

Sylvia Ficher
Pedro Paulo Palazzo

OS PARADIGMAS URBANÍSTICOS DE BRASÍLIA

Em meados da década de 1950, todo um acervo de reflexões e realizações urbanísticas se tornara moeda corrente nos meios profissionais – como demonstra, no caso brasileiro, o livro de Adalberto Szilard e José de Oliveira Reis, *Urbanismo no Rio de Janeiro* (1950) – e era adotado paradigmaticamente, seja em reformas e expansões de cidades já existentes, seja no projeto de cidades novas. As propostas apresentadas no concurso para o urbanismo da nova Capital do Brasil, Brasília, em 1957, tanto aquela vencedora como as demais concorrentes, são exemplares desse quadro. Não obstante, foi também naquela época que esse acervo passou a ser objeto de um novo escrutínio crítico, como nos clássicos *L'urbanistica e l'avvenire delle città negli stati europei* (1959), de Giuseppe Samona, *The Image of the City* (1960), de Kevin Lynch, *Townscape* (1961), de Gordon Cullen, e *The Death and Life of Great American Cities* (1961), de Jane Jacobs.

Em meados da década de 1950, todo um acervo de reflexões e realizações urbanísticas se tornara moeda corrente internacionalmente nos meios profissionais – como demonstra, no caso brasileiro, o livro de Szilard e Reis, *Urbanismo no Rio de Janeiro* (1950). Difundido no ensino e nas publicações especializadas, tal acervo era entendido como referência e repertório, aceito no plano teórico e legitimamente empregado no desenho de espaços urbanos. Constituía a cultura compartilhada por aqueles que pensavam a forma urbana e (ou) atuavam em sua concretude, verdadeira caixa de ferramentas do urbanista. Ou, nos termos de Thomas Kuhn (1970), representava os paradigmas vigentes no campo da urbanística naquele momento.

No caso da nova Capital do Brasil a ser construída no Planalto Central, em 1956 foi aberto um concurso para o seu *plano piloto*, cujo resultado seria divulgado em 1957. Um rápido exame de todos os projetos apresentados e hoje conhecidos permite perceber a sua generalizada filiação à urbanística funcionalista, deduzida da *Carta de Atenas* (Le Corbusier, 1943). No entanto, para melhor entendermos a sua gênese, devemos explorar um pouco mais os principais paradigmas urbanísticos neles adotados. Não devemos esquecer, contudo, que as categorias expostas a seguir são de ordem analítica, uma vez que diferentes paradigmas se mesclam em um mesmo projeto, o que enfatiza o sentido orgânico, imbricado, da sua articulação nas soluções que deles resultam. Mais ainda: referem-se tão somente às concepções para o plano piloto de Brasília e não à cidade de fato construída.

A Forma urbana

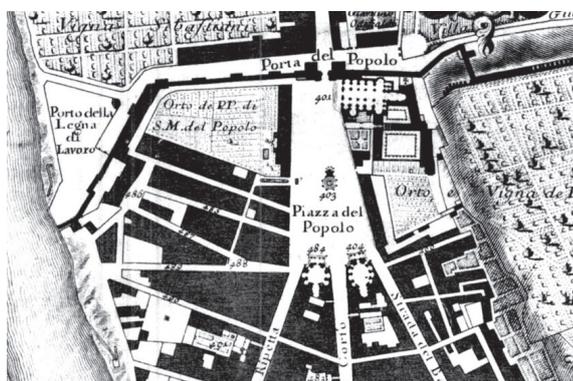
De fins do século XIX a meados do século XX, no quadro da expansão da urbanização no mundo ocidental, observamos três circunstâncias recorrentes no equacionamento

da forma urbana: as intervenções em cidades consolidadas, as propostas para a ampliação de cidades em rápido crescimento populacional e a criação de novos modelos de cidade. Quanto à distribuição de atividades no espaço urbano existente, temática também típica do período, destaca-se o instrumental do zoneamento. Quanto à circulação no interior da cidade, pode-se observar uma preocupação crescente com a especialização de vias de tráfego e concomitante busca da separação entre pedestres e veículos. A essa última seria acrescentada, já no segundo quarto do século XX, a introdução de grandes infra-estruturas de caráter rodoviário no tecido urbano tradicional, rompendo com sua coesão e continuidade, numa tendência que bem poderia ser denominada de *urbanismo rodoviarista*.

A urbanística e a cidade

Levando em consideração a dimensão monumental de Brasília, feição essencial da cidade já prevista no edital do concurso, devemos considerar inicialmente os elementos característicos da monumentalidade. Tão antigo quanto a urbanização, o tratamento dado a seus “espaços de exceção” – para empregar a expressão de Frederico de Holanda (1998) – irá se tornar a questão central de uma disciplina: a urbanística. Assim, pensarmos a urbanística numa perspectiva histórica significa focar, preferencialmente, aquelas porções urbanas de representação e consagração. E a solução paradigmática por excelência, é o recurso à composição monumental: eixos reguladores, organização geométrica, simetria, isolamento das partes, disposição regrada de volumes e marcação de pontos focais com edifícios imponentes e obras de arte, tudo isso organizado segundo uma relação de cheios e vazios que se diferencia do tecido trivial do restante da cidade.

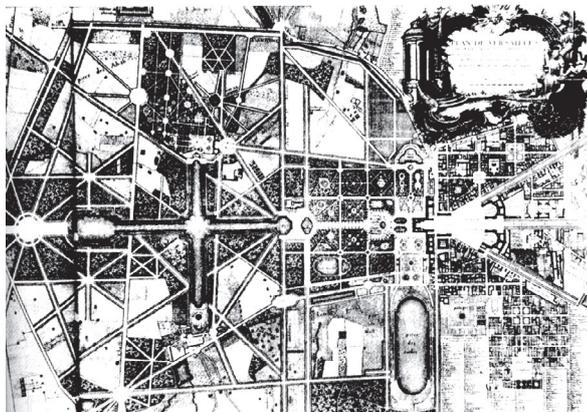
Para exemplificar, nada melhor do que as intervenções em Roma ao longo do século XVI, que darão um tratamento cenográfico, de clara orientação barroca, para os principais espaços da velha cidade. Dentre essas, ressalta-se a reforma de uma de suas entradas monumentais, a Piazza del Popolo. Iniciada por Giovanale Manetti,



que estabeleceu o acesso ternário à praça e a localização de suas duas igrejas, foi concluída por Domenico Fontana, responsável pela colocação de um obelisco no ponto de convergência das três ruas.

Figura 1. Giovanale Manetti e Domenico Fontana, Piazza del Popolo, segunda metade do século XVI (Nolli, 1748).

A monumentalidade do século XVII ao século XIX - A confluência de três avenidas em um largo, “oferecendo, em razão da orientação oblíqua das vias, efeitos de perspectivas singulares” (Delfante, 1997, p. 172), resulta na figura de um tridente ou *pata de ganso* (*patte d’oie*), denominação pela qual ficará conhecida. Do século XVII em diante, tal configuração se tornará costumeira na criação de espaços monumentais, por vezes estendida para o conjunto do tecido urbano por meio de avenidas diagonais. O exemplo clássico é o plano de Versalhes (1671), mas a solução pode ser encontrada nas mais variadas circunstâncias, como no projeto não executado para a reconstrução de Londres (1666), ou em Karlsruhe (1715). Deve ser lembrado, ainda, o plano de L’Enfant para Washington (1791), o qual emprega todo o arsenal monumental – até então identificado com um estado ab-



solutista – para dar forma à capital de uma nação democrática. No caso brasileiro, o mais conhecido exemplo é o projeto de Aarão Reis para Belo Horizonte (1895), evidente caudatário da experiência americana.

Figura 2. Versalhes, 1671 (Munizaga, 1997, p. 143).

City Beautiful Movement - Nos Estados Unidos, o final do século XIX é dominado pela arquitetura acadêmica (*beaux-arts*), graças ao sucesso de crítica e de público da Exposição Internacional de Colombo, em Chicago (1893). Dando origem ao *City Beautiful Movement*, sua proposição mais completa se encontra no detalhado e elegante plano para Chicago, elaborado por Burnham e Bennett (1907-09).

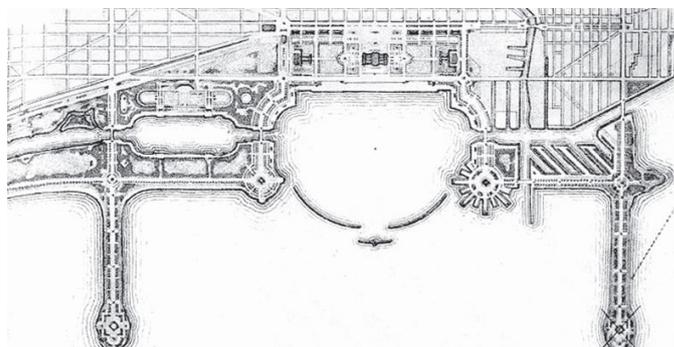
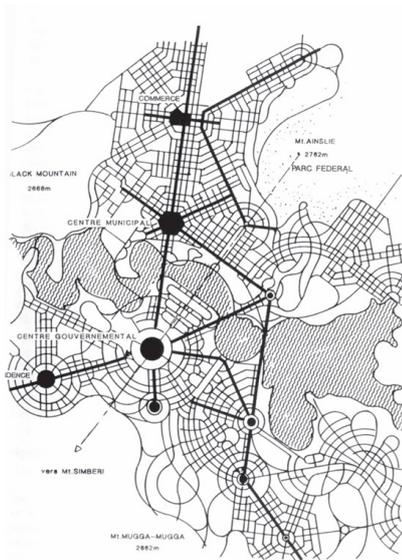
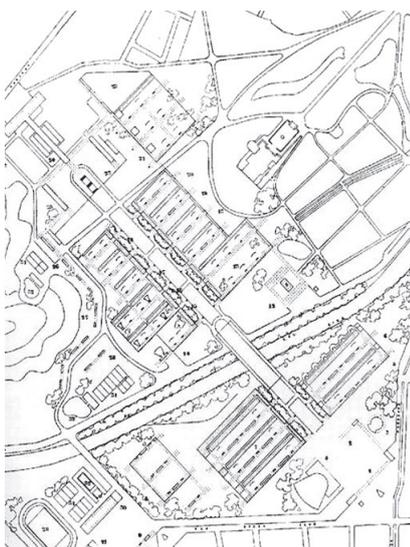


Figura 3. Daniel H. Burnham e Edward M. Bennett, Plano de Chicago, 1907-09 (Burnham e Bennett, 1909, p. 34-35).



A monumentalidade no século XX - No século XX o quadro não se altera: a monumentalidade continuará a ser um dos principais expedientes do urbanista, seja no projeto de cidades novas, seja na renovação de parcelas urbanas. Bons exemplos encontram-se no plano de Griffin para Canberra (1912), no projeto de Otto Wagner para o 21º distrito de Viena (1910-11) e no de Eiel Saarinen para Helsinque (1918).

Figura 4. Walter Burley Griffin, Camberra, 1912 (Delfante, 1997, p. 316).



A monumentalidade modernista - No quadro do Movimento Moderno, apesar de seus ideais de renovação, a monumentalidade expressa com os recursos acadêmicos continuará em vigor e não perderá em nada sua importância. Regularidade, simetria e emprego de edificações isoladas aparecem em importantes proposições modernistas, como bem demonstra a *ville contemporaine* (1922) de Le Corbusier, ou o estudo de Lucio Costa para a Cidade Universitária do Rio de Janeiro (1937).

Figura 5. Lucio Costa, Cidade Universitária, 1937 (Costa, 1995, p. 189).

Urban renewal

A demolição e reconstrução de extensivas parcelas urbanas, na tradição das obras de Haussmann para Paris (1854-58 e 1858-68), será ferramenta central no trato das cidades de maior porte ao longo do século XX – modalidade de intervenção posteriormente batizada de *urban renewal*. Associada à tentativa de revalorizar bairros degradados de grandes cidades e (ou) à reorganização do sistema viário, a difusão do *urban renewal* intensificou-se com a reconstrução de cidades européias no segundo pós-guerra. Apesar de esse paradigma não se aplicar diretamente ao caso

de uma cidade nova como Brasília, ele deve ser mencionado, uma vez que foi no seu bojo que se desenvolveu a postura rodoviarista de que se fala adiante.

Especialização de vias – O sistema viário sempre foi um tema central na reflexão sobre a cidade. Com a intensificação do processo de urbanização, os problemas da circulação urbana passaram a ser ainda mais candentes, levando, em inícios do século XX, à idéia de que a separação do tráfego de pedestres daquele de veículos poderia contribuir para mitigar o problema. Prenunciada por Olmsted e Vaux no Central Park (1853), a especialização de vias frutificou em diversas proposições, como a *rue future* (1910), de Eugène Hénard. Foi obsessivamente defendida por Le Corbusier, que lhe dedicou um estudo de grande repercussão, “La règle des 7 V” (1953, p. 90-94), cujas prescrições foram em grande parte acatadas por Lucio Costa em Brasília.

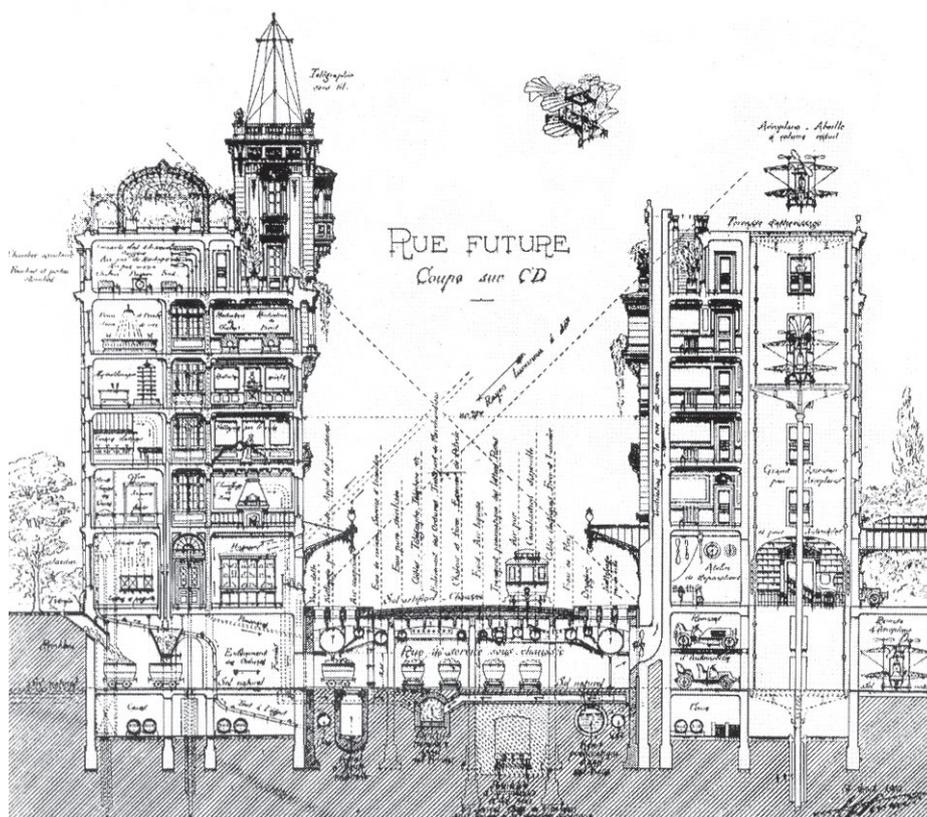


Figura 6. Eugène Hénard, *Rue future*, 1910
(Dethier e Guiheux, 1994, p. 154).

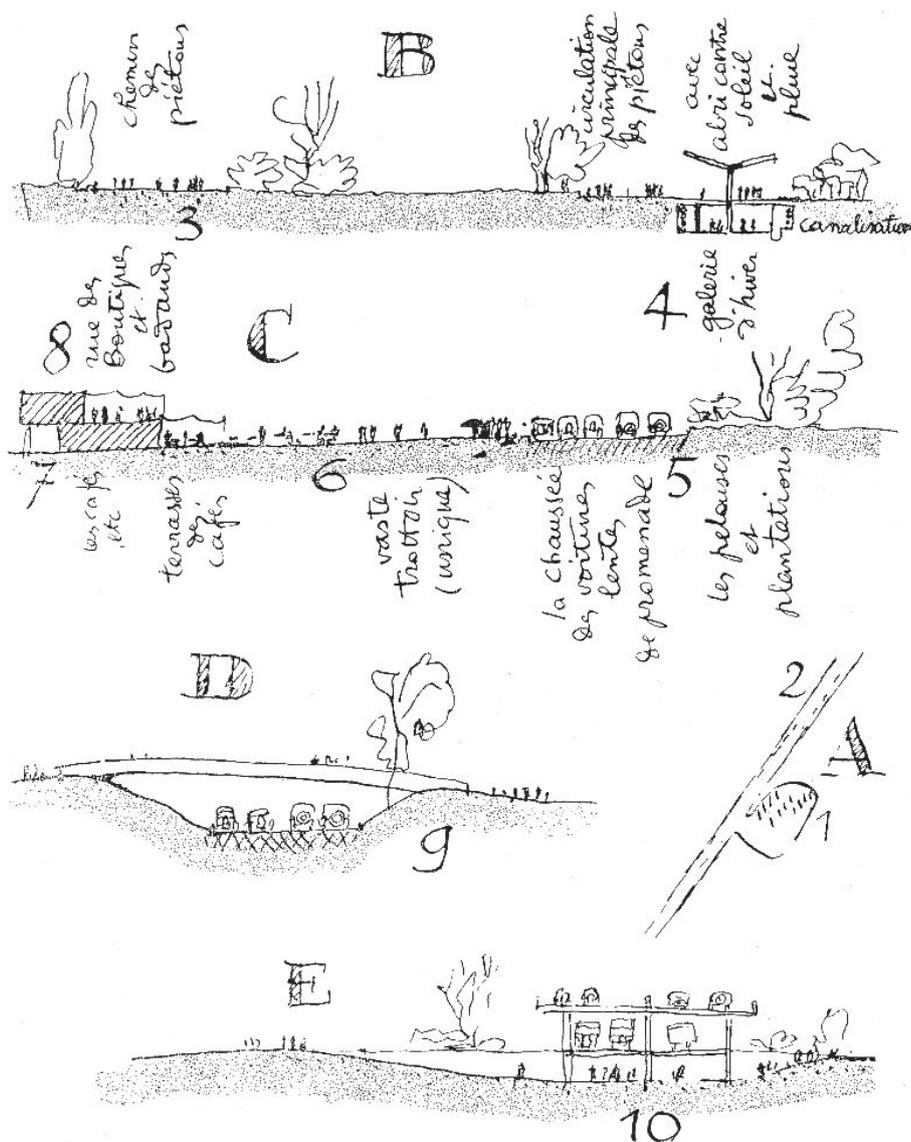


Figura 7. Le Corbusier, tipos de vias para Saint-Dié, 1945 (Le Corbusier, 1953, p. 136).

Rodoviarismo – Fruto da atenção, por vezes desmedida, dada à circulação, agora no quadro do uso generalizado de veículos motorizados, o *rodoviarismo* peca pelo emprego de soluções eminentemente rodoviárias – portanto adequadas a estradas de rodagem – e pelas altas velocidades que possibilita em situações urbanas. Tendo como principal recurso as vias expressas, associadas a trevos e viadutos, e em geral realizadas em conjunto com obras de *urban renewal*, tal paradigma é responsável pela deterioração de vastas áreas de tecido urbano consolidado e,

ademais, por altos índices de acidentes de trânsito. Um impressionante receituário rodoviário pode ser encontrado em *New City Patterns* (1946), de Sanders e Rabuck, obra mencionada em tom elogioso por Szilard e Reis em seu já citado livro *Urbanismo no Rio de Janeiro* (1950). A crítica a esse paradigma aflorou na década de 1970, quando do embargo do petróleo pela Organização dos Países Produtores de Petróleo. Além do aspecto energético, o rodoviarismo suscita também críticas técnicas quanto à sua efetividade, bem sintetizadas na definição gaiata de *highway*: “o caminho mais rápido para se chegar a um congestionamento”.



Figura 8. Trevo Slussen, Estocolmo (Johnson-Marshall, 1966, p. 105).

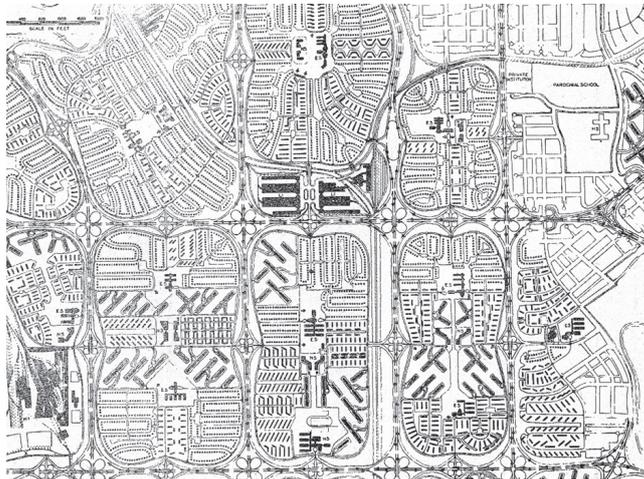


Figura 9. Sanders e Rabuck, proposta para Baltimore, 1946 (Szilard e Reis, 1950, p. 41).

A cidade e o avião – Os novos meios de transporte, que começam a se tornar disponíveis no início do século XX, não apenas influenciavam o pensamento urba-

nístico, como inspiraram a própria estética urbana. O avião irá se tornar uma presença obrigatória no imaginário da cidade contemporânea, um indicador de sua modernidade. Do mesmo modo, o novo tipo arquitetônico, o aeroporto, torna-se imprescindível para ilustrar qualquer proposição futurista para a forma urbana.

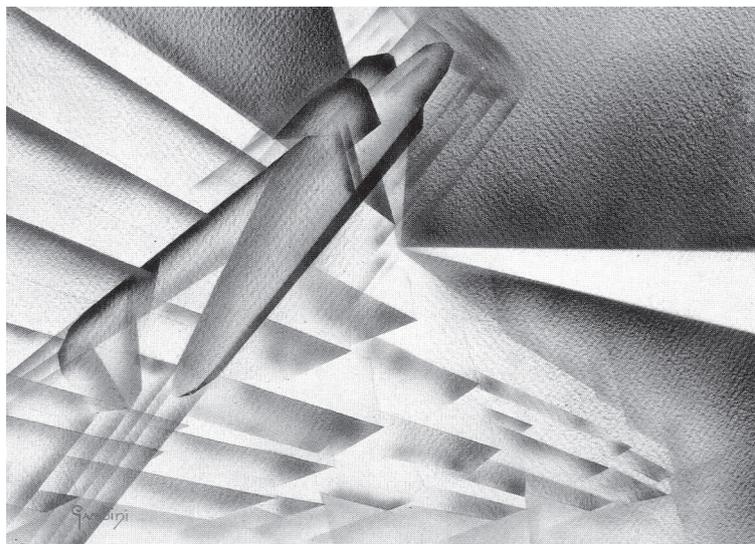


Figura 10. Ivanhoe Gambini, *Noturno 2000*, 1931 (Dethier e Guiheux, 1994, p. 211).

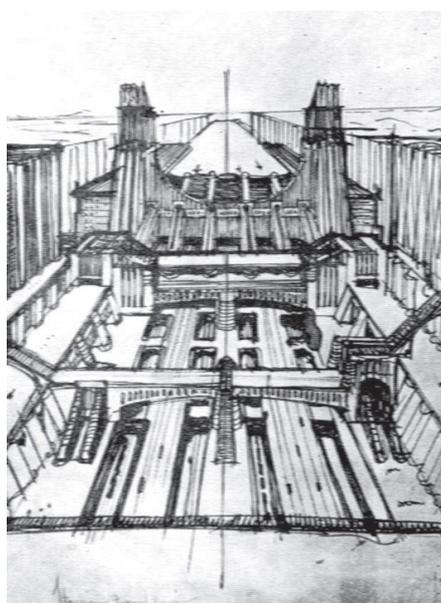


Figura 11. Antonio Sant'Elia, *Stazione aeroplani*, 1912 (Banham, 1960, p. 116).

Ampliações de cidades: as *ensanches*

No que se refere especificamente à ampliação de cidades, ela se realiza seja por um processo de extensão do tecido urbano existente, seja pela criação de subúrbios ou de cidades-satélites. As duas últimas alternativas serão tratadas adiante. Aqui nos interessa ressaltar que a primeira delas é um recurso urbanístico de difícil aplicação no caso do projeto vencedor para o plano piloto de Brasília, concebido como uma figura fechada, de contorno nitidamente delineado e cujo desenho não deveria – em condições ideais – ser alterado.

De qualquer modo, a ampliação de cidades será uma ocorrência inescapável

no quadro da urbanização progressiva da sociedade. O exemplo de maior repercussão foi a *ensanche* de Barcelona, projetada por Cerdá a partir de 1859, mas não devemos esquecer os estudos cuidadosos de Berlage para as extensões de Amsterdã (1913-34).

O zoning

Em contraponto às intervenções de caráter eminentemente físico, o zoneamento resulta do esforço de controlar as atividades em diferentes áreas da cidade por meio de regulamentações específicas quanto ao uso permitido nas edificações. Aplicado em Nova York já em 1916, ele irá desembocar no entendimento funcional da cidade, conforme estabelecido na *Carta de Atenas* (1943). No extremo, dará lugar à setorização – a definição estrita da localização de determinados usos, orientação extensivamente adotada em Brasília.

Novas formas urbanas

De fins do século XIX em diante, uma novidade paradigmática é a criação de modelos urbanos inusitados. Podendo ser aplicados à construção de novas cidades, tais modelos estão presentes também em projetos de novos bairros e mesmo em obras de *urban renewal*.

A cidade linear - Apesar de a *ciudad lineal* ter sido proposta originalmente por Soria y Mata (1882) para uma extensão de Madri, tornou-se uma bandeira urbanística, findando por ser entendida como uma solução genérica para a cidade contemporânea. Empregada por Tony Garnier na sua *cité industrielle* (1901-4), foi adotada por Le Corbusier, desde seus estudos para o Rio de Janeiro (1929) e Argel (1930) até a sua própria *cité linéaire industrielle* (1943). Trata-se de uma solução de caráter eminentemente arquitetônico, tendo sido inclusive adotada por Affonso Reidy no Conjunto Pedregulho (1948), no Rio de Janeiro, e por Luigi Daneri, no Conjunto Residencial Forti di Quezzi (1960), em Gênova. Foi adotada também por Niemeyer no Instituto Central de Ciências da Universidade de Brasília (1962), exemplo particularmente curioso, uma vez que pode ser entendido como uma versão reduzida, verdadeira maquete do plano piloto de Lucio Costa.

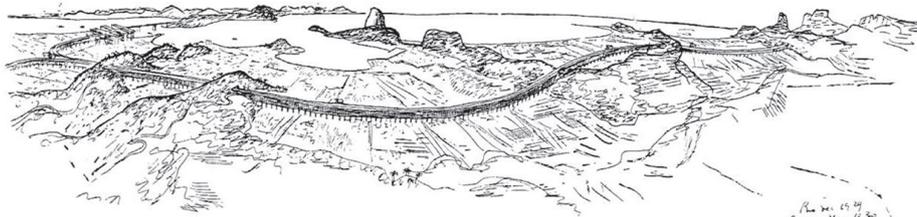


Figura 12. Le Corbusier, projeto para o Rio de Janeiro, 1929 (Le Corbusier e Jeanneret, 1935, p. 138).



Figura 13. Oscar Niemeyer, ICC, 1962
(Centro de Documentação, UnB).

Os subúrbios e a *garden city* – A ampliação de cidades pelo acréscimo de novos bairros residenciais afastados de seu centro acarretou o surgimento de soluções de caráter suburbano. Diferentemente da prática convencional de se criar assentamentos como embriões de novas cidades, o subúrbio foi concebido para ser um empreendimento estático, de modo a lhe conferir a permanência e a segurança necessárias à manutenção do seu *status* e valor imobiliário. Razão pela qual sua malha viária e parcelamento não contemplam a possibilidade de um adensamento progressivo ou a alteração dos usos do solo. Tendência iniciada nos Estados Unidos com realizações tais como Llewellyn Park (1853) ou Riverside (1865), a implantação suburbana foi desenvolvida por Ebenezer Howard no conceito de *garden city*. As primeiras realizações que seguem a conceituação howardiana são Letchworth (1904) e Hampstead Garden (1905-9), ambas de Parker e Unwin. Em São Paulo, a difusão da *garden city* foi bastante precoce, graças à Cia. City, empresa imobiliária inglesa que construiu o Jardim América (1917-19), projetado por Parker. Com o sucesso dos empreendimentos da Cia. City, o mesmo modelo seria adotado em inúmeros bairros residenciais, não só em São Paulo como nas principais cidades do país, como solução marcadamente dirigida para as classes mais abastadas. Algumas *new towns* européias do segundo pós-guerra, como Vallingby (1951), na Suécia, e Tapiola (1952), na Finlândia, também são exemplares desse paradigma.

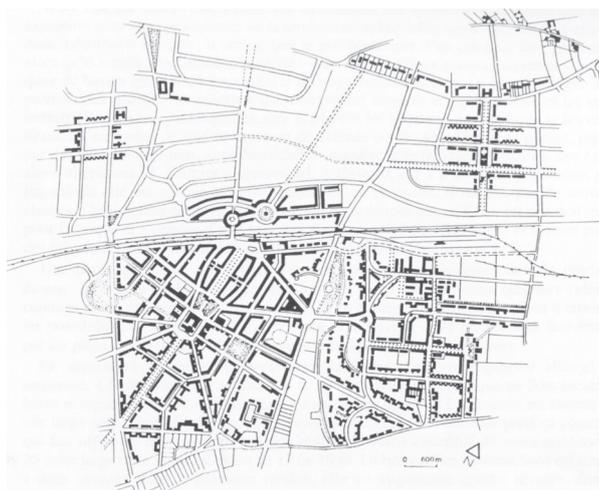


Figura 14. Barry Parker e Raymond Unwin, Letchworth Garden City, 1904 (Delfante, 1997, p. 307).

A ville radieuse – Os diversos estudos de Le Corbusier sobre a forma urbana podem ser entendidos, em síntese, como mais um modelo de cidade. Sua elaboração se inicia em 1922 com a *ville contemporaine*, tendo como principais características a composição monumental ao longo de dois eixos perpendiculares de simetria, a regularidade e a prescrição de arranha-céus isolados a quatrocentos metros de distância entre si. A essa primeira proposição se seguiram inúmeras outras, como o Plan Voisin (1925) e a *ville radieuse* (1935), na qual ele deu especial ênfase à separação de pedestres e automóveis. Difundiu suas idéias através de um grande número de publicações, como *Urbanisme* (1925) e *Sur les 4 routes* (1941), entre outras.

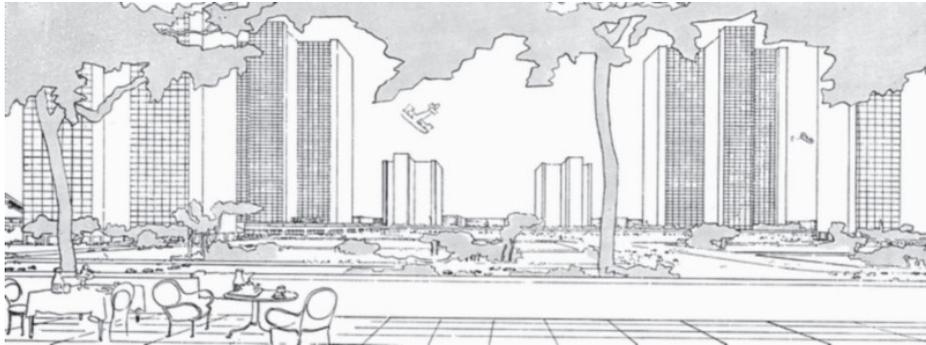


Figura 15. Le Corbusier, *Une ville contemporaine*, 1922 (Le Corbusier, 1937, p. 37).



Figura 16. Le Corbusier, *La ville radieuse*, 1935 (Le Corbusier e Jeanneret, 1947, p. 156)

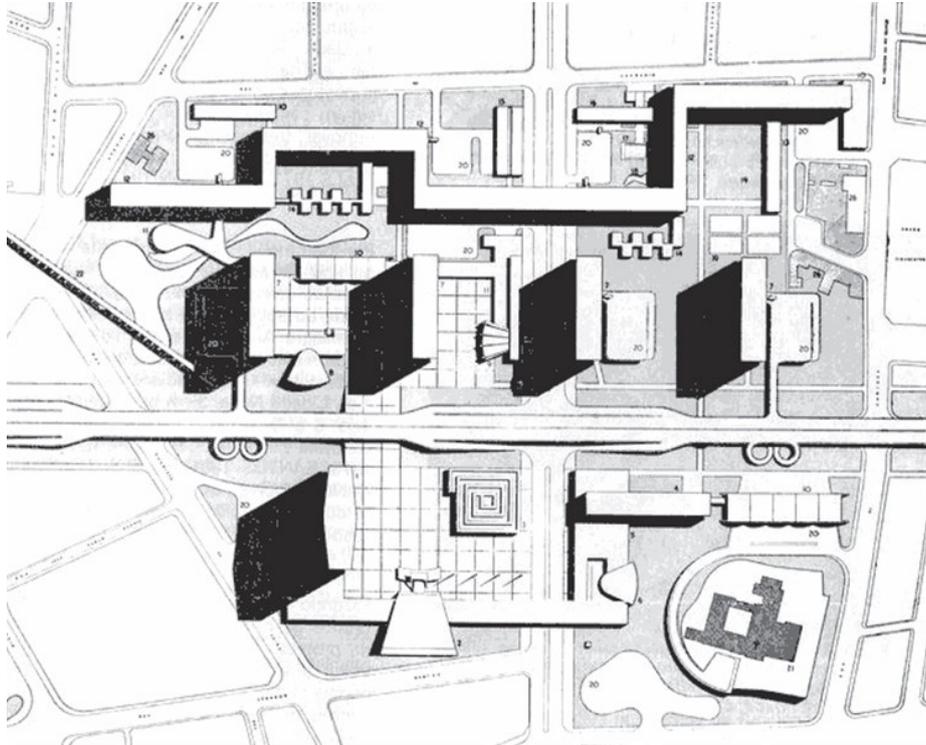


Figura 17. Affonso E. Reidy, reurbanização da esplanada do Morro de Santo Antônio, 1948 (Del Rio, 1990, p. 22).

Cidades-satélites e new towns – Nada melhor do que as palavras de Hilberseimer para expor a idéia de *cidade-satélite*: “Separando completamente os bairros de habitações dos centros de trabalho, tratou-se de realizar zonas residenciais de condições ótimas. (...) Esta separação ou dissolução da grande cidade em zonas de trabalho e zonas de residência leva, como conseqüência, à formação do sistema satélite. Ao redor do núcleo da grande cidade, a Cidade central, que, no futuro, será somente cidade do trabalho, encontram-se situados, circularmente e a distâncias suficientes, bairros residenciais fechados em si mesmos, cidades-satélites de população limitada, cuja distância pode ser considerável, com todos os modernos meios de circulação e um sistema adequadamente traçado de trens rápidos. Ainda que possuam independência local, tais bairros residenciais são membros de um corpo comum, permanecem estreitamente unidos ao núcleo central, constituem com ele uma unidade econômica e técnico-administrativa. Os habitantes das cidades-satélites têm seu lugar de trabalho na cidade central” (1927, pp. 6-7).

Desdobramento da idéia de *cidade-satélite*, as *new towns* ou *villes nouvelles* são representativas de um momento importante no processo da urbanização européia nas décadas de 1950 e 1960.

Além de a grande maioria dos projetos para o plano piloto evidenciar a intenção de aplicar essa alternativa para a expansão da futura cidade de Brasília, o surgimento de um sistema satélite, no Distrito Federal, data já do período de construção da nova Capital. E assim foi tanto pela regularização de aglomerações espontâneas e acampamentos de obras, quanto por iniciativas oficiais, como o Cruzeiro (1957), cujo projeto é atribuído ao próprio Lucio Costa. Na cidade real, a distinção entre espaço monumental e tecido banal não se resolveu em uma proximidade de contrários, porém no distanciamento entre um plano piloto sacralizado e cidades-satélites de menor expressão urbanística e arquitetônica.

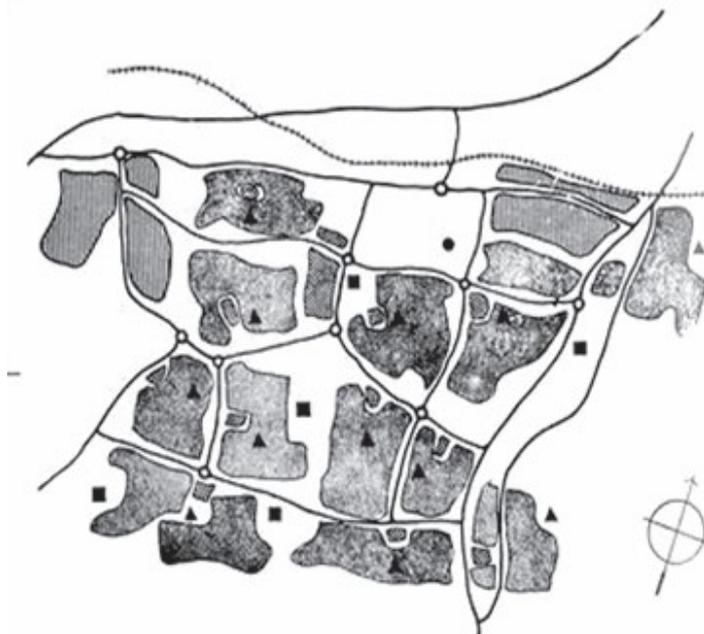


Figura 18. Stevenage, 1952 (Tafari e dal Co, 1986, p. 286).

A Forma Arquitetônica

A manipulação da forma urbana não pode deixar de acarretar mudanças em seu preenchimento, ou seja, na matéria arquitetônica em si. Adotando-se a definição de *tecido urbano* privilegiada por Philippe Panerai (1999), ele pode ser entendido como “constituído pela superposição ou imbricação de três conjuntos: a rede de vias; os parcelamentos fundiários; e as edificações” (p. 103). E é na articulação do parcelamento e das edificações nele possíveis que podemos deixar de lado a ordem maior da cidade, o seu arcabouço, para observar o que ocorre em seus interstícios.

A ocupação do quarteirão – O trato com a resolução do parcelamento do solo recai nas diversas formas possíveis de organização do quarteirão, a unidade de área por excelência do tecido urbano. Desde o século XVIII, obras de reforma ou ampliação urbana trazem, em seu bojo, novas soluções para a ocupação dos quarteirões, em geral prevendo o aproveitamento mais regrado de seu interior, como na Lisboa de Pombal (1756) ou na New Town, em Edimburgo, 1766.

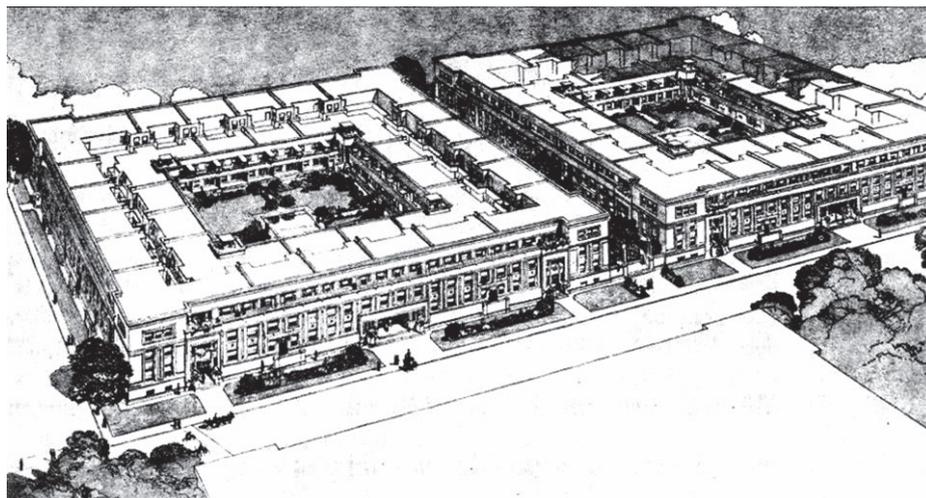


Figura 19. Frank L. Wright, Lexington Terraces, Chicago, 1901 (Ciucci et al., 1973, p. 361).

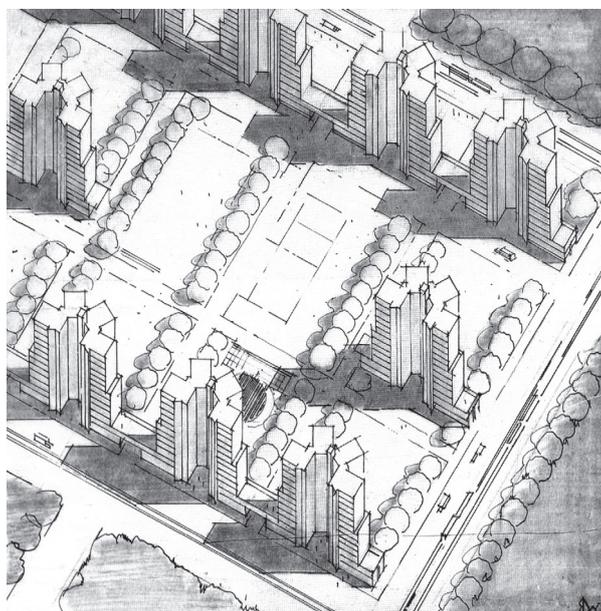


Figura 20. Johannes Duiker e Jan Wiebenga, Hoogbouw, Amsterdã, 1927-29 (Dethier e Guiheux, 1994, p. 332).

Rompendo o quarteirão – Sob esse prisma, novidade mesmo será a ruptura dos limites do quarteirão tradicional, em geral constituído por edificações geminadas, graças ao emprego de uma distribuição mais rarefeita, a qual – em conjugação com soluções rodoviaristas – finda por excluir cabalmente a prática do parcelamento do solo em lotes com divisas definidas.

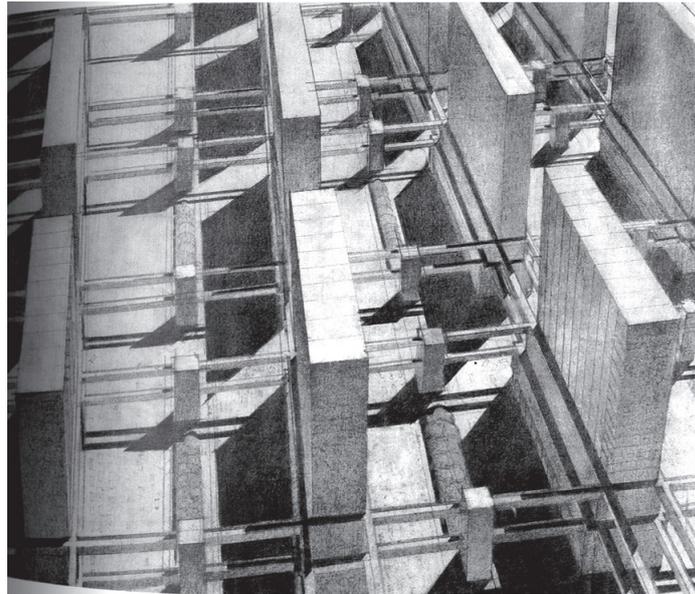


Figura 21. Richard Neutra, Rush City, 1923-27 (Dethier e Guiheux, 1994, p. 319).

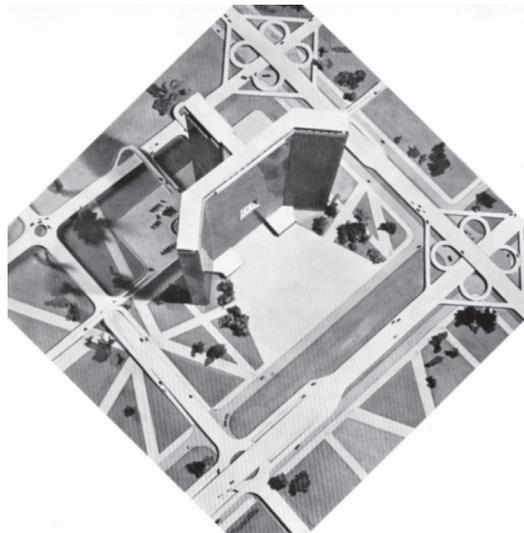


Figura 22. Le Corbusier, *Le gratte-ciel cartésien*, 1936 (Le Corbusier e Jeanneret, 1947, p. 77).

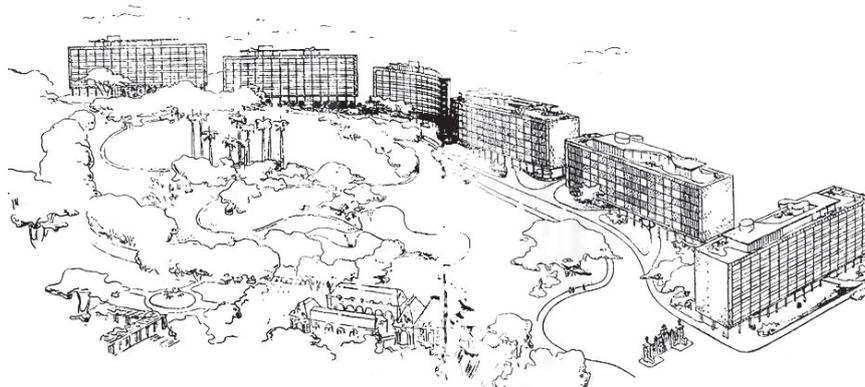


Figura 23. Lucio Costa, Parque Guinle, 1948 (Costa, 1995, p. 206).

Edifícios isolados e *pilotis* – Ainda que edificações isoladas não representem uma novidade, no passado tal isolamento, no contexto urbano, esteve quase sempre associado a uma arquitetura de caráter monumental e (ou) excepcional. Na primeira metade do século XX, a preocupação com a ventilação e insolação mais efetivas, bem como determinações de zoneamento inspiradas em tal preocupação e na prevenção a incêndios, tornaram corriqueiras as exigências de recuos e afastamentos e, em decorrência, a implantação distanciada das divisas do lote.

Por outro lado, o desenvolvimento de novas técnicas de construção – como o emprego do ferro e do concreto armado – terá como um de seus desfechos a adoção da chamada *ossatura independente*, a qual permite separar elementos de sustentação daqueles de vedação. Associadas à implantação isolada e às ossaturas inde-

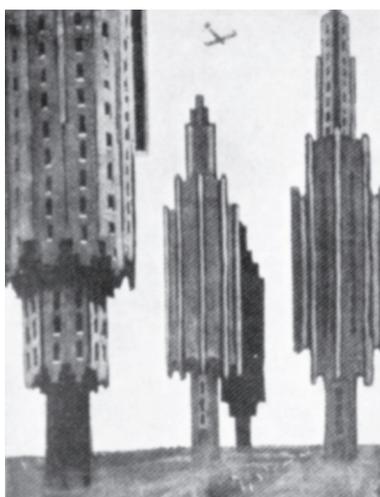


Figura 24. Raymond M. Hood, prédios de apartamentos, Nova York, c. 1920 (Hilberseimer, 1927, p. 68).

pendentes, o passo seguinte, nesse raciocínio, será a busca da ocupação mínima do chão, de modo a deixar o andar térreo praticamente desimpedido para garantir um maior arejamento das ruas e uma ampliação do espaço público.

No Brasil, graças ao desenvolvimento precoce da tecnologia do concreto armado desde a primeira década do século XX, o emprego dos *pilotis* teve rápida aceitação. O próprio Lucio Costa explorou suas possibilidades naquele que é o principal precedente para a sua superquadra brasileira, o Parque Guinle (1948-54).

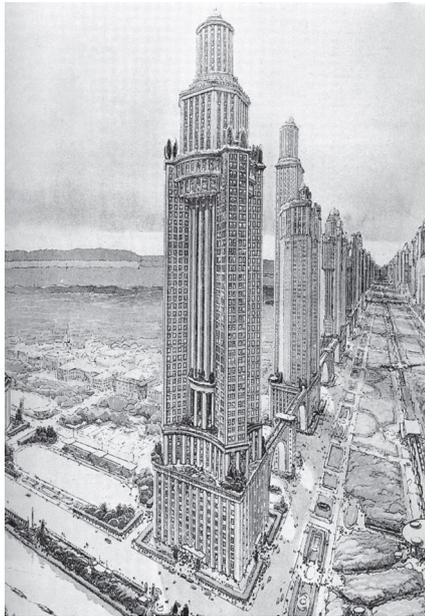


Figura 25. Auguste Perret, *L'avenue des maisons-tours*, 1922 (Dethier e Guiheux, 1994, p. 321).

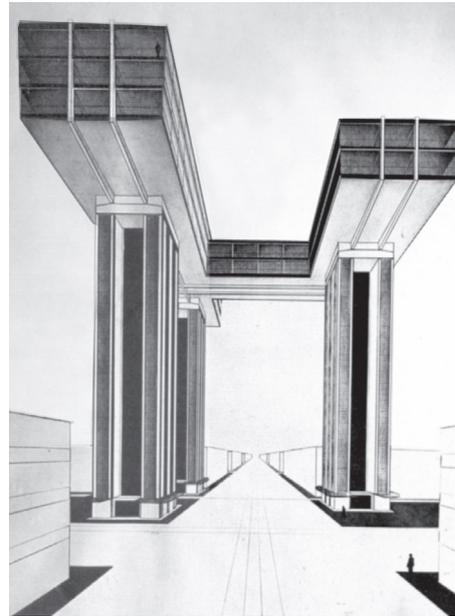


Figura 26. El Lissitzky, *Plataforma nas nuvens*, 1924-25 (Dethier e Guiheux, 1994, p. 342).

Chegando lá

A idéia de uma nova Capital do Brasil a ser localizada no planalto central remonta a meados do século XVII. Mas foi apenas com o fim da ditadura Vargas, em 1946, que começaram a ser tomadas medidas para sua concretização. De qualquer modo, o tema já havia inspirado propostas urbanísticas, como aquela de Theodoro Figueira de Almeida, de 1930. Um exemplo mais conseqüente é o projeto elaborado por Carmem Portinho em 1936, onde se pode observar uma forte influência das soluções paradigmáticas de Le Corbusier, em especial da *ville radieuse* (Tavares, 2003).

Em 1955 é criada a Comissão de Planejamento da Construção e da Mudança da Capital Federal. Além de estabelecer aquele que seria o sítio definitivo da Capital, entre os trabalhos dessa comissão consta um estudo para a nova cidade, Vera Cruz, de autoria de Penna Firme, Lacombe e Reis (Albuquerque, 1958, pp. 190-93). Trata-se de um projeto que mescla um traçado monumental em grelha, com elementos característicos do rodoviarismo. Nele é digna de nota a configuração para a área da administração federal, que muito se assemelha àquela adotada por Lucio Costa na Esplanada dos Ministérios.

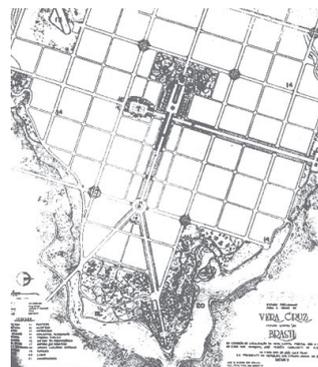


Figura 27. Raul P. Firme, Roberto Lacombe e José de O. Reis, *Vera Cruz*, 1955 (Albuquerque, 1958, p. 92).

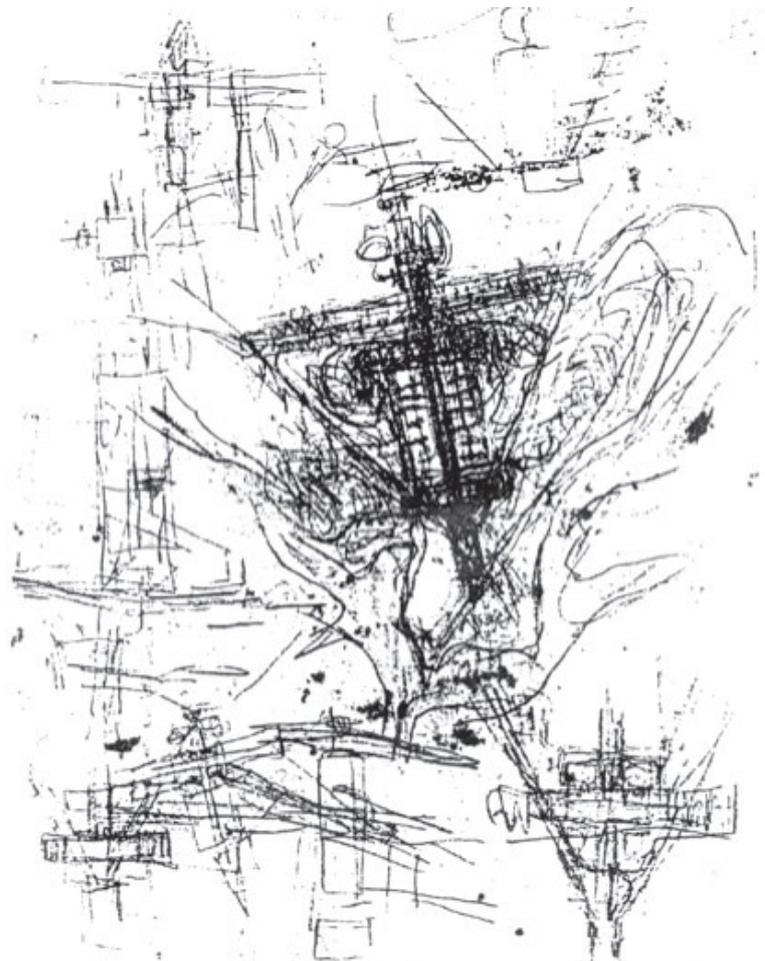


Figura 28. Lucio Costa, estudos para o Plano Piloto, 1956-57 (Casa de Lucio Costa).

O concurso, 1957 – Com a posse de Juscelino Kubitschek em 1956, ainda naquele ano foi criada a Companhia de Urbanização da Nova Capital, Novacap, responsável pela organização do concurso da nova capital. Participaram vinte e seis concorrentes. O vencedor foi o arquiteto Lucio Costa. Outras cinco equipes foram premiadas, em geral constituídas por arquitetos já renomados.

A grande maioria dos projetos não tem maior profundidade, como bem exemplificam aqueles da Construtora Duchon e de Eurípides Santos. Quanto aos premiados, a influência de Le Corbusier é absoluta, em especial as formas que propôs em *Les trois établissements humains* (1945) para a unidade de exploração agrícola, a cidade linear industrial e a cidade radioconcêntrica de trocas. Um caso à parte é o projeto de Saraiva, inspirado no plano de Le Corbusier para Chandigarh (1952).

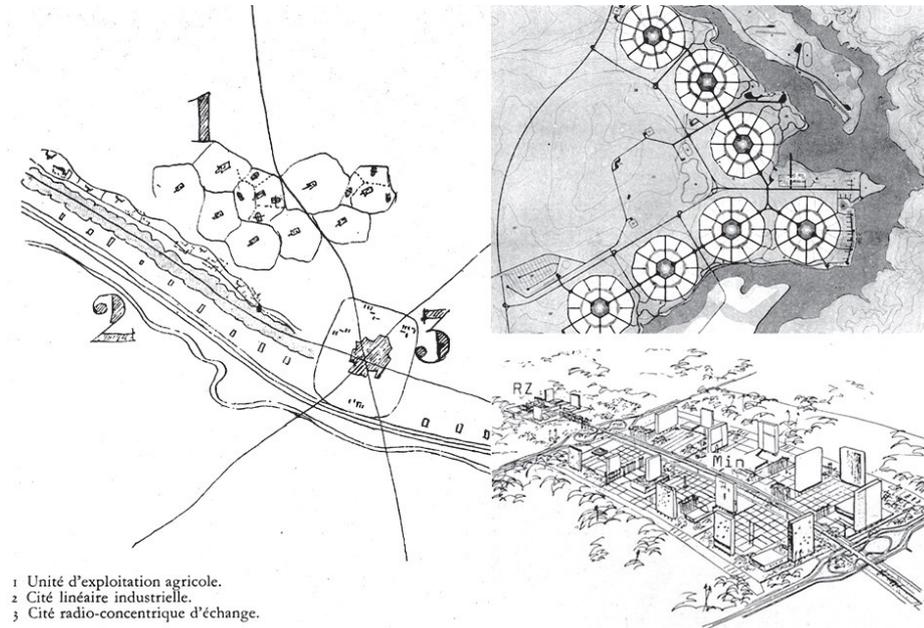


Figura 29. Le Corbusier, três tipos de cidades, 1945 (Le Corbusier, 1945, p. 73); M.M.M. Roberto, 3º lugar; Henrique Mindlin e Giancarlo Palanti, 5º lugar (Governo do Distrito Federal, 1986).

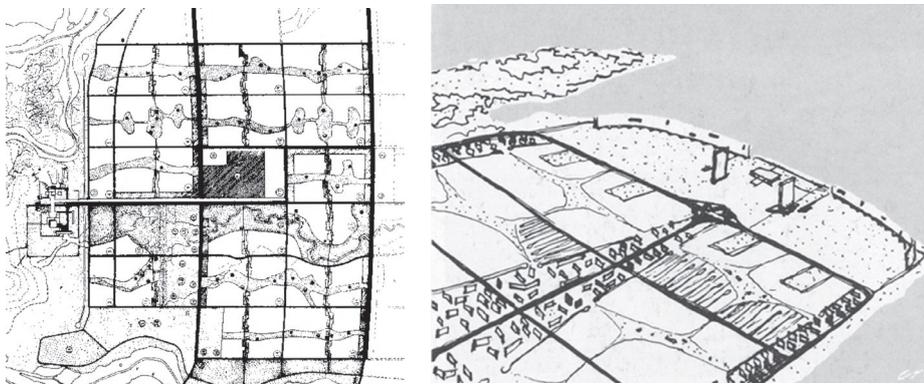


Figura 30. Le Corbusier, Chandigarh, 1952 (Duany et al., 2001, p. 12) e Pedro Paulo de Mello Saraiva (Governo do Distrito Federal, 1986).

O plano piloto de Lucio Costa – O projeto de Lucio Costa não fugiu à regra: uma versão *beaux-arts* e monumental de cidade linear, soluções rodoviaristas para a circulação urbana e forte setorização, tudo isso tendo como parâmetro maior o repertório corbusiano, em especial a *ville contemporaine* (1922), e o estudo para a reconstrução de Saint-Dié (1945).

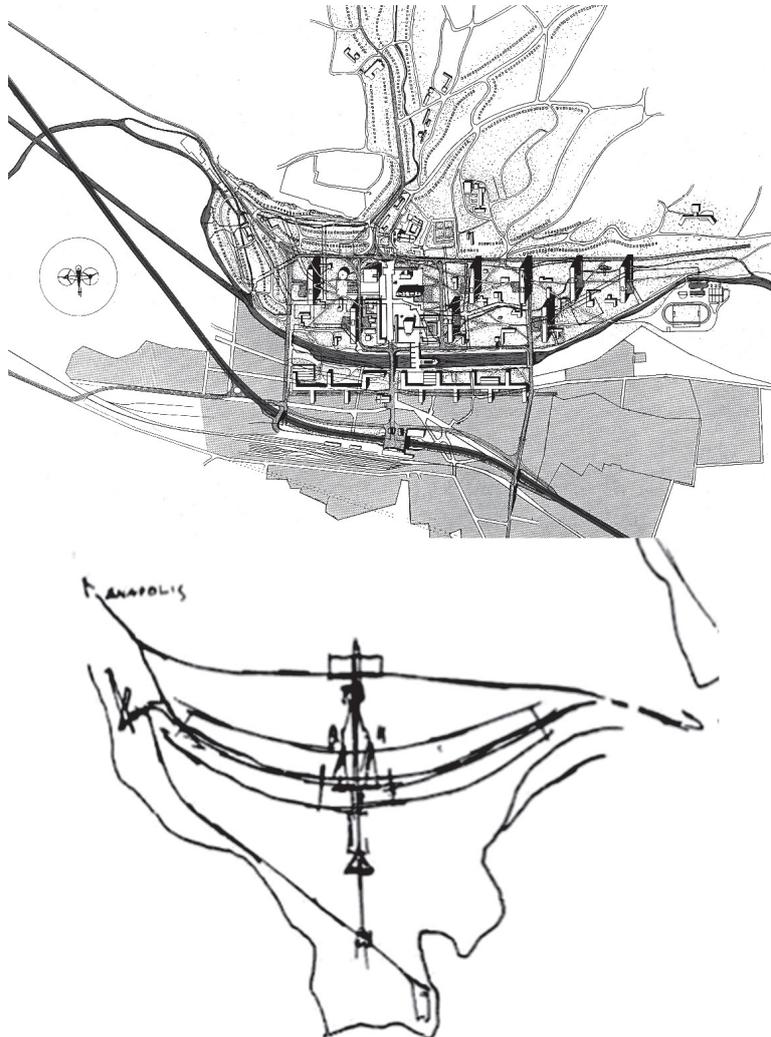


Figura 31. Le Corbusier, urbanização de Saint-Dié, 1945 (Le Corbusier e Jeanneret, 1947, p. 137) e Lucio Costa, Plano Piloto de Brasília, 1957 (Costa, 1995, p. 284).

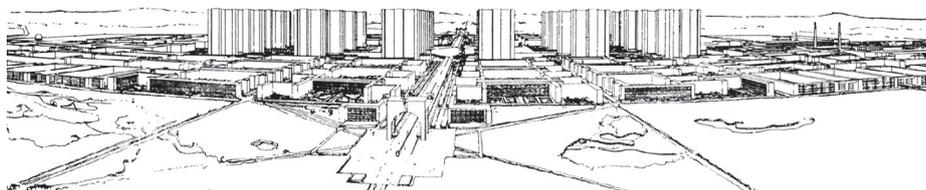


Figura 32. Le Corbusier, *La ville contemporaine*, 1922 (Le Corbusier, 1937, p. 35).

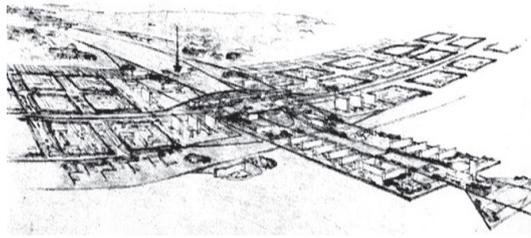


Figura 33. Lucio Costa, Plano Piloto, 1957 (Governo do Distrito Federal, 1986).

Projetos contemporâneos a Brasília

Nada reforça mais a tese da vigência, em meados do século XX, de um acervo de soluções formais paradigmaticamente compartilhadas pelos profissionais do urbanismo do que os inúmeros exemplos de sua aplicação que podem ser elencados. Particularmente efetiva é a comparação de fotos de época do conjunto residencial Alton West (1956), em Londres, com aquelas das primeiras superquadras de Brasília: o observador menos avisado pode facilmente confundir as duas realizações. Já a solução de Wiener e Sert para Chimbote (1953) traz de imediato à memória a configuração de algumas áreas centrais de Brasília, em especial o Setor Bancário Sul.

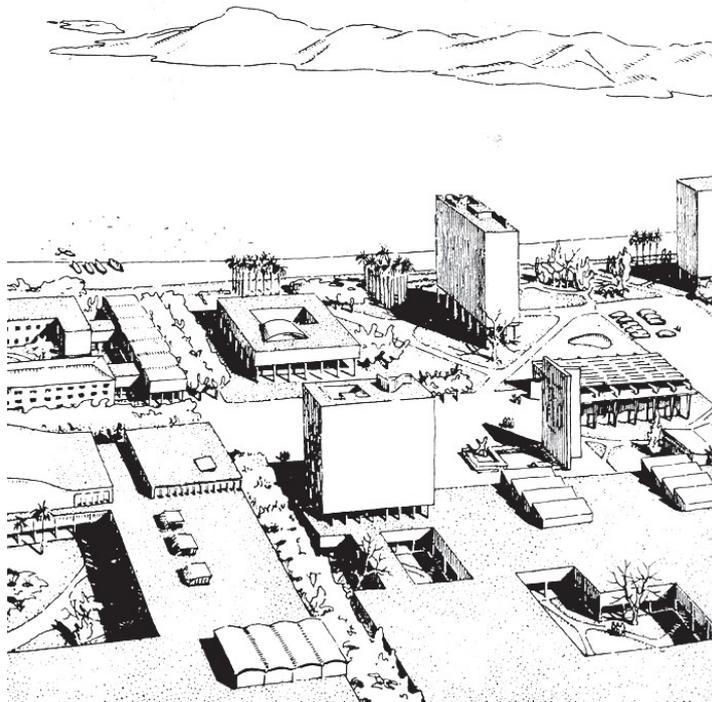


Figura 34. Paul L. Wiener e Josep L. Sert, Chimbote, Peru, 1953 (Rogers et al., 1955, p. 128).

A influência de Brasília

A constatação de que o próprio plano piloto de Brasília – seja o risco de Lucio Costa, seja a sua realização – também serviu de modelo para outras realizações urbanísticas ao longo da década de 1960 mostra o caráter dinâmico do processo de incorporação paradigmática de soluções exitosas e bem recebidas no meio especializado. Apenas para citar alguns dos exemplos mais importantes dessa influência, vale lembrar a proposta para Boston de Walter Gropius e Associados (ca. 1960), o bairro da Défense, próximo de Paris (1960 em diante) ou o Centro Administrativo do Estado de Nova York (1965-78), em Albany, NY.

Mas esse quadro não perduraria indefinidamente. Nos últimos anos da década de 1950 e em inícios da década de 1960, os paradigmas urbanísticos aqui esboçados começavam a perder sua legitimidade e se tornam objeto de um novo escrutínio crítico. Veja-se, para tanto, alguns textos clássicos, como *L'urbanistica e l'avvenire delle città negli stati europei* (Samona, 1959), *The Image of the City* (Lynch, 1960), *Townscape* (Cullen, 1961), *The Death and Life of Great American Cities* (Jacobs, 1961) e *Notes on the Synthesis of Form* (Alexander, 1964).

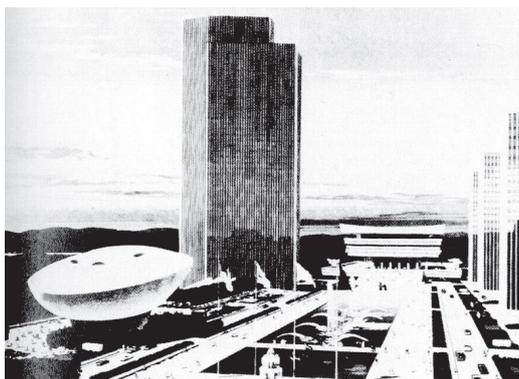


Figura 35. Wallace Harrison, Centro Administrativo do Estado de Nova York, Albany, 1965-78 (Moholy-Nagy, 1968, p. 157).

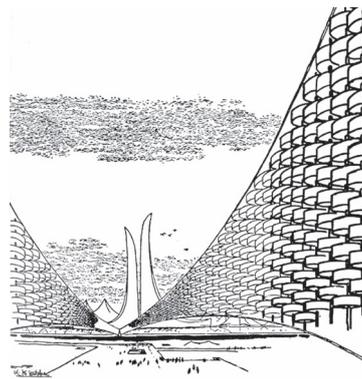


Figura 36. Kiyonori Kikutake, A cidade do futuro, 1966 (Moholy-Nagy, 1968, p. 197).

Sylvia Ficher é professora da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo e do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília.

Pedro Paulo Palazzo é mestrando da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília.

Bibliografia

ALBUQUERQUE, José Pessoa Cavalcanti de. *Nova metrópole do Brasil*. Rio de Janeiro: Imprensa do Exército, 1958.

- ALEXANDER, Christopher. *Notes on the Synthesis of Form*. Cambridge, MASS.: Harvard University Press, 1964.
- ALMEIDA, Theodoro Figueira de. *Brasília, a cidade histórica da América*. Rio de Janeiro: A Ordem, 1930.
- BATISTA, Geraldo Nogueira; FICHER, Sylvia; LEITÃO, Francisco; FRANÇA, Dionísio Alves de. Brasília, uma história de planejamento. In: ENCONTRO DA ANPUR, 10, 2003, Belo Horizonte. *Anais*. Belo Horizonte: ANPUR, 2003. CD-Rom.
- BRASÍLIA. Governo do Distrito Federal. *Brasília: trilha aberta*. Brasília, 1986.
- BURNHAM, Daniel H; BENNETT, Edward M. *Plan of Chicago*. Chicago: The Commercial Club, 1909.
- CIUCCI, Giorgio et al. *La città americana della guerra civile al Nova Deal*. Roma: Laterza, 1973.
- COSTA, Lucio. *Regísto de uma vivência*. SÃO PAULO: Empresa das Artes e EDUnB, 1995.
- CULLEN, Gordon. *Townscape*. Nova York: Reinhold, 1961.
- DELFANTE, Charles. *Grande histoire de la ville*. Paris: Armand Colin, 1997.
- DUANY, Andrés et al. *The New Civic Art*. Nova York: Rizzoli, 2001.
- HILBERSEIMER, Ludwig. *Großstadt Architektur*. Stuttgart: Julius Hoffmann, 1927.
- HOLANDA, Frederico de. *O espaço de exceção*. Brasília: EDUnB, 1998.
- HOWARD, Ebenezer. *To-morrow: A Peaceful Path to Real Reform*. Londres: Swan Sonnenschein, 1898.
- JACOBS, Jane. *The Death and Life of Great American Cities*. Nova York: Random House, 1961.
- JOHNSON-MARSHALL, Percy. *Rebuilding Cities*. Chicago: Aldine, 1966.
- KUHN, Thomas S. *The Structure of Scientific Revolutions*. Chicago: The University of Chicago University Press, 1970.
- LE CORBUSIER. *La charte d'Athènes*. Paris: Plon, 1943.
- _____. *Œuvre complète, 1910-1929*. Zurique: Girsberger, 1937.
- _____. *Œuvre complète, 1946-1952*. Erlenbach-Zurique: Editions d'architecture, 1953.
- _____. *Sur les 4 routes*. Paris: Gallimard, 1941.
- _____. *Les trois établissements humains*. Paris: Denoël, 1945.
- _____. *Urbanisme*. Paris: Vicent Fréal, 1925.
- LE CORBUSIER; JEANNERET, Pierre. *Œuvre complète, 1929-1934*. Erlenbach-Zurique: Editions d'architecture, 1935.
- _____. *Œuvre complète, 1934-1938*. Erlenbach-Zurique: Editions d'architecture, 1947.
- LEME, Maria Cristina da Silva (org.). *Urbanismo no Brasil: 1895-1965*. São Paulo: Fupam; Studio Nobel, 1999.
- LYNCH, Kevin. *The Image of the City*. Cambridge, MASS: The MIT Press, 1960.
- MOHOLY-NAGY, Sybil. *Matrix of Man*. Nova York: Praeger, 1968.
- MUNIZAGA V., Gustavo. *Las ciudades y su historia: una aproximacion*. Santiago: Ediciones Universidad Católica de Chile, 1997.
- NOLLI, Giambattista. *Nuova Topografia di Roma*. Roma: 1748.
- PANERAI, Philippe et al. *Analyse urbaine*. Marselha: Parenthèses, 1999.
- ROGERS, Ernesto N. et al. *The Heart of the City*. Londres: Lund Humphries, 1955
- SAMONA, Giuseppe. *L'urbanistica e l'avenire delle città negli stati europei*. Bari: Laterza, 1959.
- SANDERS, Spencer Edward; RABUCK, Arthur Jacob. *New City Patterns*. Nova York: Reinhold, 1946.
- SZILARD, Adalberto; REIS, José de Oliveira. *Urbanismo no Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: O Construtor, 1950.
- TAVARES, Jeferson Cristiano. *Projetos para Brasília e a cultura urbanística nacional*. São Carlos, Dissertação de Mestrado em Arquitetura e Urbanismo – Universidade de São Paulo, Escola de Engenharia de São Carlos, 2004.
- TAFURI, Manfredo; DAL CO, Francesco. *Modern Architecture*. Nova York: Rizzoli, 1986. 2 v.

