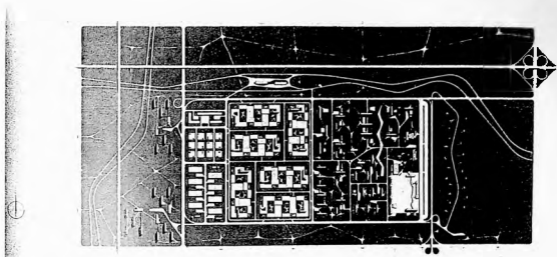




Cinta Verde (Green-Belt)

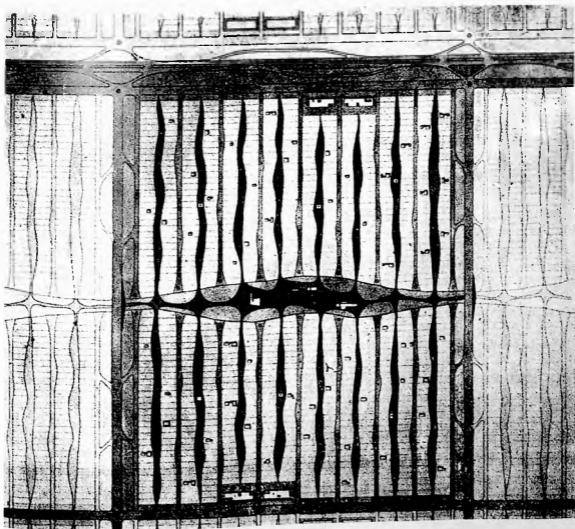
Centro Cooperativo Rural





Zona Central

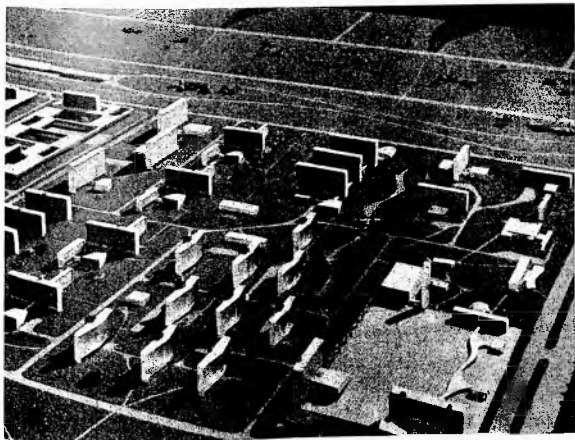
Unidade de Vizinhança





Vista Aérea do Centro Urbano

Vista Aérea do Centro Urbano



4. CONCLUSÃO

O estudo detalhado dos episódios que marcaram o Concurso Nacional do Plano Piloto da Nova Capital do Brasil e dos projetos premiados no certame permite que sejam elaboradas algumas hipóteses preliminares sobre o conjunto das propostas apresentadas e sobre a sua classificação, à guisa de conclusão.

Um juízo mais acabado dos conceitos e das soluções presentes na definição de cada uma das cidades projetadas será inevitavelmente forjado por um processo que não se encerra com o presente trabalho e que na verdade não tem fim, como é próprio da reflexão sobre os problemas da arquitetura e do urbanismo.

Por outro lado, a elaboração de uma crítica sistemática e abrangente sobre o conteúdo dos planos premiados demandaria um trabalho muito mais extenso do que a tarefa proposta por esta dissertação. Tal crítica acabaria por configurar-se como uma avaliação do próprio ideário urbanístico e arquitetônico moderno, exigindo para tanto um conhecimento que vai muito além daquele que o estudo dos trabalhos destacados no concurso permite construir.

Assim, são apresentadas a seguir apenas algumas idéias, que resultaram de uma primeira sistematização das conclusões engendradas pela leitura cuidadosa dos projetos e que pareceram oportunas.

4.1 OS SETE TRABALHOS

Lucio Costa, ao contrário do que as primeiras evidências pareciam mostrar, não ganhou o concurso com uma proposta menos consistente do que as dos demais concorrentes. Sua apresentação certamente era a mais modesta, como sugere Mario Pedrosa¹⁰⁴, mas seu plano piloto, por outro lado, era dos mais definidos.

Ao menos é esta a conclusão induzida pela leitura cuidadosa dos relatórios, a qual, infelizmente, não pôde ser devidamente complementada pela análise apropriada dos desenhos, capaz de revelar melhor o teor dos outros trabalhos. Da grande maioria das pranchas apresentadas remanescem apenas as precárias reproduções publicadas. Cabe, então, a ressalva da grande vantagem da apresentação de Lucio Costa nesta circunstância, ponderando-se, entretanto, que muitas das definições do planejamento urbano encontram um código mais apropriado no código não analógico da escrita do que no código analógico do gráfico, ao se constituírem como diretrizes de um processo cujas imagens não podem ter contornos totalmente definidos, e não como projetos de construções imediatas, este o caso da arquitetura. Desta forma, muitos dos detalhes, agora inacessíveis, dos desenhos compareceriam como simples ilustrações do plano e não como o plano propriamente dito.

¹⁰⁴ "A modesta apresentação de Lucio, um cartão e umas folhas datilografadas explicativas, com aqui e acolá uns croquis à mão para ilustrar o texto, em contraste com a suntuosidade e complexidade de outras apresentações, deixou o grande público atônito. Não compreendia a decisão do júri. E já, naturalmente, se começou a insinuar compadrio, cambalacho, até desonestidade. Uma firma construtora gastou com as maquetes e quadros de alumínio mais de 400 mil cruzeiros, ao passo que o vencedor tirou do bolso uns reais 25 cruzeiros com papel, lápis, tinta e borracha, e foi tudo que despendeu, além de umas dezenas de horas de trabalho. Com essa insignificância ganhou o prêmio de um milhão de cruzeiros. Que escândalo! / Não houve escândalo. Houve acerto em cheio da maioria da comissão julgadora." PEDROSA, Mario, *Reflexões em torno da nova capital, in Dos muros de Portinari aos espaços de Brasília*, op. cit., p. 308.

Na opinião do júri, a economia do trabalho de Lucio Costa devia-se ao fato de limitar-se apenas à definição e explicação daquilo que era oportuno saber na fase do Concurso, omitindo o que era sem propósito. A isso poderiam ser acrescentadas a grande capacidade de síntese revelada pelo arquiteto no uso das duas linguagens, gráfica e escrita, e a grande habilidade demonstrada na sua interação. Tanto que os documentos por ele elaborados, principalmente o relatório justificativo, ilustrado por croquis, acabaram por se transformar, entre os arquitetos brasileiros, em referências quanto ao modo de se propor idéias e apresentar projetos.

As diversas equipes premiadas elegeram diferentes problemas e modos de enfrentá-los. Algumas tiveram suas equipes limitadas aos profissionais envolvidos com a arquitetura e o urbanismo ou, no caso de Lucio Costa, ao trabalho solitário de um urbanista. Outras montaram grandes equipes multidisciplinares e foram muito além da definição do plano piloto. Estenderam os estudos à escala regional e levantaram exaustivos dados sobre sistemas específicos da cidade e sobre a hipotética economia e sociedade de Brasília e do Distrito Federal. Este é sobretudo o caso das equipes dos irmãos Roberto e de Cascaldi, Artigas, Vieira da Cunha e Camargo e Almeida. As equipes do primeiro grupo, mesmo quando defenderam estudos articulados das escalas urbanas e regionais, limitaram-se a definir e apresentar um plano físico-espacial para a cidade, sendo o de Mindlin e Palanti o mais esquemático, como a equipe defendia que deveria ser.

Entretanto, os problemas que se referiam ao plano piloto propriamente dito, sobretudo os relativos aos aspectos físico-espaciais, que não só davam conta das exigências do Edital, mas também constituíram a substância das propostas, revelaram-se bastante consensuais e foram estudados de forma semelhante. Em todos os planos encontram-se mais ou menos o mesmo programa urbano e a mesma organização deste. São constantes em todos os projetos a resolução das tipologias residenciais e do seu agrupamento em setores ou zonas, a definição dos centros governamental, cultural, de diversões, comercial e de negócios, das zonas industrial, militar e das embaixadas, a localização das estações ferroviária e rodoviária, do aeroporto, de centros hospitalares, da universidade, estádio, hipódromo, dos clubes de golfe, clubes esportivos e náuticos, dos jardins zoológico e botânico, o equacionamento da circulação em sistemas especializados e a previsão de etapas de desenvolvimento e de crescimentos futuros. Em quase todos esses aspectos a proposta de Lucio Costa inscreve-se entre aquelas que forneceram maiores detalhes nas suas soluções. A grande omissão do plano piloto vencedor parece ser a falta de considerações quanto ao crescimento futuro da cidade ou à criação de novos núcleos urbanos, na eventualidade do aumento da população acima do limite previsto.

As equipes que apresentaram uma infinidade de dados adicionais, em relatórios cuja massa de informações sem dúvida impressionava, não por isso conferiram aos respectivos planos pilotos qualidades suplementares. O principal valor de algumas dessas considerações reside no fato de terem se revelado como indicadores de estudos cujo desenvolvimento seria fundamental para as etapas subseqüentes da implantação de Brasília.

As estimativas de população apresentadas pelas equipes de Milmann, Rocha e Gonçalves, dos irmãos Roberto e de Cascaldi acabaram por concluir aquilo que o

Edital já havia estabelecido, ou seja, uma população urbana final, necessária à função administrativa da nova capital, de aproximadamente 500.000 habitantes. Embora a terceira equipe tenha levantado o problema importante da população construtora – que depois, na construção da cidade, não foi resolvido – e a primeira equipe tenha considerado um prazo muito mais extenso para a formação da população – chegando à cifra de 700.000 habitantes –, prevaleceram para o desenvolvimento das soluções urbanas dessas equipes, de um modo geral, os mesmos números adotados nas demais propostas. Mesmo os dados incrivelmente detalhados da composição da população, que permitiram aos irmãos Roberto estabelecer, entre outros, o número de funcionários de cada loja, não revelaram nada que não pudesse ser intuído.

Outros estudos, como os programas detalhados das redes de serviços urbanos apresentados pela equipe de Cascaldi ou o exame minucioso dos recursos e do seu financiamento necessários à construção da nova capital desenvolvido pela equipe dos irmãos Roberto, caracterizaram-se como informações complementares ao projeto da cidade e não como dados determinantes de sua solução.

Os planos regionais desenvolvidos por essas duas equipes seriam, certamente, de grande importância para o desenvolvimento equilibrado de todo o Distrito Federal, mas não se demonstraram um pré-requisito para a solução da nova capital, com conclusões capazes de revelar aspectos inesperados, que não puderam ser pressupostos pelas demais equipes. Nos seus planos urbanos, muito pouco parece decorrer das disposições regionais. Como determinação estrita destas encontra-se apenas o Centro Geral de Abastecimento do plano piloto da equipe de Cascaldi. Enquanto os dois planos regionais estabeleciam um caráter semelhante para a economia e para o território do Distrito Federal, as respectivas soluções urbanas resultaram bastante diferentes entre si, não apenas do ponto de vista da sua formalização, como também da sua conceituação, o que parece reforçar a noção de Lucio Costa de que Brasília não seria decorrência do plano regional, mas a sua causa, *um ato deliberado de posse, de um gesto ainda desbravador, nos moldes da tradição colonial*¹⁰⁶. Mindlin e Palanti apresentaram ponto de vista convergente com este, alegando que, por ocasião do Concurso, o que poderia ser colocado em questão era apenas a definição das linhas gerais da organização da cidade, devendo-se proceder, posteriormente, ao desenvolvimento detalhado de todos os estudos necessários, a partir do confronto das idéias apresentadas.

Para Mario Pedrosa, a opção de Lucio Costa foi lúcida:

*A sabedoria de Lucio Costa consistiu em aceitar a incongruência inerente ao programa, e, evitando toda solução de meio-termo, ou eclética, decidir resolutamente pelo lado inexorável, dadas as condições objetivas imediatas: o reconhecimento pleno de que a solução possível ainda era na base da experiência colonial, quer dizer, uma tomada de posse à moda cabralina, chanfrando na terra o signo de cruz ou numa evocação mais "moderna" e otimista, fazendo pousar docemente sobre sua superfície, a forma de um avião. Confiando, entretanto, em que? Numa esperança. Na esperança de que a vitalidade mesma do País lá longe, na periferia, queime as etapas, e venha de encontro à capital-oásis, plantada em meio ao Planalto central, e a fecunde por dentro.*¹⁰⁶

O prazo de menos de cinco meses para o desenvolvimento dos trabalhos parece ter se colocado como uma grande limitação para que fossem obtidos, a partir de uma avaliação científica dos problemas, estudos abrangentes, detalhados, consistentes e

¹⁰⁵ COSTA, Lucio, *Memória descritiva do Plano Piloto*, in *Lucio Costa: Registro de uma vivência*, op. cit., p. 283.

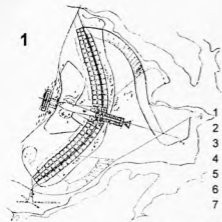
¹⁰⁶ PEDROSA, Mario, *Reflexões em torno da nova capital*, op. cit., p. 307.

coordenados com o plano físico-espacial urbano, como acreditava-se que deveriam ser os procedimentos do urbanismo. Para Norma Evenson, os estudos estatísticos desenvolvidos resultaram apenas em um gesto sem substância, numa tentativa de afirmação da idéia do planejamento científico.

Apesar de verdadeiro que muitos aspectos do planejamento de cidades envolvam estudos estatísticos, tal informação é reunida com propósitos específicos. Ao contrário, a informação agregada a alguns dos projetos do concurso de Brasília parece ter sido reunida mais ou menos ao acaso e foi essencialmente irrelevante para os planos apresentados. Em termos de projeto, todos os planos foram baseados em decisões intuitivas.¹⁰⁷

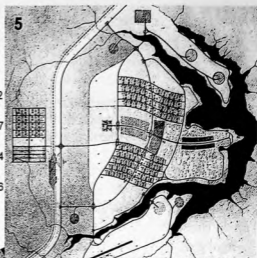
À medida que as propostas são conhecidas e estudadas, o grau e a qualidade da definição de cada uma das cidades projetadas, foco do Concurso, revelam-se mais distantes do que indicam as aparências das apresentações. Se o júri resolveu o concurso em tempo recorde, como denunciava o representante do IAB,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

¹⁰⁷ EVENSON, Norma, *Two brazilian capitals: architecture and urbanism in Rio de Janeiro and Brasília*, New Haven and London, Yale University Press, 1973, p. 141 (tradução minha).



1

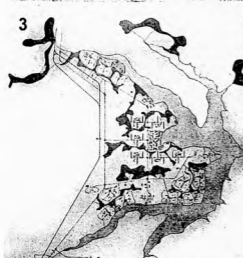
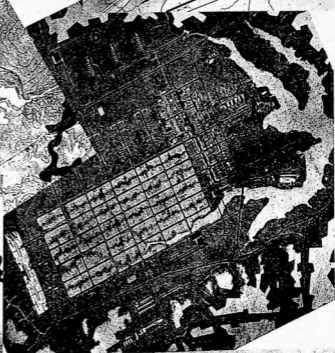
- 1 Plano Piloto nº 22
- 2 Plano Piloto nº 2
- 3 Plano Piloto nº 17
- 4 Plano Piloto nº 8
- 5 Plano Piloto nº 24
- 6 Plano Piloto nº 1
- 7 Plano Piloto nº 26



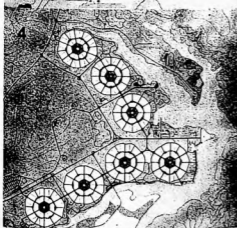
5



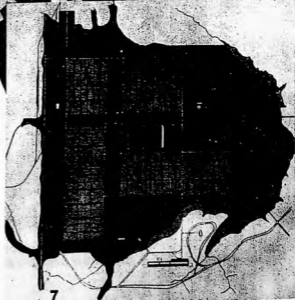
2



3



4



7

4.2 AS SETE PROPOSTAS

O momento do Concurso poderia ser caracterizado, sobretudo no Brasil, como o último de um período de forte consenso com relação aos preceitos arquitetônicos e urbanísticos. As propostas apresentadas para o concurso refletem este quadro. Para Evenson, todos os planos premiados estavam, em muitos aspectos, unidos pelo emprego similar de dispositivos do planejamento urbano largamente conhecidos.¹⁰⁸ De fato, muitos princípios declarados pelos concorrentes são semelhantes, várias soluções parecidas, mas existem algumas diferenças importantes nas cidades projetadas.

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.

Para todas as equipes, Brasília deveria ser uma cidade caracterizada como capital política do país, essencialmente administrativa, com seu comércio e indústria desenvolvidos apenas na medida da sua demanda interna. No entanto, nem todas preconizavam o mesmo caráter para a nova capital. Algumas defendiam que Brasília tivesse as qualidades de uma cidade de tamanho reduzido, além de limitado, onde a vida cotidiana local poderia ser mais bem desenvolvida, como as equipes de Milmann, de Cascaldi, dos irmãos Roberto e de Ghiraldini, as duas últimas condenando, inclusive, as cidades maiores que 100.000 e 200.000 habitantes, respectivamente. A equipe de Milmann procurou conciliar essa condição com a vocação, que acreditava própria de Brasília, de formar um grande conjunto urbano catalisador do desenvolvimento do interior brasileiro. Outras, se não defendiam o contrário, não destacavam essa característica como um atributo a ser perseguido, como a equipe de Rino Levi, Cerqueira Cesar e Carvalho Franco, a de Mindlin e Palanti e Lucio Costa, sendo que o vencedor parecia sugerir que Brasília deveria ter a qualidade de uma grande cidade ou, no mínimo, de uma cidade importante pela sua vida específica, ao desejar que a mesma se transformasse numa 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 tomar-se, com o tempo, num foco de cultura dos mais lúcidos e sensíveis do país.¹⁰⁹

Todos os planos pilotos conceberam esquemas fortemente marcados por princípios sem grande vinculação com as características do sítio onde seriam implantados. Esta parece ser a razão, como sugere Norma Evenson,¹¹⁰ para que o lago, principal elemento da paisagem local, não participasse direta e intensamente do espaço e da

¹⁰⁸ *Ibidem*, p. 140.

¹⁰⁹ COSTA, Lucio, *Memória descritiva do Plano Piloto*, op. cit., p. 283.

¹¹⁰ Ver EVENSON, Norma, *Two brazilian capitals: architecture and urbanism in Rio de Janeiro and Brasília*, op. cit., *The judgment*, pp. 140-144.

vida de nenhuma das cidades projetadas, tratado sempre como parte da área suburbana destas, de feição bucólica. Isto num país onde a grande maioria das cidades não apenas são costeiras, como sempre tiveram forte relação com a água, com seus espaços mais animados associados à proximidade desta. O contorno da represa era, provavelmente, por demais movimentado para que pudesse conviver com as desejadas soluções de organização evidente, racional e geométrica, próprias do urbanismo moderno. Evenson acrescenta que todas as propostas parecem mais diagramas ilustrativos de teorias urbanísticas do que planos adequados à sua situação específica e baseados em aplicações do conhecimento da realidade urbana brasileira. Projetos que parecem ter incorporado superficialmente as fórmulas ortodoxas do planejamento urbano e que muito pouco de inesperado produziram.

Do conjunto das sete propostas premiadas, duas, no entanto, apresentam soluções bastante singulares nos princípios urbanísticos modernos: a da equipe de Rino Levi e a dos irmãos Roberto. Tanto a verticalização das cidades como a noção de uma federação de unidades urbanas eram idéias já debatidas, mas em ambos os casos as equipes lhes conferiram uma feição radical. E o plano piloto de Lucio Costa, ao tratar com maior liberdade, com menos ortodoxia, os princípios consensuais¹¹¹, constituiu, em alguns aspectos, uma solução original, com diferenças importantes em relação aos demais trabalhos.

Os planos pilotos de Milmann, Rocha e Gonçalves, de Mindlin e Palanti, de Cascaldi, Artigas, Vieira da Cunha e Camargo e Almeida e de Ghiraldini e equipe

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.

O plano da equipe de Cascaldi apresenta-se com zonas claramente definidas, mas não configuradas como núcleos isolados e sim subordinadas a uma malha única de circulação viária. Esta, com porções diferenciadas, porém contínuas, configurou uma solução com lógica evidente e engenhosa no uso das vias de circulação para a estruturação urbana e para a diferenciação de seus setores. O papel estrutural da malha seria reforçado pela sua definição geométrica contrastada com os contornos da natureza local, destacados pela subordinação ao desenho sinuosos dos cursos d'água da configuração dos jardins interiores da cidade e, conseqüentemente, da trama de circulação dos pedestres. Foram, assim, obtidos lugares com feição particular dentro de uma estrutura regular. O plano piloto da equipe de Cascaldi aproxima-se, neste sentido, da solução de Chandigarh, como nos opinou Júlio Katinsky, colaborador do projeto. Cabe ressaltar a semelhança entre os dois projetos também no que se refere à localização do governo federal, destacado dos setores da vida local e situado num dos bordos da cidade, ressaltando-se que, no caso do plano brasileiro, a sede dos poderes supremos ainda participaria da malha, numa das suas porções diferenciadas, e associar-se-ia a um grande conjunto dedicado às atividades de interesse não só da cidade, mas regional e nacional também, o qual

¹¹¹ Lucio Costa, em *"Ingredientes" de concepção urbanística de Brasília*, in COSTA, Lucio, Lucio Costa: Registro de uma vivência, op. cit., p. 282, enumera, entre estes: "6° - *Estar desarmado de preconceitos e tabus urbanísticos e imbuído da dignidade implícita do programa: inventar a capital definitiva do país.*"

incluiria ainda o centro cultural, articulado com os edifícios da administração federal e municipal, o centro comercial, onde atividades governamentais complementares também foram propostas, e o grande Parque Nacional, repleto de equipamentos especiais.

Os planos da equipe de Milmann, de Mindlin e Palanti e da equipe de Ghiraldini caracterizam-se como conjuntos de núcleos urbanos ou zonas isolados por amplas áreas verdes, sem contato físico algum, ligados apenas pelas tramas de circulação, ainda que no projeto da equipe de Milmann o núcleo governamental, constituído pelos centros governamental e cultural e pelas respectivas zonas residenciais, tenha sido concebido como um único agenciamento urbano. Tal isolamento, proposital, parece ser uma decisão duvidosa, em virtude da desarticulação que traria para o conjunto urbano. Parece improvável que as grandes distâncias florestadas fossem correntemente percorridas a pé pelos habitantes da cidade, participando assim do cotidiano e espaço urbanos, como pressupunham essas equipes. Ao contrário, a vocação das zonas verdes intermediárias parece ser quase interurbana, se mantidas como bosques, ou de áreas disponíveis para ocupações futuras, caso fossem edificadas. Esta última possibilidade é indicada por Mindlin e Palanti no relatório justificativo de seu plano, cuja concretização, no entanto, seria contraditória com a separação desejada e proposta pelas três equipes.

O plano da equipe de Milmann, entre esses, é o que apresenta a estrutura geral mais elegante, coerente e de desenho mais concreto, ao ser associada ao contorno do lago, o qual, desse modo, poderia ser mais bem aproveitado pela população da cidade. A tangência, em alguns momentos, da malha geométrica de suas zonas com as margens sinuosas da represa permitiu a criação de situações desejáveis, conferindo diversidade ao espaço construído regular, a partir de diferenças naturais do sítio. Ao mesmo tempo, como destacou o júri em seus comentários, os setores de habitação da península norte e da margem sudeste do lago parecem propostas acertadas, por aproveitarem lugares privilegiados em termos da sua situação natural e trazerem, em certa medida, a represa para dentro da cidade, possibilitando que a segunda tirasse partido do potencial paisagístico da primeira.

O plano de Mindlin e Palanti não desfruta da presença do lago com a mesma intensidade, apesar de também ter alguns dos seus setores próximos da água, pois estes são dela separados por uma das vias de trânsito rápido do eixo norte-sul. Sua estrutura, ao contrário da de Milmann e equipe, parece ser mais contrafeita do que beneficiada pelo contorno d'água. A cidade parece não caber no espaço que lhe foi reservado, onde setores em tudo equivalentes resultam em tamanhos diferentes e, assim, aparentemente desproporcionais. A malha viária principal, supostamente acomodada a um sítio que não requeria acomodações, como indicam os demais projetos, com curvas quase imperceptíveis para quem por elas transitasse, não parece capaz de criar a variedade de situações desejada pelos arquitetos, nem desfrutaria da beleza de uma geometria nítida que lhe falta. Cascaldi e equipe, assim como Millmann e co-autores encontraram formas mais engenhosas de incorporar as particularidades da natureza local ao espaço construído.

A organização do plano piloto de Ghiraldini é a mais simples de todas. Quatro grandes zonas residenciais iguais em funcionamento e equivalentes em tamanho seriam desenvolvidas em torno do centro urbano, localizado com destaque no ponto

culminante da topografia. Mas essa simplicidade apresenta-se mais como um simplismo, ao não assumir uma radicalidade capaz de transformar-se no caráter da nova capital e ao ser geradora de um conjunto urbano demasiado indiferente, em que uma única regra geral valeria não só para os elementos estruturais, mas para todos os aspectos do espaço e do funcionamento da cidade. Por outro lado, o sistema de circulação, que contaria com um recomendável anel rodoviário, como o projeto de Cascaldi e equipe, parece excessivamente complicado na zona urbana. Os dois eixos principais propostos, constituídos pela justaposição de três sistemas de vias com papéis aí muito semelhantes, parecem mais dividir do que organizar a cidade.

Evenson refere-se a alguns dos planos pilotos premiados, sem discriminá-los, como excessivamente segregados na forma e simplistas no funcionamento urbano. Este é seguramente o caso da equipe de Ghiraldini. Sua solução residencial, de uma só tipologia para toda a cidade, ressaltando-se o pequeno núcleo de residenciais em altura do centro, parece inadequada para acomodar uma população que certamente teria hábitos e preferências variadas. A equipe de Cascaldi optou, também, pela configuração das três grandes zonas residenciais baseadas cada qual numa só tipologia, o que não favoreceria a coabitação de pessoas com perfis diferentes, em princípio desejável. A radical especialização dos setores de habitação desse plano piloto seria reforçada por aquilo que parece ser o seu maior problema: a extensão exagerada da cidade, decorrente da baixíssima densidade de 50 habitantes por hectare das zonas residenciais, que afastaria as diferenças. As dimensões previstas para a cidade escapam ao senso comum. São vários os elementos desmedidos, entre os quais as vias de acesso aos lotes da zona residencial 1, cuja configuração padrão teria em torno de monótonos 500 m de seqüências ininterruptas de casas em ambos os seus lados. É notória a insatisfação manifestada por Artigas com o projeto de sua equipe, em toda a seqüência de sua vida profissional, após o Concurso.

Os planos da equipe de Milmann e de Mindlin e Palanti previram setores residenciais semelhantes que parecem mais adequados, ao serem mais variados. Mindlin e Palanti apresentaram quatro alternativas, em que tipologias diferentes seriam colocadas lado a lado, e estabeleciam que outras deveriam ser estudadas, caso o plano fosse desenvolvido. A equipe de Milmann previu as zonas residenciais 1, 2 e 3 com uma mesma combinação de tipos de habitação e faixas comerciais, cuja configuração, além de parecer promover uma equilibrada articulação de diferentes escalas do espaço e da vida da cidade, acabaria por transformar esses setores, na prática, em lugares de uso misto. A dupla função de moradia e de trabalho seria caracterizada pela constituição de verdadeiros corredores de comércio e serviços, alternados com os corredores exclusivamente residenciais.

Os planos das equipes de Rino Levi, Cerqueira Cesar e Carvalho Franco e dos irmãos Roberto

Ambas as equipes apresentaram soluções originais para as disposições do urbanismo moderno. No entanto, o que parecem querer configurar como cidade e como sociedade têm naturezas muito diferentes.

Rino Levi, Cerqueira Cesar e Carvalho Franco desenvolveram um plano piloto cujos princípios então já discutidos e lançados principalmente por Le Corbusier foram desenvolvidos ao extremo. Propuseram a transposição de parte da malha horizontal tradicional das cidades para um sistema vertical. Não trataram simplesmente do

adensamento urbano. A imensa altura dos superblocos não conferiu à cidade que projetaram uma densidade urbana mais alta do que a de outros planos pilotos propostos. Rino Levi e equipe parecem ter sido movidos pela especulação sobre as possibilidades da nova feição que as cidades poderiam assumir no mundo moderno, de capacidades tecnológicas, sobretudo mecânicas, inéditas na história.

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 Lucio 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 e, conforme indica Evenson, com sérios problemas de viabilidade para a construção de uma cidade isolada no meio do Planalto Central, baseada na mais alta tecnologia, num Brasil onde o aço era raro e caro, e em prazos extremamente curtos.

O projeto, com toda experimentação, foi desenvolvido com habilidade e resultou bastante coerente em sua ordem própria. A solução do setor de habitação intensiva e do centro urbano é que desperta interesse. A concentração dos superblocos residenciais em torno do centro principal, implantados em áreas essencialmente livres e ajardinadas, parece mais próxima de realizar os ideais modernos de vida num ambiente urbano avantajado em sol, ar, vistas, presença da natureza e onde a circulação de pessoas se desse predominantemente a pé, do que as extensas zonas organizadas em superquadras, de feição mais ou menos suburbana, apresentadas em várias das outras propostas do Concurso. Os amplos espaços livres, que nos outros planos parecem desproporcionais, no plano de Rino Levi e equipe parecem ser equilibrados e integrados ao cotidiano urbano pelos imensos edifícios propostos. A grande altura parece tornar as distâncias generosas mais curtas e viáveis. Ao mesmo tempo, a transformação do chão da cidade num contínuo florestado e a disposição dos espaços construídos em altura parecem ser modos mais eficazes de integrar a cidade às cercanias rurais. Nos superblocos, a integração na vida cotidiana das belezas do campo e da natureza, como o lago, no caso de Brasília, não seria estabelecida por contato, mas por visão, única maneira desta ser conferida a muitos habitantes de uma mesma cidade.

Os superblocos foram concebidos com funcionamento análogo ao de uma malha urbana tradicional, com uma hierarquia de circulações e uma proporcional graduação de espaços de uso coletivo e particular. Evidentemente, não ofereceriam a mesma flexibilidade de experiências e de oportunidades de sociabilidade para a sua população, com seu zoneamento e suas circulações de lógica estrita. Seriam, assim, inevitavelmente organizados em condomínios de pequenas comunidades. Desse modo, neles os arquitetos estabeleceram as unidades de habitação. Para os escalões sociais mais abrangentes, optaram, coerentemente, pela organização dos espaços de convívio na horizontal, onde o intercâmbio social poderia ser menos previsível, o contato com a natureza mais intenso e a fruição das benesses urbanas mais variada. No espaço basilar e central do conjunto dos três superblocos, previram o centro distrital. O centro urbano, dentro desta lógica e contrastado dos setores residenciais pelo seu apego ao chão, teve um feliz agenciamento em torno da

pequena enseada que o lago oferecia. Os arquitetos parecem ter oposto um modo de vida privada ligado ao amplo espaço do território e não fundado, enraizado ao lugar, a um modo de vida pública ontológico das cidades, colado às particularidades construídas e naturais de um sítio. Desdobraram os conceitos modernos da vida plena, urbana e bucólica, em novos termos para o equilíbrio desta.

O resultado de suas proposições é tecnicamente possível, plasticamente muito atraente, como reconheceu o júri, e sugestivo do ponto de vista do seu funcionamento físico-espacial, ainda que duvidoso, pois não existem exemplos paralelos concretos que possam auxiliar na sua avaliação. Esta só pode se dar no plano da imaginação, sem que se tente encontrar no espaço proposto as qualidades usuais das cidades, devendo-se procurar apenas por aquelas que eventualmente existissem em lugar destas. No entanto, é sobre o processo que essencialmente subjaz à existência de uma cidade que surgem as maiores dúvidas. Seu crescimento teria necessariamente grandezas ou unidades discutíveis. Dificilmente seus passos poderiam ser muito diferentes dos 16.000 habitantes de cada superbloco, com as evidentes dificuldades de aporte de recursos financeiros proporcionais e de associação de tal população em momentos tão marcados. Incrementos duvidosos mesmo para uma cidade projetada, que deveria ser construída num prazo relativamente curto. Ao mesmo tempo, que transformações futuras seriam possíveis? Com seu projeto, os arquitetos colocaram o problema dos limites entre o que configura uma matriz, o tecido, a estrutura permanente de uma cidade e aquilo que é temporário, variado. Seriam os arcabouços estruturais principais e a rede de elevadores gerais essa matriz? Por outro lado, seriam as unidades para 500 habitantes de algum modo temporárias, passíveis de atualizações, reformulações e, se necessário, substituições?

Ao contrário dos irmãos Roberto, que procuraram recuperar a qualidade das pequenas vilas num arranjo metropolitano, o que parece ter seduzido Rino Levi e equipe foi o desfrute de uma escala espacial nova, até certo ponto latente nas metrópoles contemporâneas, a ser construída pelas máquinas nos percursos horizontais e verticais.

Os irmãos Roberto, com seu projeto muito original, para Evenson, formularam, no mínimo, um belo problema. No seu plano piloto não são encontradas zonas claramente demarcadas. São distinguidas unidades urbanas inteiras, auto-suficientes, numa idéia de metrópole "polinuclear". Com efeito, as grandes cidades são organizadas em torno de múltiplos centros. Sua solução, no entanto, parece ter reduzido a metrópole a algo que, por meio do trabalho intenso e sistemático, pudesse ser completamente resolvido. Tudo foi previsto e determinado. Na matriz espacial que configuraram não caberiam significativas transformações futuras, imprevistas. Por outro lado, a sua convicção absoluta nas qualidades das pequenas comunidades parece ter determinado o projeto em todas as suas nuances. Seu projeto, apesar de extremamente elaborado, parece ser esquemático demais para dar soluções convincentes.

Sua opção de transformar Brasília numa federação de pequenas cidades autônomas de 72.000 habitantes foi resolvida num desenho radical. A forma circular das unidades urbanas não apenas evocaria essa autonomia, como garantiria a sua permanência. Jamais poderia ser dissolvida em um contínuo urbano. Determinaria a

formação perene de comunidades marcadas. Se, neste arranjo, a vida comunitária poderia ser estimulada, como queriam os arquitetos, por que não também o provincianismo, o bairrismo e a criação de um sentido de rivalidade entre unidades? Nada foi previsto para dar um sentido de totalidade para a metrópole. Parecem faltar, no plano piloto, medidas que pudessem ser associadas ao tamanho e à escala da nova capital inteira, as quais, remetendo assim à idéia da sua unidade, favorecessem a formação do corpo social metropolitano. Uma autonomia exagerada foi conferida às unidades, cuja interação seria apenas funcional, estabelecida pela complementaridade das atividades metropolitanas de seus cores. Para os arquitetos, todas as unidades seriam equivalentes, sem dominantes nem satélites. No entanto, parece improvável que não fossem estabelecidas diferenças entre as mais centrais e as mais extremas, ou, ainda, entre as sete originais, à beira do lago, e as unidades adicionais, distantes deste, previstas para o crescimento futuro.

A forma circular, do mesmo modo que estabeleceria a fragmentação metropolitana, determinaria uma organização compartimentada do espaço interior da unidade. A estrutura poligonal de múltiplas direções condicionou a constituição de uma trama urbana descontínua, sem eixos predominantes e perspectivas extensas, com um sistema de circulação geral rarefeito. Nas unidades os arquitetos combinaram várias alternativas de habitação associadas aos serviços locais, conformando o quadro amplo e variado que desejavam para a convivência social. A organização dos diversos setores reforçou o caráter entrecortado, pretendido para estimular a formação das pequenas comunidades. O seu espaço foi ordenado, de um modo geral, pelo próprio agenciamento dos edifícios, em torno de pequenas praças de formas e proporções variadas, sem o estabelecimento de diretrizes funcionais e espaciais genéricas, subjacentes a elementos perenes e regulares, como vias ou parques interiores. Apenas nos setores de habitações unifamiliares previram uma estruturação do espaço urbano prévia à implantação das edificações. Puderam proceder dessa maneira por acreditarem que a análise sistemática da economia e da população permitiria o planejamento preciso de todos os detalhes da cidade. Previram e localizaram todas as funções e edifícios, articulados por sistemas de circulação de lógica estrita. No espaço quase labiríntico das unidades urbanas não existiriam dois caminhos equivalentes.

Seus problemas foram bem resumidos pelo júri: *embora seja um plano para a "cidade do bem-estar", é desumano a ponto de serem controladas e restringidas todas as posições e circulações.*¹¹²

Declaravam, no memorial, que repudiaram no plano a monumentalidade barroca das grandes capitais antigas. Marcelo Roberto, em artigo publicado no jornal *Correio da Manhã*, em 24 de março de 1957, discordando da avaliação do júri, polemizou:

Não acreditava, e nem acredito que uma capital seja um penteão. Acredito que uma capital, como qualquer outra cidade, é destinada a homens vivos e que a obrigação do planejador é procurar estabelecer as bases para a criação de comunidades felizes. Não admito que o homem assoberbado com as distâncias, perdido no turbilhão da megalópolis, vá emocionar-se com a extensão ou coincidências dos eixos das avenidas ou com a hierarquia da edificação. Não posso aceitar o conceito século XIX de "monumentalidade". Julgo que o monumental pode ser atingido por caminhos mais sutis, não implicando no esmagamento estardalhaçante do homem. Penso-o perfeitamente alcançável sem abandono da escala humana. Considero monumental o que respeitamos comovidos, não o que nos atordoa. Fico com as praças italianas, com San Marcos, Campo San

¹¹² Módulo no 8, edição especial: Brasília, op. cit., p. 15.

Giovanni e Paolo, Signoria, contra todas as perspectivas, "malls", "boulevards" e outras "grandiosidades" do "barroco revival".

E acrescentava:

Sabíamos, e os fatos vieram comprovar, que nossa proposta ainda era revolucionária e não seria apreendida com facilidade. Tratava-se de uma idéia nova. Analisamos com a precisão possível o seu funcionamento como estrutura social e econômica. Fizemos com a estrutura urbana o mesmo que Rino Levi fez com o esqueleto dos prédios que apresentou: providenciamos seus cálculos e os exibimos como demonstração de viabilidade.

Com "barroco revival", Marcelo Roberto referia-se ao projeto de Lucio Costa. Mario Pedrosa, discordando do conceito de monumentalidade do primeiro, respondeu:

Na verdade, o que era monumental no século passado, ou em outros séculos, continua monumental hoje. O monumental de antes nunca desrespeitou a escala humana. Quando desrespeita, já não há monumentalidade, mas exibicionismo bombástico (...) Muitas coisas respeitamos comovidos – o retrato de nossos pais, por exemplo; as relíquias de um herói ou de um santo, e ninguém se lembrará de falar a respeito de "monumentalidade" (...) O tocante é dado pelo amor aos detalhes, o monumental pelo amor à concepção global, à idéia, em detrimento daqueles. E isto independentemente do tempo e do espaço histórico.¹¹³

Pedrosa refere-se ao projeto dos irmãos Roberto como repleto de boas idéias. De fato, vários aspectos são atraentes, como a proximidade de todas as unidades do lago, o sistema de circulação coletiva baseado em esteiras mecanizadas, cuja formulação no plano parece bastante factível, as praças centrais dos *cores*, o *monorail* para o transporte coletivo metropolitano, entre outros.

O crítico sugere, por outro lado, que lhe teria faltado o amor à concepção global. Afirma que faltou *uma idéia*. A *visão total* capaz de conferir à nova capital o sentido, inclusive monumental, que lhe seria devido. E parece ter razão.

O plano piloto de Lucio Costa

O mesmo Mario Pedrosa afirma reiteradamente que Lucio Costa ganhou o Concurso com *uma idéia*. Refere-se ao fato de que seu plano piloto foi o que melhor configurou uma cidade inteira, que pudesse ser apreendida na sua totalidade. De fato, mais do que imagens de espaços solenes, monumentais, de passagens marcantes, que não deixavam de existir, como convinha, a imagem que Lucio Costa construiu para Brasília foi aquela da cidade toda. A forma de um avião pousado, a forma de uma cruz, a forma dos dois eixos que sintetizam a nova capital.

Lucio Costa não pensou em salvar as pequenas comunidades com fórmulas revolucionárias, nem em princípios transformadores do espaço urbano tradicional. Não separou a cidades em zonas isoladas ou subordinadas a uma malha geral, onde fossem aplicados os princípios mais atuais do urbanismo. Pensou, *desarmado de preconceitos e tabus urbanísticos e imbuído da dignidade implícita do programa*,¹¹⁴ numa capital moderna de 500.000 mil habitantes, *capaz de tomar-se, com o tempo, num foco de cultura dos mais lúcidos e sensíveis do país*,¹¹⁵ reportando-se, para isso, à experiência histórica dos estabelecimentos humanos e às técnicas de então do urbanismo.

¹¹³ PEDROSA, Mario, *Reflexões em torno da nova capital*, op. cit., pp. 314-315.

¹¹⁴ COSTA, Lucio, "Ingredientes" da concepção urbanística de Brasília, op. cit., p. 282.

¹¹⁵ COSTA, Lucio, *Memória descritiva do Plano Piloto*, op. cit., p. 283.

Os colegas concorrentes de Lucio, alguns deles eminentes na sua especialidade, perderam-se nos pormenores. Partiram das partes para o todo, enquanto ele fez a démarche inversa. É que nele o pensador venceu o técnico.¹¹⁶

Foi, assim, capaz de elaborar um plano piloto claro, onde todos puderam ver uma cidade concreta, com qualidades urbanas conhecidas e desejadas, reconfiguradas pelas possibilidades modernas, e vislumbrar os espaços monumentais da nova capital federal, os espaços recolhidos da vida cotidiana dos seus moradores, os espaços densos e concentrados da vida gregária de seus cidadãos e os espaços de feição naturalista e rústica do recreio bucólico. E vislumbrar, ao mesmo tempo, na simplicidade de seu talhe moderno, reminiscências da ordenação urbanística das cidades tradicionais na homogenia de suas superquadras, dos eixos e perspectivas de Paris na extensão dos eixos monumental e rodoviário-residencial, dos *lawns* ingleses nos seus amplos espaços verdes, da intensa animação da Times Square, de Piccadilly Circus, de Veneza e da rua do Ouvidor no seu intrincado centro de diversões, do caráter telúrico das cidades antigas no uso da pedra à mostra na construção de suas plataformas fundamentais.

Para que seu plano fosse assim compreendido, intuído em toda a sua complexidade e não visto num desenho esquemático, em muito contribuiu a hábil ênfase dada no uso da descrição verbal, com a redação sugestiva do seu relatório.

Lucio Costa, em vez de aplicar os princípios estritos do urbanismo moderno, adequou-os às situações concretas e específicas de Brasília, ponderando-os com as lições da história. Parece ser desta liberdade e sensatez no trato dos instrumentos do planejamento urbano que decorrem as qualidades do seu projeto, no qual são encontrados todos os atributos preconizados pelo princípios urbanísticos modernos em uma solução específica do arquiteto, em alguns aspectos inovadora. Dos riscos originais em cruz às unidades de vizinhança entremeadas e metropolitanas.¹¹⁷

Separou as funções em setores claramente definidos, caracterizados livremente de acordo com as necessidades físico-espaciais específicas de seu uso, conferindo a necessária diversidade à cidade. No entanto, garantiu a unidade da capital, capaz de torná-la *civitas* e *urbs* ao mesmo tempo, reintegrando, conforme indica Matheus Gorovitz,¹¹⁸ as diversas funções nas escalas urbanas da vida dos seus habitantes, a escala monumental, a escala residencial ou cotidiana e a escala gregária, identificadas com a própria essência da cidade e determinantes do seu arcabouço

¹¹⁶ PEDROSA, Mário, *Reflexões em torno da nova capital*, op. cit., p. 310.

¹¹⁷ Matheus Gorovitz demonstra que Brasília filia-se a uma sucessão de projetos urbanos que revelam a tendência progressiva de integrar as áreas residenciais ao contexto da cidade. Suas unidades de vizinhança, ao contrário de suburbanas, qualificam-se metropolitanas. A cidade deve às disposições de seu plano original, reafirmadas pelo seu desenvolvimento efetivo, a forma entremeadada, heterônoma e extrovertida de seus setores habitacionais. "(...) excluídos os jardins de infância e a escola primária, os demais equipamentos se situam e são acessíveis diretamente pelas vias de interligação setorial, ou seja, sem renunciar ao caráter local, favorecem sua utilização por todos os usuários da cidade. Podemos afirmar que o modo, como estes equipamentos são articulados à cidade, promove um intercâmbio capaz de transcender as relações de vizinhança, criando, pelo compromisso com a trama urbana e com o sistema viário, espaços de mediação entre o domínio do morador e o domínio do cidadão." GOROVITZ, Matheus, *Unidade de vizinhança marca o modo de vida brasileiro*, in *Revista da Codeplan*, Brasília, Codeplan, janeiro de 1991 pp. 46-52.

¹¹⁸ Matheus Gorovitz desenvolveu a hipótese, na qual nos baseamos, de que, através da noção de escala, a concepção do plano piloto de Lucio Costa pode ser mais bem compreendida e avaliada naquilo em que difere e supera as teses funcionalistas do Ciam. GOROVITZ, Matheus, *Brasília uma questão de escala*, op. cit.

estrutural: o eixo monumental e o eixo rodoviário-residencial entrecruzados e a plataforma que resolve o cruzamento, com o centro de convivência social e de diversões subjacente.

Projeteu, assim, uma cidade onde seria possível a clara percepção e identificação de cada um dos seus domínios, conciliadas com a noção sempre presente da capital como um todo. Onde os recintos da vida pública foram livremente tratados em amplos espaços de um parque linear. Onde os espaços da vida privada seriam recolhidos e íntimos, porém encadeados numa única seqüência uniformemente ordenada e fortemente vinculados entre si e com o todo urbano. E onde os espaços da vida coletiva foram previstos densos e concentrados, favoráveis aos encontros e ao convívio social e concebidos para promover a articulação das duas escalas anteriores, ao marcar a presença de um eixo no outro. Uma cidade marcada por uma total correspondência entre espaço e função, numa ordem evidente. O "ovo de Colombo", para Mario Pedrosa.¹¹⁹ Uma cidade marcada pela continuidade, onde os âmbitos local e metropolitano seriam amplamente interligados, porém claramente demarcados, permitindo uma vida de múltiplas experiências, na qual, para Gorovitz, cada um seria simultaneamente morador e cidadão. Onde a fluidez e a justa polivalência do espaço urbano ofereceriam flexibilidade para os desdobramentos que só a sua história futura seria capaz de revelar.

Lucio Costa parece ter sabido distinguir no seu plano piloto aquilo que teria permanência daquilo que seria temporário e, conseqüentemente, estabelecer um projeto verdadeiramente urbanístico. Sua proposta parece ser, entre todas, a que melhor configurou uma matriz capaz de ordenar o processo contínuo de transformações que é próprio da existência das cidades. O arquiteto conferiu um caráter definitivo à nova capital a partir das obras infra-estruturais e da determinação do jogo da ocupação, localizando usos, densidades e gabaritos. Não definiu edifícios, pois estes não seriam definitivos, a não ser a simbólica torre de televisão. *Projeteu, essencialmente, dois eixos, dois terraplenos, uma plataforma, duas pistas largas num sentido, uma rodovia no outro, (...) as quadras (...) apenas niveladas e paisagisticamente definidas, com as respectivas cintas plantadas de grama e desde logo arborizadas (...). De uma parte, técnica rodoviária, de outra técnica paisagística de parques e jardins.*

Holford, destacando talvez a maior qualidade do plano piloto de Lucio Costa, fez a seguinte afirmação, referindo-se ao desenvolvimento dos planos definitivos, o que não a invalida para a consideração de todos os projetos continuados que Brasília, como uma cidade qualquer, exigia:

(...) uma idéia que pode desencadear outras subseqüentes é o que existe de mais valioso na civilização. E era isso que cabia ao júri buscar no concurso da Nova Capital.¹²⁰

De fato, o plano definitivo colocado em prática teve grande fidelidade às idéias originais, apesar do deslocamento de toda a cidade na direção do lago, seguindo a recomendação do júri, e do aumento da capacidade dos setores residenciais de 500.000 para 700.000 habitantes, com a criação das superquadras 400, a leste do eixo rodoviário-residencial, dos setores de habitações geminadas, a oeste do mesmo

¹¹⁹ Ver PEDROSA, Mario, *Reflexões em torno da nova capital*, op. cit., p. 309.

¹²⁰ HOLFORD, William, in *Módulo nº 8*, edição especial: Brasília, op. cit., O Concurso para o Plano Piloto, Declarações de Membros do Júri, p. 24.

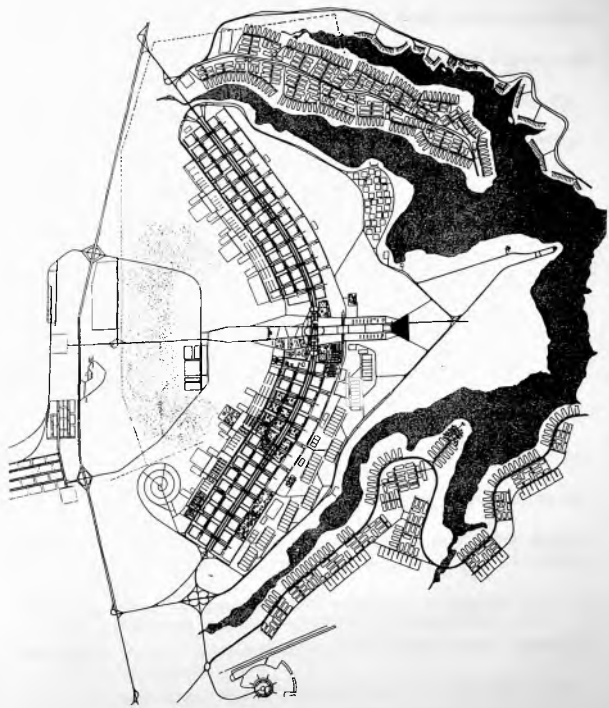
eixo, e da previsão da ocupação das penínsulas do lago com as casas isoladas em lotes, além da definição de inúmeros estabelecimento complementares. Evidenciou, como primeira e não pequena transformação, que qualquer nova demanda para Brasília logo encontraria lugar na sua estrutura, sem romper com sua natureza.

No entanto, o caráter geral da cidade parece ter ficado deliberadamente mais próximo das soluções ortodoxas do urbanismo moderno, distanciando-se de algumas das imagens sugeridas no plano piloto. As cintas arborizadas de enquadramento das superquadras nunca foram desenvolvidas, motivando reiterados pedidos de Lucio Costa para que fossem executadas. O centro de diversões, tal com foi concebido, concentrado, intrincado e animado nas adjacências da plataforma, igualmente não foi construído e parece não ter tido um substituto à altura. As plataformas arrimadas de pedra também desapareceram e nada de uma técnica milenar compareceu. De um modo geral, todas as referências que Lucio Costa fez, em seu plano piloto, às cidades de que gostava ou a alguma tradição passada foram desconsideradas no plano definitivo. Parecem fazer falta, no sentido de dar soluções mais ricas às disposições modernas de Brasília, vislumbradas no plano piloto original.

Mesmo assim, mesmo com os descompassos do planejamento de todo o Distrito Federal e talvez porque as possibilidades de transformação de Brasília fossem mais amplas do que aquelas que o próprio Lucio Costa imaginou, o arquiteto afirmou em 1987, modestamente:

*(...) Brasília está funcionando e vai funcionar cada vez mais. Na verdade, o sonho foi menor que a realidade. A realidade foi maior, mais bela. Eu fiquei satisfeito, me senti orgulhoso de ter contribuído.*¹²¹

¹²¹ Relatório do Plano Piloto de Brasília, op. cit., p. 8.



Plano Piloto Definitivo

BIBLIOGRAFIA

- A-H&I
→ ARENT, Hannah, *A condição humana*, Rio de Janeiro, Editora Forense Universitária, 1991.
- ARTIGAS, João Batista Vilanova, *Arquitetos Brasileiros - Brazilian architects*, São Paulo, Instituto Lina Bo e P. M. Bardi / fundação Vilanova Artigas, 1997.
- ARTIGAS, João Batista Vilanova, *Caminhos da Arquitetura*, São Paulo, Pini - Fundação Vilanova Artigas, 1987.
- ARTIGAS, João Batista Vilanova, *Função Social do Arquiteto*, São Paulo, Nobel - Fundação Vilanova Artigas, 1989.
- BENEVOLO, Leonardo, *A cidade e o arquiteto*, São Paulo, Perspectiva, 1984.
- BENEVOLO, Leonardo, *História da arquitetura moderna*, Perspectiva, 1976.
- Brasília trilha aberta*, Brasília, Catálogo da Exposição, Governo do Distrito Federal, Secretaria da Cultura e Fundação Cultural do DF, 1986.
- BRUAND, Yves, *A Arquitetura Contemporânea no Brasil*, São Paulo, Perspectiva, 1981.
- CASCALDI, Carlos, *Brasília: futura capital federal, plano piloto; relatório apresentado à comissão julgadora do Concurso para o plano piloto da nova capital federal*, São Paulo, 1957.
- CHOAY, Françoise, *O urbanismo, utopias e realidades, uma antologia*, Série Estudos, Perspectiva, 1979.
- CONNOR, Steven, *Cultura Pós Moderna. Introdução às Teorias do Contemporâneo*, São Paulo, Edições Loyola, 1992.
- COSTA, Lucio, *Sobre Arquitetura*, Porto Alegre, Publicação do Centro dos Estudantes Universitários de Arquitetura, 1962.
- COSTA, Lucio, *Lucio Costa: Registro de uma vivência*, São Paulo, Empresa das Artes, 1995.
- CRULS, Luiz, *Relatório da Comissão Exploradora do Planalto Central: Relatório Cruls*, edição especial do centenário da Missão Cruls - 1892-1992, Brasília, CODEPLAN, 1992.
- EVENSON, Norma, *Two brazilian capitals: architecture and urbanism in Rio de Janeiro and Brasília*, New Haven and London, Yale University Press, 1973.
- FRAMPTON, Kenneth, *Modern architecture, a critical history*, London, Thames and Hudson Ltd, third edition, 1992.
- GHIRALDINI, Milton Carlos, *Brasília: plano piloto*, São Paulo, Construtécnica, 1957.
- GOROVITZ, Matheus, *Brasília uma questão de escala*, São Paulo, Projeto, 1985.
- GOROVITZ, Matheus, *Os Riscos dos Projetos - Universidade do Brasil, Rio de Janeiro, 1936*, São Paulo, dissertação de mestrado, FAUUSP, 1989.

- HOLSTON, James, *A Cidade Modernista, Uma Crítica de Brasília e sua Utopia*, Companhia das Letras, 1993.
- KATINSKI, Júlio, *Leituras de arquitetura, viagens, projetos*, livre docência, FAUUSP, São Paulo, 1990.
- KNESSE DE MELLO, Eduardo, *Brasília: história e estórias*, São Paulo, Demais Editoração e Publicação, 1992.
- KOPP, Anatole, *Quando o moderno não era um estilo e sim uma Causa*, São Paulo, NOBEL/EDUSP, 1990.
- LE CORBUSIER, *Por uma arquitetura*, São Paulo, Perspectiva, 1981.
- LE CORBUSIER, *A carta de Atenas*, HUCITEC/EDUSP, 1989.
- LE CORBUSIER, *A arte decorativa*, São Paulo, Martins Fontes, 1996.
- MARTINS, Carlos, *Arquitetura e Estado no Brasil - Elementos para uma investigação sobre a constituição do discurso moderno no Brasil; a obra de Lúcio Costa (1924/1952)*, São Paulo, dissertação de mestrado, FFLCHUSP, 1987.
- MARX, Murillo, *Cidade no Brasil terra de quem?*, São Paulo, Nobel, Editora da Universidade de São Paulo, 1991.
- PEDROSA, Mário, *Dos murais de Portinari aos espaços de Brasília*, São Paulo, Editora Perspectiva, 1981.
- Relatório do Plano Piloto de Brasília*, ArPDF, CODEPLAN, DePHA, Brasília: GDF, 1991.
- ROUANET, Sérgio Paulo, *As razões do iluminismo*, São Paulo, Companhia das Letras, 1987.
- SANTOS, Cecília Rodrigues dos, *Le Corbusier e o Brasil*, São Paulo, Tessela: Projeto Editora, 1987.
- ZAPATEL, Juan Antonio, *Brasília, habitação em superquadra, avaliação pós-uso*, São Paulo, dissertação de mestrado, FAUUSP, 1992.

ARTIGOS

- FERRAZ, Geraldo, *Construção da nova capital Brasília*, in *Habitat*, nº 37, São Paulo, dezembro de 1956.
- GOROVITZ, Matheus, *Unidade de vizinhança marca o modo de vida brasileiro*, in *Revista da Codeplan*, Brasília, Codeplan, janeiro de 1991.
- KNESSE DE MELLO, Eduardo, *Porque Brasília*, in *brasília*, São Paulo, edição Acrópole 256/257, 2ª edição, 1960.
- MAIA, Francisco Prestes, *Mudancistas e fiqistas*, in *Brasil - Arquitetura Contemporânea*, nº 10, Rio de Janeiro, 1957.
- MATTOS, Joaquim de Almeida, *A mirabolante nova capital brasileira*, in *Brasil - Arquitetura Contemporânea* nº 9, Rio de Janeiro, 1957.

- MENDES**, Horácio, *Brasília e seus Antecedentes*, in *brasília 40*, número especial de 21 de abril de 1960, Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil - Novacap.
- PINHEIRO**, Israel, *Uma realidade: Brasília*, entrevista, in *Módulo*, nº 8, edição especial: Brasília, Rio de Janeiro, julho de 1957.
- ROBERTO**, Marcelo, *Sobre a nova capital*, in *Arquitetura e Engenharia*, nº 42, Belo Horizonte, novembro-dezembro de 1956.
- SANTA ROSA**, Jason Barroso, em texto apresentado na exposição sobre o projeto de Belo Horizonte, na II Bienal Internacional de Arquitetura, São Paulo, 1993.
- TELLES**, Sophia da Silva, *Lúcio Costa: monumentalidade e intimismo*, in *Novos Estudos* nº 25, outubro de 1989, São Paulo, Centro Brasileiro de Análise e Planejamento (CEBRAP).

PERIÓDICOS

- Arquitetura e Engenharia*, nº 41, Belo Horizonte, julho-agosto de 1956.
- Arquitetura e Engenharia*, nº 42, Belo Horizonte, novembro-dezembro de 1956.
- Arquitetura e Engenharia*, nº 44, Belo Horizonte, março-abril de 1957.
- Arquitetura e Engenharia*, nº 45, Belo Horizonte, maio-julho de 1957.
- Arquitetura e Engenharia*, nº 46, Belo Horizonte, agosto-outubro de 1957.
- Aujourd'hui, art et architecture*, nº 13, Paris, junho de 1957.
- Brasil - Arquitetura Contemporânea*, nº 10, Rio de Janeiro, 1957.
- brasília*, nº 40, número especial de 21 de abril de 1960, Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil - Novacap.
- brasília*, São Paulo, edição Acrópole 256/257, 2ª edição, 1960.
- Engenharia, Órgão Oficial do Instituto de Engenharia*, nº 209, abril de 1960, São Paulo.
- Habitat*, nº 27, São Paulo, fevereiro de 1956.
- Habitat*, nº 29, São Paulo, abril de 1956.
- Habitat*, nº 35, São Paulo, outubro de 1956.
- Habitat*, nº 37, São Paulo, dezembro de 1956.
- Habitat*, nº 40-41, São Paulo, março-abril de 1957.
- Habitat*, nº 42, São Paulo, maio-junho de 1957.
- Habitat*, nº 45, São Paulo, novembro-dezembro de 1957.
- Módulo*, nº 8, edição especial: Brasília, Rio de Janeiro, julho de 1957.