

## Concurso para o Plano Piloto de Brasília, 1927-1957: projetos dialéticos

Competition for the Brasilia Master Plan, 1927-1957: Dialectical Urban Design

**Jeferson Tavares**

Instituto de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, Brasil

### Resumo

O objetivo é discutir a contribuição dos planos pilotos de Brasília, derivados do concurso de 1957, para a cultura urbanística brasileira à luz do projeto nacional de desenvolvimento. O argumento central é de que os 32 projetos elaborados entre 1927 e 1957 para a nova capital federal brasileira sintetizam a diversidade do repertório arquitetônico e urbanístico a partir do diálogo entre formas e expressões contraditórias e controversas, mas capazes de serem sintetizadas por um traço comum constituinte da formação da identidade nacional. Com a finalidade de demonstrar esse argumento, o texto apoia-se no conceito de dialética de Antonio Candido e nos marcos teóricos do urbanismo estrangeiro e nacional, do século XVIII ao século XX. Metodologicamente, as análises foram elaboradas a partir de fontes primárias e pela revisão crítica e historiográfica das interpretações hegemônicas e das leituras contemporâneas. Como discussão, apresenta os elementos que estruturam o conjunto das propostas baseados na análise estética e técnica dos 25 projetos recuperados. E como conclusão, retoma o argumento inicial buscando comprovar o aspecto dialético desses projetos, tendo na proposta de Lúcio Costa uma forte evidência do que se propaga na consolidação de uma cidade e de um símbolo nacional.

Palavras-chave: Brasília, concurso, plano piloto, projetos dialéticos

### Abstract

The goal is to discuss the contribution of Brasília's master plans, derived from the 1957 competition, to Brazilian urban culture in the light of the national development project. The central argument is that the 32 projects created between 1927 and 1957 for the new Brazilian federal capital synthesize the diversity of the architectural and urban planning repertoire based on the dialogue between contradictory and controversial forms and expressions, but capable of being synthesized by a common feature of the formation of national identity. In order to demonstrate this argument, the text is based on Antonio Candido's concept of dialectics and the theoretical frameworks of foreign and national urbanism, from the 18th to the 20th century. Methodologically, the analyzes were prepared from primary sources and through the critical and historiographical review of hegemonic and of contemporary interpretations. As a discussion, it presents the elements that structure the set of proposals based on the aesthetic and technical analysis of the 25 projects recovered. And as a conclusion, it returns to the initial argument seeking to prove the dialectical aspect of these projects, with Lúcio Costa's proposal providing strong evidence of what propagates in the consolidation of a city and a national symbol.

Keywords: Brasília, competition, master plan, dialectical urban design

## Introdução

O Concurso Nacional do Plano Piloto da Nova Capital do Brasil foi realizado no início da segunda metade do século XX (entre setembro de 1956 e março de 1957, no Rio de Janeiro-RJ) e foi representativo de dois principais movimentos: da consolidação de um amplo repertório técnico e estético até então em construção no ideário arquitetônico e urbanístico brasileiro; e da enorme reverberação de soluções, conhecimentos e ideias nas décadas posteriores ao longo da segunda metade do século XX, nas soluções urbanísticas das cidades brasileiras. Considerado por muitos historiadores como um marco modernista, entendemos que a análise do concurso (que inclui seus antecedentes, seu desenvolvimento, suas críticas, seus resultados e a cidade construída) apresenta um panorama mais complexo que aquele que está circunscrito no que se convencionou denominar de modernismo brasileiro.

Pois, os projetos apresentaram-se experimentais, diversos e até controversos, condições que nos permitem denominá-los projetos dialéticos. Alcinha justificada pelas contradições que acompanham Brasília desde o debate de construção de uma nova capital no interior do país (a partir do século XIX) até sua consolidação como metrópole (no século XXI). E se justifica por expressar os aspectos da formação de uma identidade nacional que não se resume ao ideário modernista, mas que se completa pelos embates entre o arcaico e o moderno, o nacional e o estrangeiro, o rural e o urbano.

No campo urbanístico, as três dezenas de projetos elaborados para Brasília, entre 1927 e 1957, representam as principais matrizes urbanas de então. Recuperaram as referências coloniais e as experiências nacionais e as uniram aos paradigmas urbanísticos internacionais. Resgataram a tradição de uma cultura construída no passado colonial e no modelo desenvolvimentista, mas também nas matrizes estrangeiras, nos avanços tecnológicos e no debate internacional. A dialética, a junção dos opostos, portanto, está presente na essência de cada projeto, como um sinal culturalmente perene que ajuda a explicar a identidade nacional. O que nas reflexões de Antonio Cândido seria essa dialética do localismo e do cosmopolitismo, uma tensão entre o dado local (a substância da

expressão) e os moldes estrangeiros (como forma da expressão), interpretados como superioridades e não exclusivamente deficiências supostas ou reais (Candido, 1980, pp. 109-110 e 120). É esse conceito que será incorporado às análises dos projetos para Brasília na busca pelo seu entendimento na cultura nacional e à luz de um projeto mais amplo de desenvolvimento que se forma ao longo da primeira metade do século XX.

Os projetos para Brasília não se filiaram a uma única vertente urbanística e também não estiveram afastados daquelas mais proeminentes, o que permite definir o marco teórico pelas referências interdisciplinares. Pois, ao responderem aos aspectos daquela sociedade da primeira metade do século XX, expressaram nos traçados e argumentos uma estrutura de um pensar e de um fazer urbanístico autenticamente nacionais porque foram dialéticos. Suas soluções não apenas estavam atualizadas ao debate internacional, mas também estavam adaptadas às novas realidades, inclusive de representação do Estado e operando como catalisador da identidade nacional pela arquitetura e pelo urbanismo integradas ao debate cultural, artístico, econômico, político e geográfico.

Os projetos são representativos da valorização da iniciativa estatal, da obra pública com qualidade; da expressão simbólica da arquitetura; da emergência do profissional liberal de arquitetura e urbanismo; da sua organização de classe; das faculdades pioneiras; da exploração plástica dos materiais como o concreto armado e o vidro; dos avanços tecnológicos para grandes vãos e arrimos; das soluções viárias complexas; da industrialização nacional; e da imagem de um país em desenvolvimento. A infraestrutura, como se verá, está no centro dessas relações, muito embora tenha sido invisibilizada pela historiografia que preferiu valorizar o discurso às soluções. E assim atribuiu ao traçado da capital construída (a implantação legada por Lúcio Costa) diferentes imagens que variaram do abstrato (risco) ao figurativismo (cruz, pássaro, avião) e pouco contribuiu para reconhecer o aspecto técnico e estético empegados. Ao construir uma imagem pueril e utópica como um sopro de inspiração que concebe uma cidade *ex novo*, colaborou na minimização das disputas e dos conflitos sobre a transferência da capital federal do litoral para o interior, de toda a rede de conhecimento técnico, dos entraves administrativos e, principalmente, da

formulação de um projeto de nação no qual Brasília foi uma peça estrategicamente importante.

Para demonstrar essa construção a partir do concurso de 1957, o presente artigo está baseado em Tavares (2014) a partir de atualizações, revisões e avanços recentes. É composto por essa introdução que busca problematizar o tema pelo conceito de dialética de Antonio Candido como apoio teórico para a relação com a cultura nacional. A contextualização ocorre na segunda parte pela identificação dos antecedentes ao concurso que ao longo de cinco décadas proporcionaram condições seguras para a construção da cidade em três anos (entre 1957 e 1960). E pela análise dos seis projetos precedentes. A terceira parte, metodologicamente, está fundamentada na pesquisa histórica de fontes primárias e na desnaturalização das leituras hegemônicas sobre as análises dos projetos do concurso. Essa parte apoia-se nos marcos teóricos que buscam demonstrar a circulação das ideias e seus referenciais, sua diversidade de linguagem, de representação, de exploração técnica e de funcionalidade nos projetos. Na quarta parte, apresentamos os projetos por categorias de análises para demonstrar a diversidade da cultura urbanística brasileira daquele período e reforçar o argumento de projetos dialéticos. As discussões propostas na quinta parte estão embasadas na revisão da crítica e da historiografia buscando evidenciar os elementos invisibilizados por elas e que, ao nosso ver, explicam com profundidade a essência dos projetos. E, sobretudo, o traço comum a eles. Por isso, evitamos nessa introdução apresentar o estado da arte sobre o assunto, pois segue de forma atualizada na quinta parte. As conclusões retomam o argumento central fundamentado pelo conceito de dialética buscando comprovar como a análise do conjunto dos projetos pode deflagrar um novo entendimento sobre a cultura urbanística brasileira que se propaga e define a segunda metade do século XX, no Brasil. E sobre o próprio simbolismo de Brasília dentro dessa cultura.

### **Antecedentes de Brasília: a construção de uma nação**

Os fatores que favoreceram a construção de Brasília no único mandato presidencial de Juscelino Kubitschek (entre 1956 e 1961) foram

resultantes de uma extensa, porém permanente, defesa pela transferência da capital federal do litoral para o interior do país. Esse processo de mais de cinco décadas subsidiou estudos, argumentos e iniciativas que desencadearam o resultado do concurso em março de 1957 e a inauguração da cidade em 21 de abril de 1960.

Desde o século XVIII, mitos e fatos foram interpretados como elementos conjunturais da mudança. Marques de Pombal, em 1761, teria antevisto as possibilidades de interiorização da capital da colônia com benefícios ao governo português (metrópole colonizadora do Brasil) para a fiscalização da exploração mineral (Vitor, 1980, pp. 38-39). Hipólito da Costa, com formação em Coimbra, defendeu a independência do Brasil entre 1808 e 1823 (a independência foi proclamada em 1822) por meio de um jornal brasileiro editado na Inglaterra, *Correio Braziliense*, com recorrentes propostas pela transferência da Capital Federal para a região centro-oeste do país. Em 1821, proposta por José Bonifácio, uma carta sugeria às cortes de Lisboa uma definição do local para a interiorização da capital federal, na latitude 15°. Em 1822, deputados de Lisboa sugeriram o nome de Brasília para a cidade e em 1823 retomaram o tema defendendo sua construção em região equidistante das demais capitais.

Os estudos que definitivamente subsidiaram as principais decisões iniciaram-se com Francisco Adolfo de Varnhagen, o Visconde de Porto Seguro, no qual relatava sua viagem ao centro-oeste do Brasil para identificar o melhor lugar para a nova capital (Varnhagen, 1978). Os demais estudos seguiram os marcos constitucionais: constituições de 1891, no período imperial; de 1934 e de 1937, no período do Estado Novo; de 1946, no período democrático. A essas constituições foram constituídas comissões que proporcionaram subsídios técnicos e mobilizaram a classe política em debates ao redor do tema e da construção de um projeto nacional de desenvolvimento que envolveu estratégias de “colonização”, defesa e ocupação territorial.

A Comissão Exploradora do Planalto Central do Brasil, iniciada em 1892 e liderada pelo astrônomo Luiz Cruls (Cruls, 1894), foi a primeira iniciativa oficial de delimitar o sítio a ser destinado ao futuro Distrito Federal. A expedição percorreu mais de 4.000 km demarcando os 14.400 km<sup>2</sup> do

Distrito Federal ao fim de 26 meses, reafirmando a faixa entre os paralelos 15° e 16° de latitude como lugar preferencial. Foram atribuídas a essa comissão os estudos do botânico, paisagista e engenheiro hidráulico francês Auguste F. M. Glazou sobre a possibilidade de um lago artificial integrar o conjunto das soluções para a nova capital. Posteriormente, esses estudos concretizaram-se com o Lago Paranoá.

A Comissão de Estudos para a Localização da Nova Capital do Brasil iniciou-se em 1946 (Comissão de Estudos para Localização da Nova Capital do Brasil, 1948) liderada pelo General Djalma Polli Coelho, com foco nas determinações estratégico-militares e geopolíticas da transferência da capital federal. Durante os estudos dos recursos naturais, da demografia e das formas de financiamento do empreendimento, alguns deputados buscaram, sem sucesso, alterar o local para a região do Triângulo Mineiro a partir da formulação de uma nova concepção geográfica de planalto central que o incluísse nessa categoria.

Em 1953 foi instituída nova comissão, a Comissão de Localização da Nova Capital Federal liderada pelo General Aginaldo Caiado de Castro que ampliou para 77.000 km<sup>2</sup> a área de estudos. E a empresa norte-americana *Donald Belcher & Associates Inc.* foi responsável pela definição de 5 poligonais com potencial para receberem a nova capital com população de 500.000 habitantes numa área de cerca de 1.000 km<sup>2</sup> (Donal J. Belcher and Associates, 1957).

Em 1954, a última comissão que foi criada para esse fim, a Comissão de Planejamento da Construção e da Mudança da Capital Federal, foi liderada pelo Marechal José Pessoa Cavalcante de Albuquerque e foi a responsável pela escolha definitiva do Sítio Castanho para instalar o Distrito Federal (Albuquerque, 1958; Vitor, 1980, 194). Dessa comissão originou-se a Subcomissão de Planejamento Urbanístico, em 1955, que promoveu estudos urbanísticos (por Raul Pena Firme, Roberto Lacombe e José de Oliveira Reis), plano de energia hidroelétrica (engenheiro-eletricista General João de Saldanha da Gama com o professor Ernani da Mota Rezende) e os primeiros estudos de águas e dos coletores gerais dos esgotos (engenheiro Francisco Saturnino de Brito Filho) (Albuquerque, 1958).

A Subcomissão propôs a vinda de um estrangeiro como responsável pela coordenação do projeto da cidade buscando repetir a fórmula empregada em 1936 quando Le Corbusier orientou as ideias iniciais do edifício do Ministério da Educação e Cultura (MEC) em substituição ao concurso de projetos arquitetônicos que havia sido realizado. Le Corbusier já havia declarado interesse em participar desse processo por meio de correspondência ao presidente da república (*Arquitetura e Engenharia*, 1956, s.p), inclusive atribuindo a denominação de *plan pilote* como sinônimo do projeto para a nova capital em carta intermediada pelo embaixador do Brasil nos Estados Unidos, Hugo Gouthier (Lopes, 1996, pp. 90-91). Contudo, a proposta não avançou frente ao reconhecimento do potencial profissional dos arquitetos e urbanistas brasileiros capazes de serem responsáveis pela concepção da nova capital.

Essa trajetória demonstra que não houve, a priori, um consenso sobre a definição do local e da maneira da construção da nova capital. Mas, que essa decisão foi uma construção geopolítica, ideológica e econômica embasadas pelo planejamento. Pois, no governo de Juscelino Kubistchek, a construção de Brasília foi incorporada ao Programa de Metas e transformada na meta-síntese de sua plataforma eleitoral, integrando-se aos 30 objetivos iniciais. Tornou-se um emblema de sua gestão e uma infraestrutura nacional articuladora de outras infraestruturas em rede como as rodovias, as conexões aéreas, a integração de capitais estaduais, etc. (Moreira, 1998, pp. 28-32). E consolidava uma iniciativa anterior de Getúlio Vargas, de “colonização” do interior do país (chamado Brasil Central), que havia ocorrido pela campanha Marcha para o Oeste lançada em 1938. Essas ações articulavam-se a um projeto amplo e de longo prazo de desenvolvimento e de identidade nacionais que envolveu agentes da arquitetura moderna brasileira (Martins, 1992, pp. 71-76) em diferentes governos.

Como peça do planejamento de Kubistchek, a nova capital respondia a três principais direcionamentos em escala nacional: ao desenvolvimento do Centro-Oeste; à reorganização das comunicações físicas terrestres em todo o país pela integração rodoviária das capitais estaduais; e, principalmente, à criação de uma imagem de nação moderna e integrada cujo

símbolo nacional seria uma cidade inovadora. Seis projetos urbanísticos (Figura 1) corresponderam a esse processo, entre 1927 e 1955, e precederam o concurso nacional subsidiando essas determinações.

O primeiro plano (autor desconhecido, de 1927) está vinculado à valorização das terras no planalto central após a instalação da pedra fundamental da nova capital, em Planaltina, que ocorreu em 1922. Encontrado no Cartório de Registros de Imóveis na mesma cidade, o projeto demonstra o pragmatismo de uma proposta simples e vinculada aos interesses imobiliários. Conformava o modelo internacional de traçado monumental de uma cidade como forma de expressar a grandiosidade da capital federal, mas sem atribuir qualquer indício de sua função administrativa. Com outras iniciativas foi motivador de vendas de lotes nas imobiliárias de São Paulo-SP e Rio de Janeiro-RJ como oportunidade de investimentos na nova capital federal.

O plano de T. F. Almeida, de 1929 (Almeida, 1930), historiador brasileiro, também propôs uma cidade com traçado geométrico e monumental. Incorporou a setorização de instituições públicas e definiu uma estrutura urbana por praças, parques, vias, quadras, lotes e equipamentos de infraestrutura. O centro foi definido pela Praça da República e o desenho se conformou como uma narrativa histórica dos principais marcos nacionais e personalidades internacionais iluministas e republicanas. O projeto foi um instrumento da construção histórica da América homenageando intelectuais pelos nomes de ruas e praças. Em posição de destaque, reservou uma das avenidas principais para receber o nome do presidente que construiu seu plano.

O plano de C. Portinho, de 1936 (Portinho, 1939a; Portinho, 1939b), engenheira, pode ser compreendido como um manifesto vanguardista em meio à predominância acadêmica de traçados barrocos e foi elaborado como sua tese de doutorado. É a primeira proposta com acesso aos estudos das comissões e se vincula exclusivamente aos modelos de cidades modernistas. Estabeleceu uma grelha ortogonal organizada por setores funcionais (trabalho, lazer, circulação e habitação) com destaque ao papel da moradia. A circulação foi marcada pela incorporação de experiências internacionais (viadutos e cruzamentos) e

evidenciada por uma grande plataforma central destinada aos transportes ferroviário e aéreo. Estava alinhado ao momento de desenvolvimentismo industrial e buscou responder à era racional e mecanicista. Nos edifícios, substituiu o terraço-jardim por praias artificiais para o banho de sol adaptando um modelo internacional aos hábitos nacionais.

O plano de J. Machado, de 1948 (Machado, 1948), deputado federal, abordou a questão da circulação nacional a partir da nova capital no centro geográfico do país. Definiu um grande sistema de circulação radial-perimetral integrando os modais rodoviário, ferroviário e fluvial à nova capital. Para a construção da cidade criou uma metodologia a partir de uma planilha de obras e financiamentos como forma de comprovar e garantir a viabilidade do empreendimento pelos investimentos públicos e privados.

O projeto de J. A. de Mattos Pimenta, médico, jornalista e fundador da Bolsa de Imóveis do Rio de Janeiro, da década de 1950 (Pompéia, 2002), reafirmou a inserção de diferentes agentes na concepção da nova capital, sobretudo pelo mercado imobiliário. Os documentos dos projetos não puderam ser encontrados, porém as imagens de reportagens possibilitam identificar uma linguagem próxima às referências urbanísticas francesas, inglesas e alemãs. Grande conhecedor e defensor do planejamento urbano, Mattos Pimenta circulou entre as principais instituições da elite carioca (como o Rotary Club) defendendo as reformas urbanísticas (Pimenta, 1926) que empregou na sua proposta.

Por fim, o projeto de R. Lacombe, R. Pena Firme e J. O. Reis, professores da Universidade do Brasil e membros da Subcomissão federal, propôs em 1955 (Silva, s.d) um estudo de implantação estruturado por um traçado viário e algumas setorizações, apropriando-se das principais vertentes urbanísticas internacionais. O saneamento foi um dos elementos estruturais do traçado, com diálogos com o plano de Saturnino de Brito. Suas soluções aproximaram-se substancialmente das soluções do projeto de Portinho reforçando as condições mais concretas de uma cultura urbanística que foi se assentando ao longo da primeira metade do século XX.

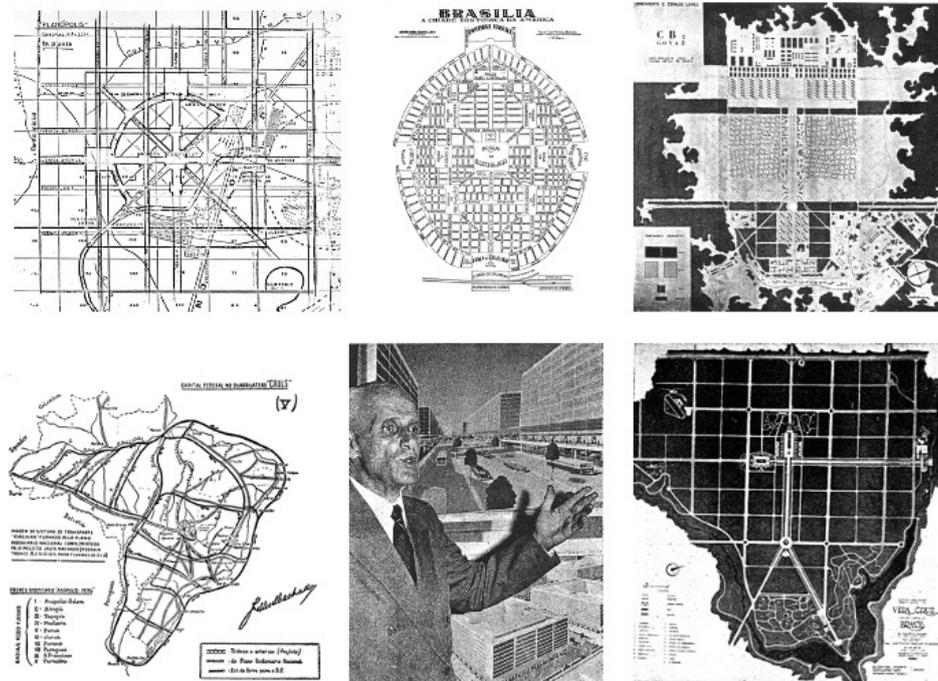


Figura 1. Projetos e planos para Brasília antecedentes ao concurso, entre 1927 e 1955. Propostas de 1927 (autor desconhecido), Theodoro F. Almeida (1929), Carmem Portinho (1936), acima. Propostas de Jales Machado (1948), J. A. de Mattos Pimenta (década de 1950), Roberto Lacombe, Raul Pena Firme e José de Oliveira Reis (1955), abaixo. Tavares, 2014.

Sinteticamente, pode-se afirmar que esses projetos foram concebidos num período de conformação da cultura urbanística nacional; seus autores divergiam na formação profissional induzindo diferentes e até contraditórias formas de atuação; não necessariamente estavam vinculados ao Estado, muito embora foram motivados por suas ações; e experimentaram fontes e referências diferenciadas, não havendo homogeneidade, por exemplo, nem na definição do local escolhido. Mas, coletivamente representam os principais anseios urbanísticos vigentes nesse período e a trajetória da consolidação de alguns paradigmas que se tornariam vigentes a partir de então.

### Concurso para o Plano Piloto de Brasília, 1956 a 1957

Todas essas condições possibilitaram certo grau de segurança para que Juscelino Kubistchek assumisse a construção da capital como marco político de sua gestão. A realização do concurso

para a escolha do plano piloto esteve vinculada à criação de uma empresa pública responsável pela nova capital, a NOVACAP. A NOVACAP foi criada em 1956 como estratégia para reunir apoiadores do presidente, bem como os políticos de oposição pela atribuição de cargos com responsabilidades. Seus objetivos centravam-se no planejamento e construção da nova capital; nas negociações de posse e empréstimo de imóveis da área; e na coordenação de todos os projetos e obras necessárias para a construção da cidade (Lopes, 1996, pp. 135-140).

O edital (Brasil, 1956) foi a peça chave para a compreensão das principais determinantes dos projetos apresentados, pois definiu a população de 500.000 habitantes, a localização da cidade e a criação de um lago com lâmina d'água inicialmente prevista na cota 997 e que foi posteriormente alterada para a cota 1000. Disponibilizava os estudos existentes sobre a área e exigia como material a ser entregue: a) o 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); e b) um relatório justificativo.

Houve 62 inscritos com variedade de profissionais e empresas. Nessa lista podem ser encontrados nomes como o de Paulo Antunes Ribeiro, que se tornaria membro do júri; e de Lúcio Costa, que diversas vezes havia negado participação no concurso ao ser convidado por outros arquitetos e escritórios. Uma única mulher concorrente, Sonia Marlene de Paiva; e algumas construtoras e firmas especializadas em engenharia. Carlos Frederico Ferreira, Luiz Saia entre outros conhecidos inscreveram-se, porém, não participaram. Assim, foram 26 projetos apresentados e duas grandes polêmicas: a ausência de A. E. Reidy justificada por Carmem Portinho (Portinho, 1997) por entender que se tratava de um concurso com cartas marcadas. E o horário da entrega do projeto de Lúcio Costa (Costa, 1995, 319) que teria ocorrido às 23 horas do último dia (Escolhido o plano-piloto..., 1957), portanto fora do horário determinado por telegrama enviado pela NOVACAP aos concorrentes que estabelecia o limite da entrega para as 18 horas.

O júri (cuja lista inicial incluía Walter Gropius, R. Neutra, Percy J. Marshall, Max Lock, Alvar Aalto, Clarence Stein, Le Corbusier e Mario Pane) foi definido por: Israel Pinheiro, presidente da NOVACAP; Paulo Antunes Ribeiro, representante do Instituto dos Arquitetos do Brasil; Luiz Hildebrando Horta Barbosa, representante da Associação dos Engenheiros; Oscar Niemeyer e Stamo Papadaki, dois representantes do departamento de urbanismo da NOVACAP, sendo este último o responsável pela edição das primeiras obras de Niemeyer no exterior, além de ser professor da Universidade de Nova Iorque; William Holford, assessor de Urbanismo do Governo Britânico, um dos responsáveis pelo plano regulador de Londres e planejador da capital da Rodésia; e André Sive, arquiteto francês conselheiro do Ministério da Reconstrução. O resultado final selecionou sete finalistas: primeiro colocado, projeto 22 de Lúcio Costa; segundo colocado, projeto 02. Boruch Milmann, João Henrique Rocha e Ney Fontes Gonçalves; terceiro e quarto colocados, projeto 08. M.M.M. Roberto e equipe, e projeto 17. Rino Levi, Roberto Cerqueira César e L. R. Carvalho Franco; quinto colocado, projeto 01. Carlos Cascaldi, João

Vilanova Artigas, Mário Wagner Vieira da Cunha e Paulo de Camargo e Almeida; projeto 24. Henrique E. Mindlin e Giancarlo Palanti; e projeto 26. Construtécnica S/A (*Módulo*, 1957). O voto separado de Paulo Antunes Ribeiro, que não assinou a ata final, discordava da seleção e sugeria um grupo formado por dez equipes concorrentes para elaborar um projeto definitivo independente daqueles apresentados (Ribeiro, 1957b).

As justificativas do júri, as revistas especializadas e os jornais valorizaram as características dos projetos finalistas, com foco nas soluções vanguardistas. Contudo, a análise da totalidade dos projetos comprova outros aspectos, mais ricos e representativos da diversidade da cultura urbanística que se fixava naquele momento, no Brasil, a despeito de todos os confrontos entre os nacionalismos e estrangeirismos do ideário nacional.

Os projetos foram direcionados pelas concepções da tradição politécnica e das belas artes. No Brasil, a primeira metade do século XX nos grandes centros urbanos foi marcada pela instalação de ensinos especializados, instituições de classes voltadas para essa área, constituição de leis e normas de construção e a propagação de informações nacionais e internacionais através de publicações (documentos, levantamentos, revistas, livros e manuais especializados). Essas condições possibilitaram, ao longo das décadas, constituir uma cultura urbanística híbrida, heterogênea que gozava das principais atualizações estrangeiras sem abandonar as tradições.

Esse amplo repertório está presente nos projetos do concurso. E, diante da diversidade do conjunto, não é possível afirmar que houve vertente hegemônica, nem tampouco exclusiva adesão a conceitos nacionais ou internacionais. Houve, porém a conformação de um processo diverso na articulação de diferentes escolas arquitetônicas e urbanísticas, incluindo aquelas contraditórias entre si. Assim, podemos enumerar alguns temas recorrentes ao longo desse meio século de produção urbanística encontrados nos projetos.

Nas referências estrangeiras, os projetos dialogaram com os ideais utópicos do início do século XIX pela ambição de projetar uma cidade como um objeto controlado que expressasse os valores de uma nova sociedade por soluções ligadas às novas tecnologias, indústria e teorias

médicas. Prevaleram, também, os modelos e métodos de planejamento e projeto urbano do racionalismo de Le Corbusier, principalmente pelos exemplos da Cidade para 3.000.000 habitantes de 1922, do *Plan Voisin* de 1925 e da *Ville Radieuse* de 1935 (Le Corbusier, 1989); os ideais pinturescos de E. Howard e R. Unwin, e a retomada de valores tradicionais de Camillo Sitte (Sitte, 1992). Algumas experiências alemãs como o *Zoning*, norte-americanas como as *Neighborhood Units*, francesas como o grupo *Economie et Humanisme* e inglesas como as *New Towns* denotam o hibridismo e o grau de atualidade das propostas. A apropriação dos conceitos dos Congressos Internacionais reflete a peculiaridade do diálogo entre os opostos, sobretudo pela constante sobreposição entre as diretrizes preconizadas pelo CIAM IV pela Carta de Atenas (Le Corbusier, 1989) e pelo CIAM VIII com o debate do coração da cidade (Tyrwhitt; Sert; Rogers, 1952). A cidade de Washington (de P. C. L'Enfant, 1791-1792) e de Chandigarh (de Le Corbusier, Pierre Jeanneret, Jane Drew e Maxwell Fry, de 1951), ambas capitais federais, também foram mencionadas como referências.

Das experiências nacionais, foram referenciados preceitos e obras de melhoramentos e embelezamentos de Saturnino de Brito, Pereira Passos, Alfred Agache e Prestes Maia. Pode-se destacar também a continuidade relativa à prática de criação de novas capitais estaduais republicanas projetadas por Aarão Reis (Belo Horizonte-MG, 1894-1898) e Atílio Correia Lima (Goiânia-GO, 1934), sobretudo em relação às sedes administrativas, as praças cívicas, áreas públicas, áreas verdes e parques. Anhaia Mello (CEPEU) e Pe. Lebreton (SAGMACS) podem ser considerados as principais referências em planejamento e pesquisa urbana pelos seus modelos e métodos de plano e projeto que se reproduziram nas propostas.

Na arquitetura, as referências foram os edifícios lâminas, os blocos residenciais, anfiteatros, a monumentalidade e a pureza da linguagem propagadas por Le Corbusier, Mies Van der Rohe, Walter Gropius entre outros. Os ideais sociais, a linguagem e o programa das experiências dos conjuntos habitacionais de Pedregulho e da Gávea projetados por A. E. Reydi nas décadas de 1940 e 1950, no Rio de Janeiro, são referenciadas em algumas das soluções habitacionais e no programa dos edifícios.

Indiretamente, estão presentes as soluções propagadas nas reformas urbanas europeias da segunda metade do século XIX (de Paris, 1856 a 1870; de Barcelona, 1850; da *Ringstrasse* de Viena, a partir de 1860), bem como da Teoria Geral da Circulação de Eugène Hénard, 1911. Os projetos da cidade linear de Soria y Mata, 1882; da cidade industrial de Tony Garnier, 1917; da *Radburn*, de Clarence Stein e Henry Wright, 1927; e as referências de planejamento regional do *Regional Planning American Association* (ligadas ao pensamento urbano de L. Mumford, H. Wright, C. Withaker, B. McKay, Alexander Bing e Clarence Stein) também são reconhecidas nos projetos. E as experiências do Plano de Abercrombie para Londres, de 1944; e do *New Towns Act*, 1946, ficam muito evidentes nas propostas de expansão urbana por cidades satélites.

Quanto à formação dos concorrentes, os projetos distinguiram-se por serem conduzidos por um único arquiteto (Costa, 1991) ou por equipes interdisciplinares (Cascaldi et al, 1957; Roberto et al, 1957). Consultores educacionais, agrícolas, calculistas, sociólogos, estatísticos, artistas, agentes da saúde e sociais representaram algumas das disciplinas envolvidas. Nessas, os projetos exploraram o entorno, propuseram mudanças sociais e envolveram planos abrangentes muito além do exigido pelo edital. E as citações a grupos e movimentos nacionais e estrangeiros esclarecem algumas das referências adotadas, como as ideias do *urban design* (Guimarães, 1957) do CEPEU (Ghiraldini, 1957), do movimento *city beautiful* (Ribeiro, 1957a), da Carta de Atenas (Saraiva et al, 1957) e de cidade-jardim (Camargo, 1957).

A implantação da cidade foi orientada, majoritariamente pelos critérios técnicos topográficos e a delimitação da lâmina d'água originada do represamento que formou o Lago Paranoá. Foram consideradas a drenagem natural, a distribuição da água para a cidade (Milmann e al, 1957) e a captação do esgoto. O ponto mais alto do sítio também foi recorrentemente abordado como elemento estético importante na setorização de alguns planos para a localização da torre de comunicações (Roberto et al, 1957; Costa, 1991) e dos centros da cidade (Ghiraldini, 1957). As margens do lago foram ocupadas pelos setores de lazer e esporte. Alguns poucos projetos

distanciaram-se do lago e propuseram uma implantação dispersa pelo sítio (Cascaldi et al, 1957; Ribeiro, 1957a; Ghiraldini, 1957). Apenas duas equipes restringiram-se a pequenas porções do sítio para a implantação de toda a cidade (Saraiva et al, 1957; Levi et al, 1957).

Estudos regionais (Cascaldi et al, 1957), caracterização de aldeias rurais (Ghiraldini, 1957) e usos da terra através da agricultura e pecuária (Roberto et al, 1957) buscaram resolver o problema do abastecimento não apenas da capital como também das cidades satélites, incluindo toda a região. O planejamento rural, pouco usual nesse período, e as formas de exploração dos recursos naturais qualificaram boa parte do entorno desses planos, urbanizando essas áreas da cidade e definindo áreas de menor concentração da população. Complexos sistemas de centros rurais e cooperativas também foram desenvolvidos (Ghiraldini, 1957). Em alguns casos (Wilheim, 1957; Ribeiro, 1957a), o próprio planejamento regional definiu-se pelo planejamento agrícola ou pela preservação ambiental (Guimarães, 1957) por cinturão verde. Outras propostas restringiram-se à definição do centro urbano destinado aos funcionários públicos (Souza et al, 1957) e direcionando o restante da população a bairros marginais.

Os estudos demográficos determinaram os modos de expansão da cidade. Embora o edital previsse uma população de 500.000 habitantes, a população proposta oscilou entre 450.000 (Camargo, 1957) a 1.200.000 habitantes (Roberto et al, 1957). As densidades variaram entre 30 hab/ha na cidade (Ghiraldini, 1957) e 576 hab/ha nas áreas residenciais (Guedes, 1957). Houve caso de divisão dos espaços da cidade por faixa etária, definindo os usos das áreas a partir da idade de cada parcela da população (Guedes, 1957). A preocupação com a população construtora também foi um tema específico, buscando garantir qualidade para sua permanência na nova capital (Cascaldi et al, 1957; Wilheim, 1957; Roberto et al, 1957).

A morfologia da malha urbana oscilou do modelo tradicional e acadêmico da grelha ortogonal com diagonais sobrepostas (Ribeiro, 1957a) às formas menos ortodoxas como as elipses e experimentos geométricos (Souza et al, 1957). Em outros, buscou-se a conformação pintoresca das vias e sua adequação à topografia (Roberto et al, 1957;

Camargo et al, 1957; Wilheim, 1957). Naqueles com traçados próximos aos modelos modernistas, a cidade esteve organizada por vias exclusivamente ortogonais (Cascaldi et al, 1957; Santos, 1957). Um caso muito peculiar foi a representação da bandeira do Brasil no centro da cidade, composta a partir das principais vias de circulação (Schroeder, 1957).

A circulação, certamente, foi um dos temas de maior importância em todos os planos, incluindo soluções complexas de vias subterrâneas, elevados, cruzamentos, etc. (Schroeder, 1957; Santos, 1957; Souza et al, 1957). Variaram entre uma hierarquização com apenas 2 tipos de vias (Guimarães, 1957) a 14 tipos diferenciados (Wilheim, 1957). As soluções viárias ocorreram por perimetrais e radiais, ruas convencionais, *monorail* e esteiras rolantes (Roberto et al, 1957), metro (Guedes, 1957), e divisões mais rígidas entre pedestre e automóvel. O centro de transporte (Rodoviária, Ferroviária, Aeroporto ou ambos) foi destacado em vários planos e em alguns deles com localização privilegiada no centro (Costa, 1991; Guedes, 1957), no ponto mais alto do sítio (Milmann et al, 1957; Santos, 1957) ou no limite do tecido urbano (Roberto et al, 1957, Dias et al, 1957).

Os setores foram definidos pelo zoneamento que variou entre uma rígida divisão funcional (Santos, 1957; Schroeder, 1957) e a incorporação de diferentes atividades numa mesma área (Guimarães, 1957). Assim foram concebidos os espaços públicos e abertos e os principais centros (Cívico, Administrativo Federal, Administrativo Municipal, Comercial, de Negócios, Financeiros). O Centro Cívico ou Administrativo foi diferenciado pela sua monumentalidade, incorporado ao restante da cidade por um ou mais eixos monumentais ou uma grande área verde (Saraiva et al, 1957; Souza et al, 1957).

E a questão habitacional recebeu interesse especial com inúmeras experimentações tipológicas. Casas geminadas populares térreas (Guimarães, 1957), edifícios de 300 metros de altura (Levi et al, 1957), apartamentos em prédios de diversos pavimentos (3, 4, 6, 10, 12, etc), blocos residenciais de múltiplo uso, casas térreas ou assobradadas (Kahir, 1957) foram as principais soluções. Geralmente essas casas mantinham duas frentes, uma destinada ao passeio de pedestres (geralmente um parque) e a outra

fachada destinada ao transporte motorizado (geralmente ruas ligadas às principais vias de circulação da cidade). Edifícios elevados sobre pilotis (Guedes, 1957), mansões (Costa, 1991) e loteamentos convencionais (Schroeder, 1957) também foram considerados. Essas áreas eram articuladas a zonas comerciais e de serviços. Em alguns casos houve separação entre classes sociais (Palanti et al, 1957) ou entre padrões familiares (Guimarães, 1957) com apartamentos apenas para solteiros em blocos separados do restante dos moradores (Wilheim, 1957; Ghiraldini, 1957).

Os planos utilizaram instrumentos legais para garantir o controle sobre a construção do empreendimento, para propor formas de financiamento das obras (Milmann et al, 1957), garantia da ocupação e uso do solo (Melo Saraiva, 1957), da diversidade e qualidade arquitetônica (Camargo, 1957), da gestão dos espaços públicos (Wilheim, 1957), ou formas de comercialização da terra (Roberto, 1957) através do financiamento público e privado das construções. Buscavam evitar a especulação (Cascaldi et al, 1957) ou agenciá-la (Palanti et al, 1957). Demonstravam uma proximidade peculiar com as regras jurídicas e depositaram nas leis a estratégia de garantia de efetividade das propostas.

As áreas verdes foram solucionadas por cinturões de abastecimento (Ghiraldini, 1957), parques urbanos (Wilheim, 1957) em áreas centrais destinadas às atividades esportivas, à monumentalidade dos edifícios, sobretudo às sedes do poder. Em alguns planos, as áreas verdes concentraram os principais investimentos (Palanti et al, 1957). E a margem do lago e as nascentes dos rios foram tratadas com maior cuidado para uma concepção preservacionista e de manutenção dos recursos naturais (Guimarães, 1957).

As formas de expansão urbana ao longo das décadas foram propostas por cidades e bairros satélites (Souza et al, 1957) e por cidades lineares ao longo das principais vias de acesso (Milmann et al, 1957). As células inspiradas em cidades africanas (Roberto et al, 1957) e as torres de 300 metros de altura (Levi et al, 1957) foram os casos mais inusitados. Em outros, não houve área de expansão (Santos, 1957). A previsão para a construção completa da cidade oscilou entre 7

anos (Roberto et al, 1957) e 50 anos (Guedes, 1957; Ghiraldini, 1957).

Assim sucederam-se os planos, cada qual com sua peculiaridade e concepção particular. Contradições e oposições completam um quadro amplo e revelador dos diálogos entre tamanha distinção e variedade de soluções. Ilustram, dessa forma, a permanência de um extenso referencial de soluções e ideologias que conformam um panorama da formação de cada equipe, dos principais objetivos por ela delineados e suas soluções urbanísticas.

A análise da totalidade dos projetos permite identificar um repertório, à época, atualizado à produção urbanística internacional vanguardista, mas também que retomou conceitos acadêmicos, mais ortodoxos e conservadores. Explicitam as referências e matrizes, contudo articuladas a uma realidade nacional, portanto, reinterpretadas a partir das necessidades locais. E amalgamadas pela inventividade autoral das equipes afirmaram um sintoma nacional de identidade pela diversidade, experimentação e articulação de posições, a priori, antagônicas. Por isso, muitas soluções parecem ser anacrônicas em articular referências e conhecimentos tão distintos, entretanto essa dualidade segue uma certa ordem dialética nacional baseada na construção de algo novo.

### **Quadro da cultura urbanística brasileira: soluções e componentes diversificados do tecido urbano**

Diante do exposto e aprofundando a análise sobre os projetos concorrentes e seus antecedentes, é possível reconhecer a diversidade da cultura urbanística brasileira da primeira metade do século XX pelas soluções e componentes que constituem as propostas para a nova capital. E assim comprovar o argumento de que esses projetos estão assentados sobre uma base dialética a partir da qual divergem/convergem concepções e repertórios que se tornaram nas décadas seguintes exaustivamente explorados nas cidades brasileiras. Para essa finalidade, optamos por uma análise categorizada e baseada no tecido urbano, ou seja, ao mesmo tempo agrupando alguns projetos por determinados critérios e destacando as particularidades das soluções urbanísticas.

A equipe interdisciplinar de Cascaldi partiu da leitura regional para definir o desenho urbano (Figura 2). A nova capital deveria ser um centro regional com zonas específicas para as atividades de interesse nacional. As demais zonas concentrariam essencialmente os servidores públicos numa clara diferenciação entre o plano local e os centros rurais. Esses, instrumentos do planejamento regional e responsáveis pelo abastecimento da cidade, tiveram a mesma importância que os autores atribuíram, por exemplo, à definição de setores específicos aos futuros construtores da cidade.

O planejamento agrícola referenciando o planejamento regional também foi uma das formas encontradas pela equipe liderada por Ghiraldini (Figura 2). Em seu projeto as habitações foram implantadas em unidades de vizinhança, a cidade foi dividida funcionalmente, seu centro localizado no ponto mais alto do sítio, e as formas de controle de expansão foram mantidas por cinturões verdes ao redor do limite urbano. As zonas rurais sediaram equipamentos especiais

valorizando o aspecto comunitário das soluções urbanísticas.

O projeto da equipe de Wilhelm estruturou a cidade em diferentes centros vinculados a órgãos e edifícios públicos, e em células residenciais (Figura 2). A predominância de diferentes tipologias de áreas verdes e de estudos socioeconômicos e agrônômicos dão a dimensão das buscas interdisciplinares para a compreensão da cidade e foram objeto de extenso caderno de levantamentos e recomendações sobre o distrito federal.

Guimarães, por exemplo, antecipou a questão da participação popular na elaboração de leis da cidade (Figura 2). Seu plano alinhava-se a um interesse pela escala humana, o controle das relações monumentais em praças públicas e um plano de produção agrícola e proteção ambiental. Simultaneidade e diversidade de usos eram frequentemente buscadas entre os espaços públicos e privados, com a predominância da habitação como garantia da diversidade e do convívio cotidiano.

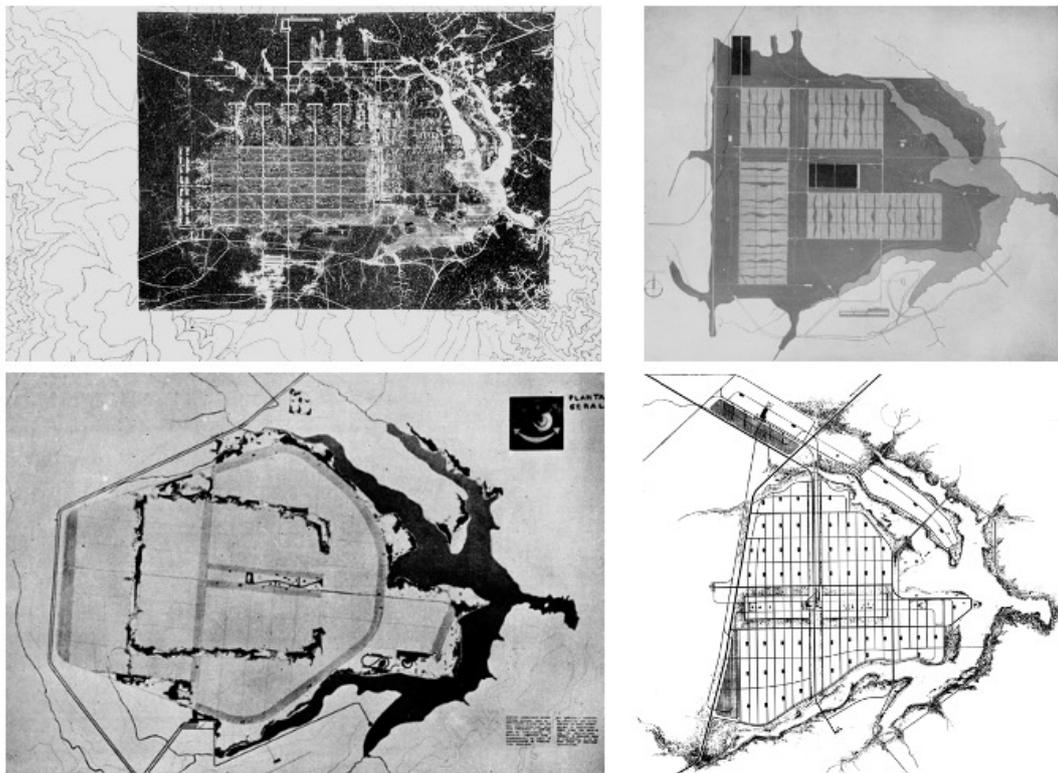


Figura 2. Propostas das equipes de Cascaldi e Ghiraldini (acima) e das equipes de Wilhelm e Guimarães (abaixo). Tavares, 2014.

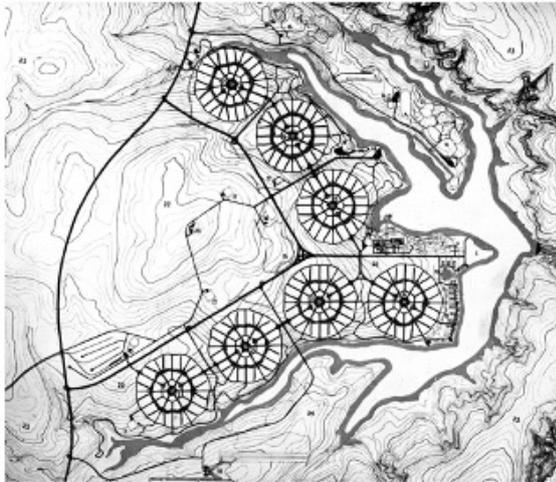


Figura 3. Proposta da equipe de M. M. Roberto e de José Geraldo da Cunha Camargo. Tavares, 2014.

A polinucleação em células também é exaustivamente explorada em outros dois projetos. O projeto dos irmãos Roberto não só propôs uma cidade capital como definiu um modelo de cidade nova a partir de sua organização celular, inicialmente em sete núcleos ligados entre si por ruas e parques (Figura 3). Contrariando o modelo racionalista, propôs uma nova organização política a partir de seu modelo de planejamento urbano. O Centro Administrativo deveria estar no foco das sete células e estar implantado às margens do lago.

Igualmente, Cunha Camargo definiu uma capital estruturada em células, tendo como principal referência as cidades-jardins de E. Howard. Adequando o traçado e as implantações à topografia, buscou consolidar um planejamento social (Figura 3). A descentralização seria garantida pela localização dos funcionários dos ministérios no centro do plano e a localização da população proletária ao seu redor, atendida por grandes equipamentos comunitários de lazer e serviços. Os equipamentos de infraestrutura foram concebidos integrados ao restante dos sistemas urbanos.

Proposta como um agregado de referências, a capital de Dias e equipe foi concebida a partir de modelos milenares, vanguardistas e acadêmicos. Estruturou-se a partir do coração da cidade e das superquadras adequadas à topografia e constituídas de áreas verdes em seu interior (Figura 4). As áreas verdes ao redor da cidade limitariam

a expansão dando suporte ao abastecimento e conformando qualidades cenográficas ao projeto.

O plano de Sabóia Ribeiro também foi implantado segundo a caracterização cenográfica mantendo certo distanciamento do lago e se apropriando do ponto mais alto do sítio para o início do traçado (Figura 4). Geometrizada, a definição do centro aproxima-se das posturas barrocas nas quais a criação de visuais, a definição de eixos perspectivados e o domínio da natureza contribuem para a qualidade estética da cidade. As áreas habitacionais foram organizadas em unidades de vizinhança, o entorno a partir do cinturão verde destinado ao lazer e produção agrícola. Para a região, um planejamento de comunicação viária e de preservação das reservas naturais. Os projetos de 1927 e de Almeida (1929) também exploraram traçados similares para a conformação da cidade.

Pouco conhecida até então, a equipe de Milmann estruturou o projeto sobre as unidades habitacionais descentralizando e monofuncionalizando a cidade (Figura 5). Três setores definiriam as principais funções, cabendo ao planejamento regional (cidades satélites ao redor das rodovias) o controle e o financiamento do plano piloto. A relação entre o ponto mais alto do sítio e o lago foi evidenciada pela implantação. E seu traçado e seu zoneamento tiveram resultados muito próximos ao projeto de Costa, o que pode ter contribuído para sua segunda colocação no concurso, confirmando e legitimando o primeiro lugar.

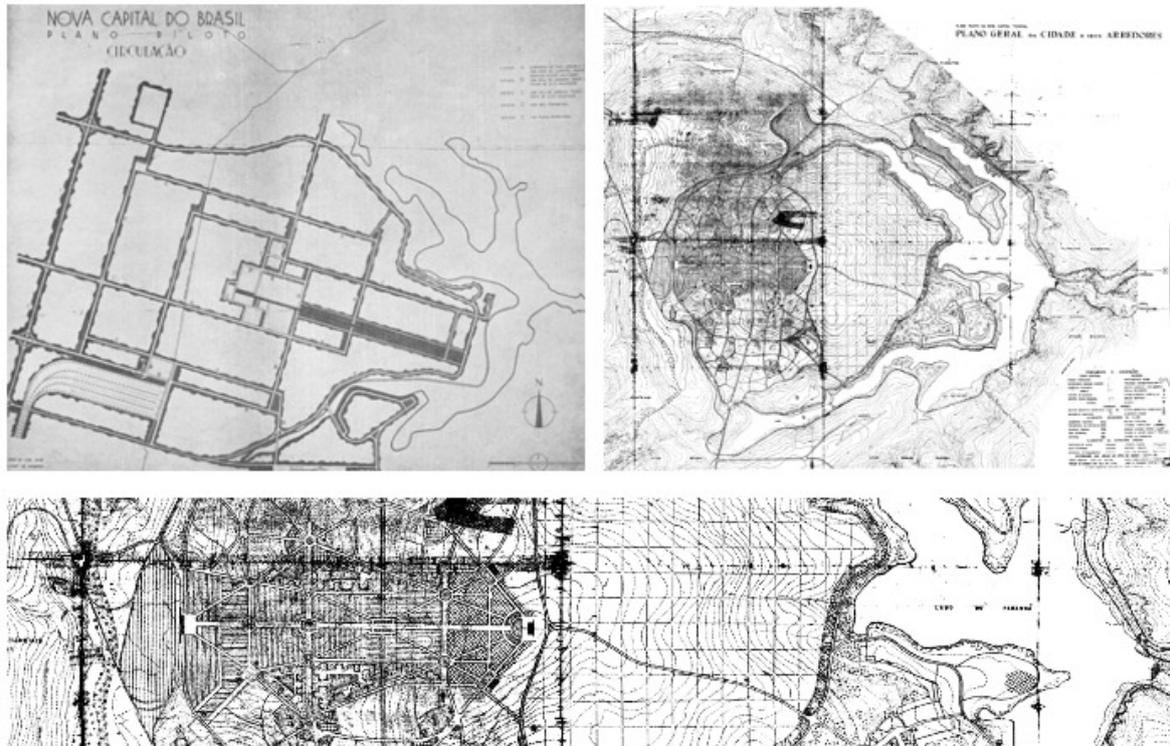


Figura 4. Proposta da equipe de Dias e proposta de José Otacílio de Sabóia Ribeiro com detalhe abaixo. Tavares, 2014.

O traçado linear também foi abordado pela equipe STAM (Figura 5). O projeto definia alta concentração populacional, expansão por núcleos na borda leste do lago, transporte subterrâneo e grandes blocos residenciais cujas atividades térreas seriam divididas por faixas etárias como forma de democratizar os usos da cidade.

No projeto de Palanti e equipe a cidade foi proposta num grande parque verde em que o lago e as características naturais foram privilegiados (Figura 5). A predominância do viário, do zoneamento e das unidades plurifuncionais foram algumas das abordagens do plano de diretrizes.

Um parque verde, monumental e de expressão simbólica também foi um dos eixos estruturadores do projeto de Saraiva e equipe (Figura 5). Juntamente dos setores habitacionais, o parque integraria três núcleos geradores do projeto: Centro do Governo Federal, Zona Industrial e Centro de Comércio e Centro Cívico dando suporte às habitações.

A questão estética garantiu, no plano de Souza, uma importante área verde central (Figura 6). Entretanto, a proposta fora organizada a partir da funcionalidade do zoneamento e da eficiência das tecnologias empregadas na infraestrutura. Assim, o desenho urbano buscou aproximar as habitações e os serviços e resolver os serviços anclares com novas tecnologias. Estudos de bacias hidrográficas, vetores de circulação regional e territorial garantiram a integração da cidade com o restante do Distrito Federal.

A abordagem tecnológica também foi protagonista no projeto de Levi e equipe. Apesar de pouco mencionada, apenas com tecnologias inovadoras as torres habitacionais de mais de 300 metros de altura poderiam ser sustentadas naquele momento (Figura 6). Em cada torre, um centro térreo garantia sua autonomia. Autônomo também seria o centro administrativo, implantado junto ao lago. Nessa proposta, percebe-se a importância do projeto arquitetônico na concepção urbana e a anunciação das superestruturas como solução tecnológica para a cidade.

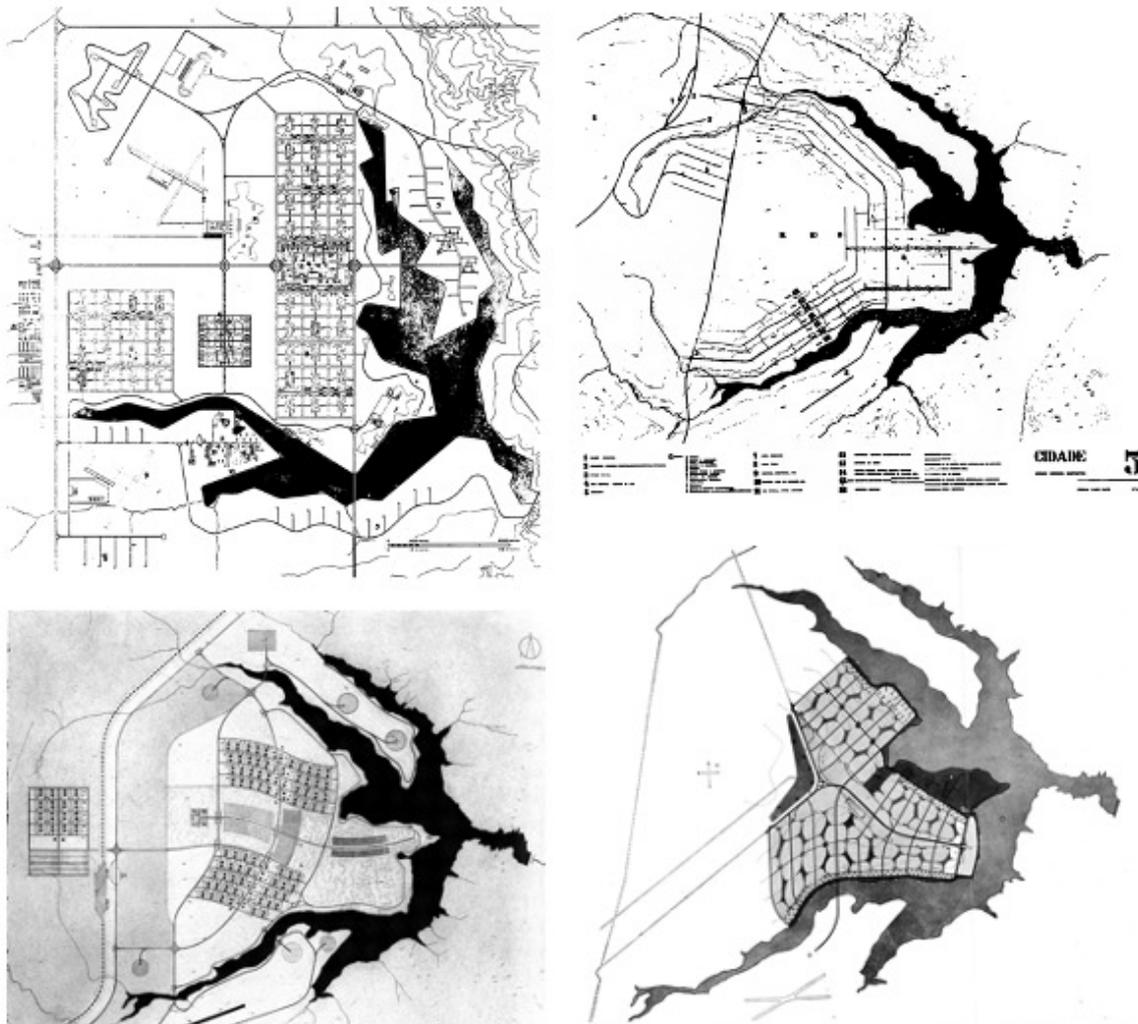


Figura 5. Propostas das equipes de Milmann e STAM (acima), das equipes de Palanti e de Saraiva (abaixo). Tavares, 2014.

Se em Levi a simplicidade do projeto urbano foi garantida pela sua verticalização, em outros o traçado viário como estrutura da cidade buscou uma solução horizontalizada. No projeto de Santos, por exemplo, a cidade foi sugerida como uma malha viária ortogonal, hierarquizada tendo, junto ao lago, a demarcação do centro governamental (Figura 6). Em Schroeder, a nova capital reforçou os aspectos nacionalistas ao representar, no traçado viário, a bandeira brasileira (Figura 6). Num modelo fechado de cidade, o zoneamento substituiu qualquer forma de planejamento futuro, e os equipamentos de infraestrutura urbana e as unidades habitacionais ganharam destaque pelo seu posicionamento e

relevância. Assim como ocorreu no projeto de Kahir.

Landa e sua equipe propuseram um projeto cuja matriz foi recorrente em outras propostas. Definindo um eixo principal E-W e outros secundários no sentido N-S estruturou a cidade segundo a necessidade de implantação dos serviços públicos (Figura 7). O projeto de Costa, igualmente, partiu da leitura do sítio e da necessidade de um plano que contemplasse o planejamento local em sua totalidade (Figura 7). Não abordou diretamente as questões regionais ou territoriais, mas definiu um desenho urbano, cujos elementos arquitetônicos e paisagísticos

estão em pleno acordo com o partido adotado. Uma cidade aberta, simétrica e definida por dois eixos ortogonais.

Por fim, a maior evidência dessas convergências e divergências ocorre entre três projetos: de Portinho (1936); Lacombe, Reis e Firme (1955); e do próprio Costa (1957). Ambos apresentaram implantações similares, não na morfologia do traçado, mas na interpretação do sítio e na

interlocução com os elementos naturais e com a disposição das funções urbanas. A relação com o represamento das águas, a localização das funções administrativas e residenciais, a valorização do cruzamento dos principais eixos viários reforçaram um repertório técnico e estético. E consolidou uma disciplina urbanística em diferentes campos de atuação dada a diversificada origem profissional de cada um dos autores.

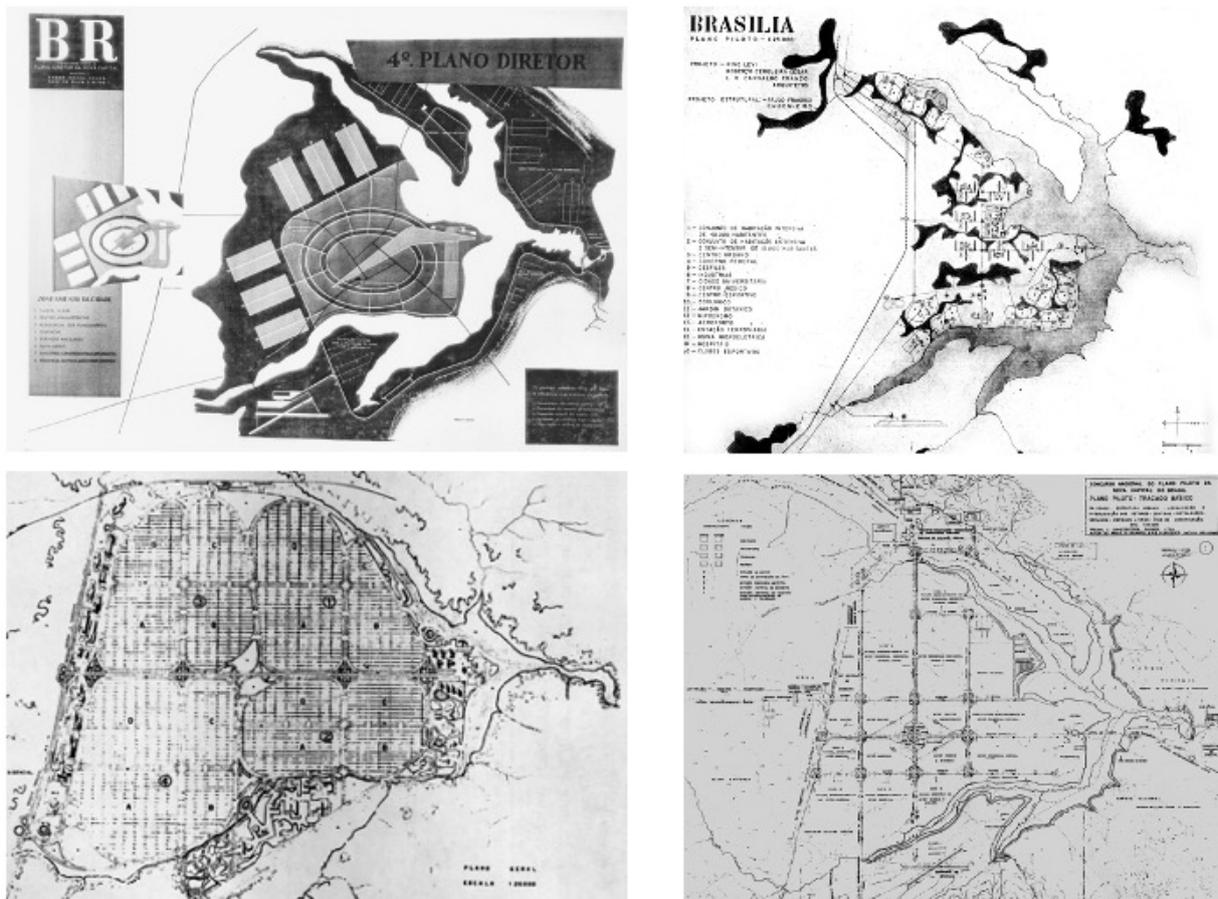


Figura 6. Propostas das equipes de Souza e de Levi (acima), proposta de Santos e de Schroeder (abaixo). Tavares, 2014.

Com definições simples ou complexas, restritas a planos locais ou regionais, o conjunto das soluções para o tecido urbano é extenso. Elas guardam lógicas, desejos e ambições diferenciadas, porém direcionadas a um único objetivo, o projeto de uma capital federal. Esses ideais, por mais conflitantes que possam parecer quando da comparação histórica, tornam-se coesos à luz de três principais elementos que explicam esse processo de 30 anos de projetos: os projetos expuseram um repertório atualizado à produção urbanística internacional, retomando conceitos acadêmicos, vanguardistas e críticos; as referências e matrizes foram incorporadas aos projetos sob uma adequação ao programa da nova capital e ao contexto nacional, reinterpretadas a partir das necessidades locais; esse processo foi conduzido, fundamentalmente a partir da inventividade autoral definida em cada projeto. Ainda que um mesmo repertório fosse instrumentalizado a um único objeto –a capital federal–, os resultados variaram em função das

peculiaridades atribuídas por cada autor, ou equipe de autores. E essa é a unidade do conjunto.

**78**

Em certo momento as análises das propostas soam anacrônicas em articular experiências e conhecimentos tão distintos, entretanto essa dualidade segue a ordem dialética nacional, em que a ordenação de um extenso e híbrido campo de conhecimentos desvenda um fazer urbanístico a partir da concepção da nova capital. Assim os projetos denotam a concepção de uma cidade ideal por seus espaços disciplinados e modernizantes, ao mesmo tempo democráticos e agregadores. A cidade é compreendida como um projeto único, fruto de planejamento e previsões, de certezas científicas e crença na transformação da sociedade pelo urbanismo. O ponto alto de uma parábola matemática que, nas décadas seguintes, passou à inflexão diante dos impasses do mundo contemporâneo.

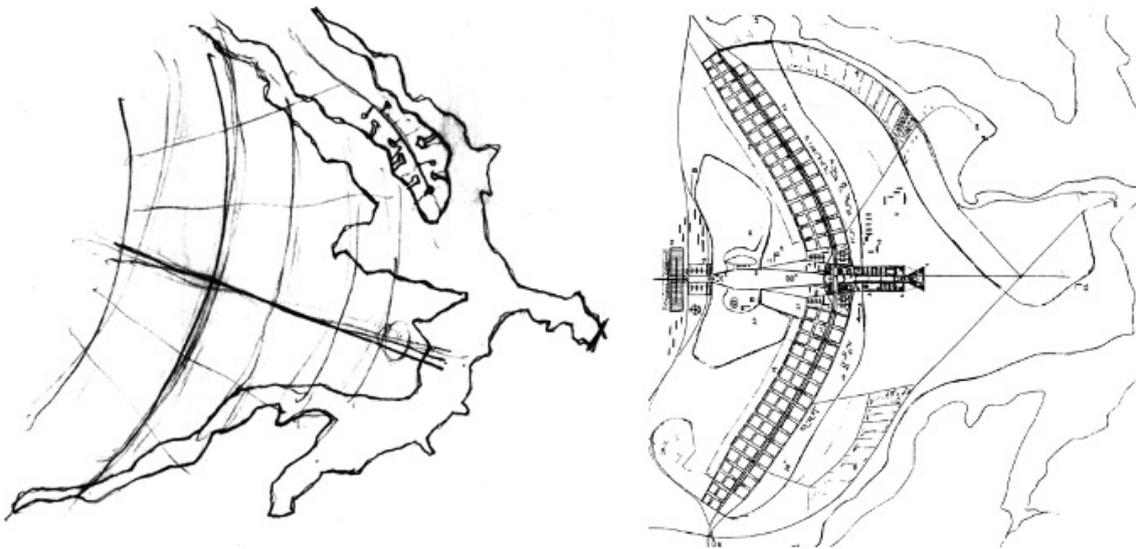


Figura 7. Proposta da equipe de Landa e proposta de Costa. Tavares, 2014.

## **Crítica e historiografia: leituras em disputas e o traço comum aos projetos**

A crítica aos projetos de Brasília, especialmente ao projeto vencedor de Lúcio Costa, foi recorrente. Foi precedida pela disputa entre os Mudancistas e os Fiquistas que discutiam a prioridade ou não da mudança da capital federal do Rio de Janeiro-RJ para um novo Distrito Federal na região Centro-Oeste do país. E o debate teve no político Carlos Lacerda (líder do partido União Democrática Nacional [UDN], e opositor de Juscelino Kubistchek) a principal liderança pelas denúncias de corrupção e altos gastos públicos. No campo da crítica do urbanismo, das artes e da arquitetura, o Congresso Internacional Extraordinário de Críticos de Artes realizado em 1959 (nas cidades de São Paulo-SP, Rio de Janeiro-RJ e de Brasília-DF com construções não finalizadas) foi um marco internacional. Organizado pelo crítico brasileiro Mário Pedrosa, o tema central foi Cidade Nova - A Síntese das Artes.

No congresso, Bruno Zevi destacou-se pela crítica ao plano piloto da nova capital considerando-o uma reprodução dos princípios modernistas e, por isso, anacrônico aos anseios da sociedade contemporânea (Congresso Internacional Extraordinário de Críticos de Arte, 1959, pp. 20-23). A essas críticas sucederam as análises de Francisco de Paula Dias de Andrade (Andrade, 1961) com uma abordagem pioneira sobre a nova capital. Uma cidade sem alma, inóspita, sem esquina, que não proporciona a casualidade e poderia ser culpada pelas doenças mentais de seus moradores. Suas críticas –assim como as de Zevi– foram incorporadas pelo senso comum e reproduzidas por estudiosos, especialistas e veículos de imprensa de massa de forma genérica.

A historiografia, por sua vez, buscou reconstruir a trajetória do planejamento e do urbanismo seminais da capital federal pela história de Brasília. Sobre o projeto de Lúcio Costa, foram identificadas a hegemonia do racionalismo técnico, dos princípios internacionais dos CIAM's e das matrizes europeias (Ficher, 1999, pp. 230-239; Scherer, 1978; Leme, 1999, pp. 20-38) e uma diversidade ímpar que compõe as referências urbanísticas (Gorovitz, 1985). Segawa (1998) também ressalta as premências modernistas, mas lembra das referências históricas mencionadas pelo próprio Costa (a torre de comunicações, as

técnicas milenares chinesas, as vielas venezianas, as *loggias*, *Piccadilly Circus*, *Times Square*, *Champs Elysées* e a Rua do Ouvidor). Yves Bruand (1981) destaca o projeto para Brasília como a “apoteose do urbanismo brasileiro” reconhecendo a cultura clássica renascentista dos teóricos italianos Alberti, Filarete e Scamozzi no projeto de Lúcio Costa.

A primeira análise do conjunto do concurso é de Norma Evenson (1973), na qual avalia os sete projetos finalistas insistindo no ideário moderno como principal chave para a compreensão dos projetos. Yves Bruand (1981) também analisa os concorrentes com ênfase nos finalistas e na reprodução dos argumentos do júri. Milton Braga (1999) retoma uma análise aprofundada sobre os finalistas identificando as peculiaridades de cada proposta à luz –e com destaque– da influência do edital nas soluções apresentadas. Antonio Carlos Cabral Carpintero (1998) também havia promovido leitura similar destacando alguns planos não classificados. E a exposição *Brasil 1920 a 1950. Del Manifiesto Antropofágico a Brasilia*, realizada em Valência, em 2000, correlaciona os projetos finalistas à trajetória cultural entre as décadas de 1920 e 1950 (Schwartz, 2002).

O catálogo Brasília: trilha aberta (Governo do Distrito Federal, 1986), derivado da exposição em homenagem ao 10o aniversário da morte de Juscelino Kubitschek, reuniu pioneiramente imagens de 13 projetos (incluindo o de T. F. de Almeida, de 1929, e alguns projetos apresentados no concurso). O catálogo foi seguido pelo estudo de Aline Moraes Costa (2002) que ratifica as leituras precedentes da hegemonia modernista nos projetos. A esses estudos seguiram publicações sobre a arquitetura e o urbanismo (modernistas) nacionais reforçando substancialmente o papel dos projetos do concurso como propagadores dos modelos internacionais e, sobretudo, modernos (Bastos, Zein, 2010) resguardando suas relações com a cultura nacional dos anos cinquenta (Wisnik, 2004, pp. 20-55).

Uma segunda vertente de estudos vinculados à história da cidade e do urbanismo apresentou, cronologicamente concomitante a essas análises, uma revisão a respeito dos projetos. Ficher, Batista, Leitão e França (2003, s.p.) recuperam a diversidade de matrizes e referências das propostas concorrentes no concurso apresentando

uma leitura atualizada sobre os participantes. Tavares (2000; 2004; 2014) ampliou a análise para o conjunto dos projetos, incluindo os antecedentes. Inseridos numa nova geração de pesquisadores, sobretudo relacionados a estudiosos e moradores de Brasília, essas posições apontam para a necessidade da desnaturalização das leituras hegemônicas, o questionamento das posições historiográficas, a valorização das fontes primárias, o descortinamento das motivações ideológicas que determinaram as leituras vigentes e a incorporação da crítica, do aspecto cultural, técnico e social pela perspectiva histórica. Esse caráter revisionista busca dar foco aos fatos e fenômenos pouco evidenciados e, para o caso do concurso, inseri-lo num arco histórico mais amplo identificando seu fio lógico.

E com produções mais específicas, Tavares (2003), Sanches e Tavares (2010), Quintanilha (2022), por exemplo, recuperam planos e trajetórias dos autores inserindo-os no panorama nacional e internacional das referências urbanísticas. Essas reflexões optam pelo aprofundamento do debate e pelo destaque das particularidades colaborando para uma visão do mosaico que constituiu Brasília, distinta da visão de Brasília como um bloco homogêneo. E os diálogos se ramificam por uma vertente inovadora que não está delimitada ao período circunscrito do concurso, avançando por meio de autores e grupos de autores (Holanda, 2002; Leitão, 2009; Brito, 2010), antologias (Xavier, Katinsky, 2012; Fricová, 2017), pesquisas históricas (Dernt, 2019), exercícios experimentais (Lassance, Saboia, Pescatori, Capillé, 2021) e crítica (Gorelik, 2021; Sobral Anelli, Koury, 2023) com leituras contemporâneas sobre o(s) plano(s) na cidade, na metrópole, na região e na história.

A partir desses estudos, foi possível aprofundar no repertório de soluções técnicas, no debate crítico da modernidade e no reconhecimento do estreito círculo profissional, das poucas escolas profissionais e das instituições de classe que permitiram a circulação de ideias que influenciou a maior parte das soluções propostas. Assim, para além da história dos vencedores, é possível identificar um traço comum dentro da diversidade dialética que marca a totalidade dos projetos.

A incorporação dos fatores técnicos a princípios estéticos resultou em soluções baseadas na valorização da topografia como base para a

implantação das redes e sistemas que estruturam a cidade. A ligação entre o ponto mais alto do sítio às bordas do lago permitia a instalação das redes de saneamento e a criação de um grande vetor de redes técnicas, como de circulação, distribuição de água, afastamento de resíduos, etc. A criação de uma faixa arqueada seguindo as curvas de nível da topografia e, portanto, quase ortogonal ao vetor principal permitia a implantação do maior adensamento de edificações sem grandes movimentos de terra. Assim, os dois eixos E-W e N-S responderiam com simplicidade técnica e valorização estética às condições do sítio e à demanda de uma infraestrutura urbana compondo um símbolo federal.

Essas soluções resultaram em implantações ou traçados muito similares entre os concorrentes, afinal os autores dispunham de um repertório formal em comum e buscavam soluções para um mesmo problema diante de um mesmo sítio geográfico. A célebre solução do traçado da cidade baseado em dois eixos ortogonais principais utilizada por Lúcio Costa foi repetida pelos seus colegas concorrentes com maior ou menor evidência por representar a forma mais natural e tecnicamente lógica para se resolver serviços básicos. O sítio relativamente plano e a conformação em arco insinuada pelo lago e pelas curvas de nível permitiram liberdades formais que possibilitaram variações a partir dessa solução. Esse traço comum na implantação da cidade, sem afetar a diversidade das referências, confirma uma coerência do conjunto dos projetos que, como veremos a seguir, colabora na síntese dos aspectos culturais da identidade nacional.

### **Conclusões: projetos dialéticos**

Porque abordar os projetos para a nova capital a partir de seus referenciais? Primeiramente, porque essa abordagem proporciona desvendar as particularidades de cada proposta e, em segundo lugar, porque essa abordagem confere uma análise sobre o papel da disciplina urbanística e arquitetônica na formulação de um projeto de nação. Ao analisar a totalidade dos projetos é possível compreender melhor a cidade de Brasília, sua trajetória e sua vocação urbanística desvendando seu papel na cultura nacional pelo planejamento urbano e regional.

As transformações sociais, econômicas e artísticas desse período definiram alguns conceitos predominantes, como a evidência da industrialização do país, a sua integração territorial e a oposição aos problemas urbanos decorrentes da não adaptação das cidades face ao êxodo rural. Esses catalisadores sociais provocaram, no conjunto dos planos, uma enfática postura em negar os padrões vigentes dos grandes centros. Não foram poucas as vezes em que as propostas assumiram um papel contestador aos modelos consolidados usando da oportunidade de concepção da nova capital como instrumento para provar novas propostas e teorias.

No geral, a crença no planejamento urbano como forma de transformar a sociedade vigorou em algumas décadas anteriores, mas nos anos 1950 essa mentalidade tomou grandes proporções. Talvez um dos fatores responsáveis tenha sido a forte presença política dos arquitetos e urbanistas no cenário das discussões sociais fazendo par ao lado das autoridades nacionais como prefeitos, governadores e presidentes. Nesse período foi comum pensar a cidade como um organismo completo, cujo planejamento exigia desde a macro definição de seus setores até a quantificação e localização de armazéns, barbearias e padarias numa escala micro de planejamento. E essas definições, na sua maioria, eram propostas segundo uma forte conotação social na qual prevalecia a busca da igualdade para todas as classes sociais.

Condição que nos permite enunciar duas suposições. A primeira leva em conta as intenções e soluções dadas por cada projeto para os problemas identificados e para as peculiaridades do sítio, portanto expõe com clareza a existência de diferentes matrizes a partir de uma mesma condição, com lógicas e partidos projetuais distintos entre si, quando não contraditórios. A segunda decorre da compreensão pelo conjunto que permite registrar as diferentes matrizes, mas também os pontos em comum na diversidade. Ambas as suposições possibilitam justificá-los (os projetos) pela dialética, seja na lógica interna de cada projeto, seja no conjunto, onde aparecem as contradições entre os localismos e cosmopolitismos, nacionais e estrangeiros, acadêmicos e vanguardistas. Comprova, portanto, a perspectiva análoga à de Antonio Candido da consolidação de um símbolo nacional

por expressar e reforçar as principais características da sua modernidade.

Então, não nos parece, diante da análise de todos os projetos existentes para Brasília, que haja a certeza do predomínio de um urbanismo estritamente racional, vinculado a uma única postura internacional. Há, porém, a certeza da solidificação de um ideário urbanístico nacional ao longo do século XX confluindo nas cinco primeiras décadas para um repertório comum e abrangente no meio profissional, responsável pela condução de um modo peculiar do urbanismo brasileiro. E que se propagará de forma ora instrumentalizada, ora crítica na construção das cidades brasileiras.

O projeto vencedor, talvez, seja a grande evidência dessa postura. Para além dos argumentos do júri de uma proposta simples e exequível, ao nosso ver o que garantiu a primeira colocação ao projeto de Lúcio Costa tenha sido o fato de que este seja o projeto que explorou com maior força essa dialética. Não se trata, aqui, de legitimação da decisão dos membros do júri, mas do reconhecimento do argumento do arquiteto que os convenceu. Porque, de forma sublime e radicalmente dualista, afirmou um modo de fazer arquitetura e urbanismo condizente à cultura urbanística nacional do seu período. E contribuiu para a identidade nacional a partir da sua expressão dialética ao equilibrar o caráter histórico ao debate vanguardista; contrapondo o local ao internacional; apropriando-se de soluções acadêmicas, bem como da atualização técnica e estética. E o próprio traçado da cidade sintetiza essa dialética pelo diálogo entre os opostos. Dois eixos contrapostos sobre os quais se estruturam a cidade e sua força simbólica de capital federal, sempre tensionados funcionalmente, mas buscando um equilíbrio formal. E talvez por essa singularidade, Lúcio Costa assinou o projeto com seu nome por extenso encerrando, enfim, a prática que até então mantinha de subscrever seus trabalhos apenas com as iniciais L.C., como fazia Le Corbusier. Assim, afirmava não só a autoria do projeto, mas a autenticidade da sua trajetória.

Esse radicalismo respondeu com clareza aos aspectos da formação nacional expressos no processo de transferência da capital político-administrativa ao longo de aproximadamente 60 anos, nos quais se formulou um projeto de nação.

Por isso a importância de sua consolidação como centro geográfico e equidistante das demais capitais estaduais; estratégia regional de desenvolvimento do interior do país; fato geopolítico; estrutura urbana para sediar funções político-administrativas; exemplar da modernidade (muito mais que do modernismo); e lugar de novas formas de moradia, de vida pública e privada. Aspectos que se confrontam com as dinâmicas migratórias que sua construção ensejou, com a repressão sobre os trabalhadores da sua obra, com os impactos ambientais decorrentes de sua implantação e com a descontrolada metropolização marcada pela segregação social e pelas desigualdades regionais entre plano piloto e cidades-satélites.

A identidade nacional com a qual Brasília colabora para sua consolidação assenta-se sobre uma base extremamente conflituosa e contraditória que não é exclusividade de Brasília, mas das cidades brasileiras. E por isso Brasília não é uma metáfora, mas parte organicamente amalgamada do processo de urbanização latino-americano. É ela própria a contradição que a partir da dialética busca diálogos nos opostos. Uma esplanada de 2,5 km liga o burburinho informal da plataforma rodoviária à formalidade da Praça dos 3 Poderes. Foi esse desenho que – nas palavras do seu autor – buscou conciliar o sonho arquissecular aos ideais contemporâneos de uma cidade. E que aponta para leste abrindo-se para as águas do lago Paranoá saudosa do litoral por onde se iniciou a urbanização brasileira, insumo e base desses antagonismos.

O presente artigo relaciona-se aos seguintes projetos de pesquisa:

Processo 2022/01583-9. Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP)  
Processo 307498/2023-9. CNPq, Modalidade PQ, Nível

## Referências

- Albuquerque, J. P. C. de. (1958). *Nova Metrópole do Brasil (Relatório Geral de sua localização)*. SMG, Imprensa do Exército.
- Almeida, T. F. (30 de maio de 1930). *Ideal em Marcha - Brasília: A Cidade Histórica da América. A Ordem*.
- Andrade, F. de P. D. de. (1961). *A Organização do espaço e do tempo em Brasília*. [Tese de Livre Docência não publicada]. Escola Politécnica, Universidade de São Paulo, São Paulo.
- Arquitetura e Engenharia* (1956), 41, s.p.
- Bastos, M. A. J. e Zein, R. V. (2010). *Brasil: arquiteturas após 1950*. Perspectiva.
- Braga, M. L. A. (1999). *O Concurso de Brasília: Os 7 Projetos Premiados*. [Dissertação de Mestrado não publicada]. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo.
- Brasil. (1956). *Editais para o Concurso Nacional para o Plano Piloto da Nova Capital do Brasil*. Acervo NOVACAP.
- Brito, J. D. de. (2010). *De plano piloto a metrópole: a mancha urbana de Brasília*. Ed. do Autor.
- Bruand, Y. (1981). *Arquitetura contemporânea brasileira*. Perspectiva.
- Camargo, J. G. da C. (1957). *Brasília - Plano Piloto*. Acervo particular.
- Candido, A. (1980). *Literatura e Sociedade: estudos de teoria e história literária*. Nacional.
- Carpintero, A. C. C. (1998). *Brasília, prática e teoria urbanística no Brasil 1956 – 1998*. [Dissertação de Mestrado não publicada]. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo.
- Cascaldi, C., Artigas, V., Cunha, M. W. V. da, Almeida, P. de C. (1957). *Futura Capital Federal – Brasília*. Acervo particular.
- Comissão de Estudos para Localização da Nova Capital do Brasil. (1948). *Relatório Técnico*.
- Congresso Internacional Extraordinário de Críticos de Arte, Brasília-São Paulo-Rio de Janeiro (1959). *Anais*.
- Costa, A. M. (2002). *(Im)Possíveis Brasília – os projetos apresentados no concurso do plano piloto da nova capital federal*. [Dissertação de Mestrado]. Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade de Campinas. <https://repositorio.unicamp.br/acervo/depalhe/257480>
- Costa, L. (1991). Plano Piloto para Brasília. In L. Costa. *Brasília, cidade que inventei*.
- Costa, L. (1995). *Registro de uma Vivência*. Empresa das Artes/UnB.
- Cruls, L. (1894). *Relatório da Comissão Exploradora do Planalto Central do Brasil*. H. Lombarts & C.
- Derntl, M. F. (2019). Brasília e seu território: a assimilação de princípios do planejamento inglês aos planos iniciais de cidades-satélites. *Cadernos Metrópole*, 22(47), 123–146. <https://doi.org/10.1590/2236-9996.2020-4706>
- Dias, R. L., Arantes, B. e Luna, H. de. (1957). *Plano Piloto para a Futura Capital do Brasil*. EPUC - Engenharia Arquitetura, 4.
- Donald J. Belcher and Associates. (1957). *O relatório técnico sobre a nova capital da república*. Imprensa Nacional.
- Evenson, N. (1973). *Two Brazilian Capitals. Architecture and Urbanism in Rio de Janeiro and Brasília*. Yale University Press.
- Ficher, S., Batista, G. N., Leitão, F., França, D. A. de. (2003). Brasília: Uma História de Planejamento. In ANPUR, *X Encontro Nacional da ANPUR*. Belo Horizonte: ANPUR, s.p.
- Ficher, S. (1999). Brasília e Seu Plano Piloto. In M. C. S Leme. *Urbanismo no Brasil 1895-1965* (pp. 230-239). FUPAM, Studio Nobel.
- Escolhido o plano-piloto que norteará a construção de Brasília (16 de março de 1957). *Folha da Manhã*.

- Fricová, Y. (Ed.). (2017). *Brasília - Mesto Sen. Titanic*.
- Ghiraldini, M. (1957). *Plano Piloto para Brasília*. Habitat Editôra Ltda.
- Gorelik, A. (2021). Brasília no espelho do planejamento. *Paranoá*, 14(29). <https://doi.org/10.18830/issn.1679-0944.n29.2021.04>
- Gorovitz, M. (1985). *Brasília, uma questão de escala*. Projeto.
- Governo do Distrito Federal. (1986). *Brasília: trilha aberta, Brasília*. GDF.
- Guedes, J. (1972). *Considerações sobre o Planejamento Urbano – A Proposta de Plano de Ação Imediata de Porto Velho* [Tese de Doutorado não publicada]. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo.
- Guimarães, P. P. (1957). *Plano Piloto da Nova Capital do Brasil*. Acervo particular.
- Holanda, F. de. (2002). *O espaço de exceção*. Editora Universidade de Brasília.
- Landa, H. O. Depoimento concedido para Jeferson Cristiano Tavares, Rio de Janeiro, 26 de julho de 2001.
- Lassance, G., Saboia, L., Pescatori, C., Capillé, C. (2021). *Cidade pós-compacta: estratégias de projeto a partir de Brasília = Post-compact city: design strategies from Brasilia*. Rio Books.
- Le Corbusier. (1989). *Carta de Atenas* (Trad. por Rebeca Scherer). Edusp.
- Le Corbusier. (1989). *Le Corbusier* (Direção de Maria Irene Szmrecsányi e tradução de Rebeca Scherer). S.e.
- Leitão, F. (Org.). (2009). *Brasília 1960-2010: presente, passado e futuro*. Brasília: Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente.
- Leme, M. C. da S. (Org.). (1999). *Urbanismo no Brasil 1895-1965*. FUPAN, Studio Nobel.
- Levi, R., Cerqueira, R., Franco, L. R. C. (1957). *Brasília – Plano Piloto – Relatório Justificativo*. Acervo FAU-USP.
- Lopes, L. C. (1996). *Brasília – O Enigma da Esfinge: A construção e os bastidores do poder*. Ed. Unisinos, Editora Da Universidade (Universidade Federal do Rio Grande do Sul).
- Machado, J. (1948). *Porque, Para Onde e Como Mudar a Capital da República*. Jornal do Comércio.
- Martins, C. F. (1992). Identidade nacional e Estado no Projeto Modernista – Modernidade, Estado e Tradição. *Óculum*, 02, 71-76.
- Milman, B., Rocha, J. H. e Gonçalves, N. F. (1957). *Plano Piloto da Nova Capital*. Acervo da NOVACAP.
- Módulo*, (1957). 8.
- Moreira, V. M. L. *Brasília: a construção da nacionalidade; dilema, estratégias e projetos sociais (1956-1961)*. (1998). [Tese de Doutorado não publicada]. Faculdade de Filosofia, de Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo.
- Mumford, E. (2009). *Defining Urban Design: CIAM Architects and the Formation of a Discipline, 1937-69*. Yale University Press.
- Palanti, G.; Mindlin, H. E. (1957). *Brasília – Plano Piloto*. Acervo particular.
- Pimenta, J. A. de M. (1926). *Para a Remodelação do Rio de Janeiro*. Impresso.
- Pompéia, J. D. Depoimento concedido para Jeferson Cristiano Tavares, São Paulo, 16 de julho de 2002.
- Portinho, C. Depoimento concedido para Maria Ruth Sampaio e Nabil Bonduki, Rio de Janeiro, 18 de julho de 1997.
- Portinho, C. (1939a). Ante-projeto para a futura capital do Brasil no Planalto Central. *Revista Municipal de Engenharia*, 2(IV), 153-162.
- Portinho, C. (1939b). Ante-projeto para a futura capital do Brasil no Planalto Central. *Revista Municipal de Engenharia*, 2/3(IV), 285-296.
- Quintanilha, R. P. (2022). O plano no. 12: uma leitura sobre o plano do grupo STAM para a Nova Capital Federal do Brasil. *Risco*

- Revista de Pesquisa em Arquitetura e Urbanismo (online)*, 20, 1-24. <https://www.revistas.usp.br/risco/article/view/190709/186693>
- Ribeiro, J. O. S. (1957a). Planta do Projeto para a Nova Capital. Acervo particular.
- Ribeiro, P. A. (1957b). *Voto Separado de Paulo Antunes Ribeiro*. Arquivo NOVACAP.
- Roberto, M. (1957). Plano Piloto da Nova Capital. *Arquitetura e Engenharia*, 45, 5-30.
- Sanches, A. C. e Tavares, J. (2010). Masterplan no. 24: Reflections on a proposal to Brasilia. *Risco Revista de Pesquisa em Arquitetura e Urbanismo (online)*, 11, 15-30. <https://www.revistas.usp.br/risco/article/view/44789>
- Saraiva, P. P. de M. e Neves, J. J. F. (1957). *Plano Piloto da Nova Capital*. Acervo particular.
- Scherer, R. (1978). *O urbanismo racionalista e o projeto do Plano Piloto de Brasília*. [Dissertação de Mestrado não publicada]. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo.
- Schroeder, R. B. P. de B. (1957). *Plano Piloto da Nova Capital*. Acervo particular.
- Schwartz, J. (2002). *Brasil 1920 a 1950. Del Manifiesto Antropofágico a Brasília*. Cosac & Naify.
- Segawa, H. (1998). *Arquitetura no Brasil - 1900-1990*. Edusp.
- Silva, E. (s. d.). *História de Brasília*. Editora Coordenada.
- Sitte, C. (1889). *A Construção das Cidades Segundo Seus Princípios Artísticos*. Ática. 1992.
- Sobral Anelli, R. L. y Koury, A. P. (2023). Aprendendo com Brasília: padrões de desenvolvimento, urbanismo e urbanidade para a integração entre cidade e natureza no século XXI. *Registros. Revista De Investigación Histórica*, 19(2), 112-131. <http://id.caicyt.gov.ar/ark:/s22508112/620ajkra5>
- Souza, E. R. e Vieitas, R. da S. (1957). *Plano Piloto para Brasília*. Acervo particular.
- Tavares, J. C. (2000). *Concurso para o Plano Piloto de Brasília – Levantamento e Análise dos Projetos Urbanísticos*. [Relatório Final de Iniciação Científica não publicado]. Departamento de Arquitetura e Urbanismo, Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo.
- Tavares, J. C. (2003). *Projetos para Brasília - Estudo de Caso de Planejamento Urbano para Nova Capital: O Projeto de Pedro Paulino Guimarães e Equipe*. Anais do X ENANPUR.
- Tavares, J. C. (2004). *Projetos para Brasília: e a cultura urbanística nacional*. [Dissertação de Mestrado]. Departamento de Arquitetura e Urbanismo, Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo. <https://doi.org/10.11606/D.18.2004.tde-23092008-111353>
- Tavares, J. C. (2014). *Projetos para Brasília, 1927-1957*. IPHAN.
- Tyrwhitt, J.; Sert, J. L.; Rogers, E. N. (1952). *The Heart of the City: towards the humanisation of urban life*. Lund Humphries.
- Varnhagen, F. A. (1978). *A questão da capital: marítima ou interior (3a edição)*. Thesaurus.
- Vitor, E. D. (1980). *História de Brasília*. Thesaurus.
- Xavier, A. e Katinsky, J. (Orgs). (2012). *Brasília – antologia crítica*. São Paulo: Cosac Naify.
- Wilheim, J. (1957). *Plano Piloto para a Nova Capital do Brasil*, Acervo particular.
- Wisnik, G. (2004). Doomed to Modernity. In E. Andreoli e A. Forty (Org.), *Brazil Modern Architecture* (pp. 22-55). Phaidon Press Limited.

## **Jeferson Tavares**

Doutor em Arquitetura e Urbanismo. Coordenador Nacional do Laboratório de Experiências Urbanísticas e Líder do Grupo de Pesquisa e Extensão PExURB. Instituto de Arquitetura e Urbanismo - Universidade de São Paulo (IAU-USP). Av. Trabalhador Sancarlense, 400. São Carlos-SP, Brasil.

*jctavares@usp.br*

<https://orcid.org/0000-0003-2482-0380>