

Brasília, cidade que inventei

Lucia Costa

Presidente da República
MICHEL TEMER

Ministro da Cultura
SÉRGIO SÁ LEITÃO

Presidente do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico
Nacional
KÁTIA BOGÉA

Diretor do Departamento de Cooperação e Fomento
MARCELO BRITO

Diretor do Departamento de Patrimônio Material e
Fiscalização
ANDREY ROSENTHAL SCHLEE

Diretor do Departamento de Patrimônio Imaterial
HERMANO FABRÍCIO OLIVEIRA GUANAIS E QUEIROZ

Diretor do Departamento de Planejamento e Administração
MARCOS JOSÉ SILVA REGO

Diretor de Projetos Especiais
ROBSON ANTÔNIO DE ALMEIDA

Superintendente do Iphan no Distrito Federal
CARLOS MADSON REIS

Coordenadora Técnica
SANDRA BERNARDES RIBEIRO

Coordenador Administrativo
RUY CESAR DE VASCONELLOS AZEREDO

Governador do Distrito Federal
RODRIGO ROLLEMBERG

Secretário de Estado de Cultura do Distrito Federal
GUILHERME REIS

Subsecretário do Patrimônio Cultural do Distrito Federal
GUSTAVO PACHECO

ERRATA: Na página 27, 5ª linha do 5º parágrafo
onde se lê "Monumental não só no sentido de
ostentação..." leia-se "Monumental não no sentido
de ostentação..."

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL
SUPERINTENDÊNCIA DO IPHAN NO DISTRITO FEDERAL
SECRETARIA DE ESTADO DE CULTURA DO DISTRITO FEDERAL

RELATÓRIO DO PLANO PILOTO DE BRASÍLIA

4ª EDIÇÃO
BRASÍLIA - 2018



O Iphan, em parceria com a Secretaria de Estado de Cultura do Distrito Federal, reedita o Relatório de Lucio Costa para o Concurso Nacional do Plano Piloto da Nova Capital do Brasil, acompanhado do Edital do Concurso e da apreciação do júri, onde o corpo de jurados apresenta suas motivações para a escolha dos premiados. O material, indispensável para a compreensão dos princípios que orientaram a concepção da cidade, é velho conhecido do meio acadêmico e dos profissionais que atuam na preservação e na gestão urbana de Brasília. Por que, então, reeditá-lo?

A sua simples leitura, para os que ainda não tiveram o privilégio, ou a sua enésima releitura, para os que fazem dele manual de consulta permanente, respondem facilmente à pergunta.

O primeiro e sempre renovado impacto vem da simplicidade e da clareza do texto. Esta não é uma observação sobre a forma, mas é antes um indicativo irrefutável de uma característica rara nos dias atuais: a consistência e a força das ideias ali contidas. Somente aqueles que conhecem profundamente seu próprio trabalho se apresentam com a transparência e a humildade de Lucio Costa ao dizer que (...) não concorro, - apenas me desvencilho de uma solução possível, que não foi procurada, mas surgiu, por assim dizer, já pronta." Ou quando prossegue, explicando que "Compareço, não como técnico devidamente aparelhado, pois nem sequer disponho de escritório," e "(...) se a sugestão for válida, estes dados, conquanto sumários na sua aparência, já serão suficientes, pois revelarão que, apesar da espontaneidade original, ela foi, depois, intensamente *pensada e resolvida*."

O Relatório, que descreve a ideia "intensamente pensada e resolvida," foi, um pouco mais tarde, a base das normas urbanísticas editadas pelo governo distrital e pelo Iphan para gerir a preservação de Brasília. O tempo e as variadas espécies de saúvas que incansavelmente corroem nossas cidades trouxeram transformações às quais as ideias-força da concepção original resistiram com excepcional firmeza e assim, mesmo tendo registrado perdas, a cidade continua impressionando pela sua fidelidade aos princípios do Plano Piloto. Ninguém melhor para afirmá-lo do que o próprio Lucio Costa: em 1987, diante da Rodoviária tomada pelo povo das cidades-satélites, totalmente diferente do "lugar requintado" que ele havia imaginado, disse que sempre soube que Brasília não era uma "flor de estufa" e que gostava mais da realidade – maior e mais bela – do que do sonho.

Esse pequeno texto é, portanto, uma estrela de alto brilho na biblioteca essencial da arquitetura e do patrimônio. Seu vínculo com o concreto é tão definitivo que seria injusto tê-lo apenas para acesso virtual: ao contrário, é preciso fazer com que ele circule de mão em mão, que seja anotado, rabiscado, comparado com o que se vê no espaço da cidade. Feito para usar, mas também para passar adiante e fazer chegar a todos que, independente do interesse profissional, se impressionam, se inquietam e gostam de Brasília.

Jurema Machado
Presidente do Iphan

Um plano, um poema, uma cidade

O que seria necessário para se conceber uma nova cidade nas suas diversas dimensões? Bastaria ao seu autor dominar as técnicas urbanísticas e aplicá-las? O urbanista que concebeu Brasília nos mostrou que não, pois isso não basta. Além do domínio técnico é necessário utopia, poesia e humanismo. Sem o uso acurado desses ingredientes não se concebe uma cidade, apenas seu simulacro.

Sabidamente, os projetos participantes do concurso para escolha do projeto da nova capital do Brasil, em 1957, tinham em comum a mesma filiação e ideário urbanístico, qual seja, o urbanismo científico, que tinha no uso da técnica e da razão o seu fundamento conceitual. Tanto que boa parte desses projetos traziam o domínio rigoroso das técnicas urbanísticas de então. Alguns, inclusive, conjugavam estatística e demografia em complexas análises, como que afirmando o quanto eram completos e definitivos.

Todavia, contrariando o sentimento tecnicista que dominava as expectativas daquele momento, o projeto de número 22 trazia dois aspectos intrigantes. Um era a simplicidade de sua apresentação, sem nenhum rebuscamento técnico ou qualquer cálculo que convalidasse suas proposições. Outro era a singeleza, o lirismo e a poesia presentes no seu memorial descritivo, ilustrado com rabiscos candidamente desenhados formando um conjunto gráfico de rara harmonia. Sintetizado pelo seu autor no *Relatório do Plano Piloto de Brasília*, estava ali o substantivo de um plano urbanístico para a nova capital do país, com sua intenção de cidade claramente compreensível e visualmente apreendida.

À medida em que se apreciava aquela proposta, o sentimento era que ali se estava diante de algo singular e não de um plano urbanístico frágil em sua concepção, como aparentava. Percebia-se que o autor não se limitara a utilizar o racionalismo predominante da cultura urbanística de então, mas a este associara múltiplos modelos e técnicas urbanísticas distintas, componentes que o enriqueciam e o diferenciavam dos demais.

Estavam ali, por exemplo, conceitos da cidade jardim, da cidade linear, dos arranjos urbanos do período colonial brasileiro, além de elementos como os amplos terraplenos, as perspectivas barrocas, a monumentalidade e os espaços cerimoniais utilizados por antigas sociedades. Sem negar sua filiação ao Movimento Moderno de Arquitetura e Urbanismo, tal projeto combinava tradição e modernidade, avançando rumo a um urbanismo múltiplo, menos rígido e mais rico. Tudo ali, em consonância com o sítio de sua implantação, tinha coerência, unidade e personalidade. Ou, como na descrição insuperável do poeta Carlos Drummond de Andrade: *era um rabisco e pulsava*.

Esse era o plano urbanístico de Lucio Costa para a nova capital do Brasil, cujas qualidades o júri soube distinguir e eleger entre os 26 concorrentes, naquele 15 de março de 1957. Segundo essa avaliação, era o único a trazer uma concepção de cidade em todas as suas dimensões, apoiada em um ideal urbano humanista e poético - *urbs e civitas*.

Passados 57 anos desse singular evento, o Relatório do Plano Piloto de Brasília continua a despertar interesse e curiosidade, suscitando debates em várias partes do mundo. Após esse curto espaço de tempo é possível afirmar que o júri estava certo em suas avaliações, pois a cidade decorrente daquele projeto encontra-se consolidada, apropriada pela população e urbanisticamente pujante, cumprindo plenamente o papel de capital do país, com suas virtudes, problemas e contradições, à semelhança das demais cidades do mundo.

Coroando a sua excepcionalidade e simbologia para o urbanismo mundial, em 1987 Brasília foi reconhecida pela Unesco como Patrimônio Cultural da Humanidade, tornando-se o primeiro conjunto urbanístico da era moderna a receber tal distinção. Honraria que a insere no rol das cidades universais, que devem ser preservadas e compartilhadas como herança humana comum.

Como se vê, em sendo uma casa de memória, muitos são os motivos para que o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - Iphan, por meio da sua Superintendência no Distrito Federal, reedite e dê publicidade a esse documento seminal da cidade e de significado incomum para a historiografia do urbanismo mundial e, particularmente, para a memória afetiva de Brasília. Cidade que materializa o desejo secular de gerações de brasileiros, que idealizaram construir no centro do território nacional uma nova sede administrativa para um país, sempre desejado mais justo, igualitário e democrático.

Carlos Madson Reis
Superintendente do Iphan-DF

Criador e Criatura

“(...) Isso tudo é muito diferente do que eu tinha imaginado para esse centro urbano, como uma coisa requintada, meio cosmopolita. Mas não é. Quem tomou conta dele foram esses brasileiros verdadeiros que construíram a cidade e estão ali legitimamente. É o Brasil... E eu fiquei orgulhoso disso, fiquei satisfeito. (...)” Lucio Costa.

O homem diante de sua criatura. A humildade e a grandeza de um homem diante da vertiginosa criação coletiva que se redesenha incessante a partir do seu traço e da sua imaginação. O breve testemunho de Lucio Costa revela um traço raro entre os intelectuais – a percepção aguda do laço que une seu trabalho criativo à materialização operada pelas mãos do seu povo, da sua gente – num mundo em que o selo individual, convertido em marca, os distingue na sociedade.

A percepção do gênio criador da mais arrojada invenção urbana do século: **Brasília**, do que o moinho humano é capaz de fazer para aproximar o traço abstrato da solução concreta que responda às necessidades materiais que a vida nos impõe. Republicar esse pequeno volume e oferecê-lo à sociedade é um serviço à memória da Capital do Brasil e uma homenagem ao talento e à sensibilidade de Lucio Costa, Oscar Niemeyer, Joaquim Cardozo, entre tantos, e, particularmente aos **candangos** que converteram em concreto, tijolo e vidro a invenção vertiginosa dos seus criadores.

A Secretaria de Cultura do Distrito Federal se soma ao esforço do Arquivo Público do Distrito Federal, da CODEPLAN e do IPHAN para oferecer à sociedade, particularmente às novas gerações esse registro indispensável, para que não se perca na poeira a dimensão épica e o significado da construção de Brasília para o destino histórico do povo brasileiro.

Hamilton Pereira da Silva
Secretário de Cultura do Distrito Federal

"Eu caí em cheio na realidade, e uma das realidades que me surpreenderam foi a rodoviária, à noitinha. Eu sempre repeti que essa plataforma rodoviária era o traço de união da metrópole, da capital, com as cidades satélites improvisadas da periferia.

É um ponto forçado, em que toda essa população que mora fora entra em contacto com a cidade. Então eu senti esse movimento, essa vida intensa dos verdadeiros brasilienses, essa massa que vive fora e converge para a rodoviária. Ali é a casa deles, é o lugar onde eles se sentem à vontade. Eles protelam, até, a volta para a cidade-satélite e ficam ali, bebericando. Eu fiquei surpreendido com a boa disposição daquelas caras saudáveis.

E o "centro de compras," então, fica funcionando até meia noite Isto tudo é muito diferente do que eu tinha imaginado para esse centro urbano, como uma coisa requintada, meio cosmopolita. Mas não é. Quem tomou conta dele foram esses brasileiros verdadeiros que construíram a cidade e estão ali legitimamente. É o Brasil ... E eu fiquei orgulhoso disso, fiquei satisfeito. É isto. Eles estão com a razão, eu é que estava errado. Eles tomaram conta daquilo que não foi concebido para eles. Foi uma bastilha. Então eu vi que Brasília tem raízes brasileiras, reais, não é uma flor de estufa como poderia ser, Brasília está funcionando e vai funcionar cada vez mais. Na verdade, o sonho foi menor do que a realidade. A realidade foi maior, mais bela. Eu fiquei satisfeito, me senti orgulhoso de ter contribuído."

Lucio Costa
30/III/87

Lucio Costa, s/d, autor não identificado, Acervo ArPDF



"Eu caí em cheio na realidade, e uma das realidades que me surpreen-
deram foi a rotatória; a rotação. Eu sempre repeti que essa platfor-
ma rotatória era o traço de união da metrópole, da capital, com as cida-
des-satélites improvisadas da periferia. É um ponto forçado, em que toda
essa população que mora fora entra em contacto com a cidade. Então eu
senti esse movimento, essa vida intensa dos verdadeiros brasileiros, essa
massa que vive fora e converge para a rotatória. Ali é a casa deles,
é o lugar onde eles se sentem à vontade. Eles protegem, até, a volta
para a cidade-satélite e ficam ali, bebecando. Eu fiquei surpreendido
com a boa disposição daquelas casas sandereis. É o "centro de compras",
então, fica funcionando até meia-noite... Isto tudo é muito diferente
do que eu tinha imaginado para esse centro urbano, como uma coisa
requintada, meio cosmopolita. Mas não é. Quem tomou conta dele fo-
ram esses brasileiros verdadeiros que construíram a cidade e estão
ali legitimamente. É o Brasil... E eu fiquei orgulhoso disso, fiquei
satisfeito. É isto. Eles estão com a razão, eu é que estava errado.
Eles tomariam conta daquilo que não foi concebido para eles. Foi uma
bastilha. Então eu vi que Brasília tem traços brasileiros, reais,
não é uma plot de estufa como poderia ser. Brasília está funcio-
nando e vai funcionar cada vez mais. Na verdade, o sonho
foi menor do que a realidade. A realidade foi maior, mais
bela. Eu fiquei satisfeito, me senti orgulhoso de ter contribuído."

Lucia Costa

30/III/97.

INTRODUÇÃO	17
EDITAL	19
RELATÓRIO DO PLANO PILOTO DE BRASÍLIA	27
APRECIÇÃO E RELATÓRIO DO JÚRI	45
ICONOGRAFIA	49
TRADUÇÕES	119
FICHA TÉCNICA	139



Esta terceira edição, revista e ampliada, da publicação BRASÍLIA, CIDADE QUE INVENTEI - RELATÓRIO DO PLANO PILOTO DE BRASÍLIA é resultado de um esforço conjunto do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – Iphan e do Governo do Distrito Federal, no sentido de ampliar a difusão deste documento de inestimável valor histórico, e de fundamental importância para o entendimento e reflexão sobre a cidade, hoje patrimônio de seus moradores, dos brasileiros e de toda a humanidade.

Brasília vem sendo divulgada mundialmente, há mais de cinquenta anos, pela excepcionalidade e qualidade de sua arquitetura e urbanismo. Entretanto, as premissas urbanísticas fundamentais que orientaram sua concepção permanecem desconhecidas para uma grande parcela da população brasileira, inclusive para muitos brasilienses.

As edições anteriores desta publicação, realizadas em 1991 e em 2001, como ação articulada entre o então Departamento do Patrimônio Histórico e Artístico do Distrito Federal - DePHA, o Arquivo Público do Distrito Federal-ArPDF e a Companhia do Desenvolvimento do Planalto Central – CODEPLAN, encontravam-se esgotadas há vários anos.

Surgiu, então, a oportunidade de sua reedição em 2014, no âmbito das atividades das *Jornadas de Brasília Patrimônio Cultural da Humanidade*, evento do calendário oficial da cidade. Tal iniciativa é uma promoção conjunta da Superintendência do Iphan no DF e da Secretaria de Estado da Cultura do Distrito Federal – Secult, com a colaboração do Arquivo Público do Distrito Federal, da CODEPLAN e da Secretaria de Estado de Regularização, Habitação e Desenvolvimento Urbano – Sedhab.

A atual edição apresenta, em primeiro lugar, o Edital do Concurso do Plano Piloto de Brasília – elaborado pela Comissão de Planejamento da Construção e Mudança da Capital Federal – cuja publicação no *Diário Oficial da União* tornou públicos os requisitos necessários para a participação no concurso e forneceu a arquitetos, engenheiros e urbanistas material básico e informações para a criação e inscrição dos projetos. Acompanham este documento duas correspondências: uma endereçada pelo Presidente da NOVACAP, esclarecendo o item 15 do Edital, e outra assinada pelo arquiteto Oscar Niemeyer e remetida ao Instituto dos Arquitetos do Brasil, respondendo a consultas.

A seguir, o Relatório do Plano Piloto, de Lucio Costa – projeto vencedor, entre outros vinte e cinco candidatos – é apresentado na íntegra, pelas palavras e pela mão de seu idealizador. Além de seu caráter técnico, este documento é um exercício de criatividade e lirismo que, poeticamente, sintetiza a gênese da cidade, define sua estrutura e orienta a localização dos edifícios públicos, das áreas residenciais, dos equipamentos culturais e comunitários, das vias de circulação e áreas livres.

Contextualizando este documento, são também apresentadas as conclusões do júri sobre o projeto, evidenciando suas vantagens e levantando questões sobre as quais, segundo a Comissão Julgadora – composta por arquitetos e urbanistas ingleses, franceses e americanos, administradores e outras personalidades brasileiras, sob a presidência de Israel Pinheiro – caberia ainda alguma consideração.

Uma unidade iconográfica, com fotografias e documentos aerofotogramétricos, complementa este trabalho. O conjunto mostra fotografias do período inicial da construção de Brasília, com o traçado urbano marcado no chão e as primeiras edificações sendo levantadas; fotos do período imediatamente posterior à inauguração da capital, quando Brasília se consolida como cidade; e fotos coloridas revelam a cidade contemporânea, *urbs* e *civitas*, a cidade finalmente apropriada por seus moradores.

No sentido de ampliar a divulgação no exterior do projeto urbanístico apresentado por Lucio Costa para o Plano Piloto de Brasília fazem parte desta obra o memorial do Relatório nos idiomas Inglês, Francês e Espanhol (este último retirado de *Lucio Costa – Razones de La Nueva Arquitectura – 1934 – y otros Ensayos*).



EDITAL

O Concurso Nacional do Plano Piloto da Nova Capital do Brasil foi divulgado oficialmente através do Edital publicado no Diário Oficial da União no dia 30 de setembro de 1956. Entretanto, surgiram, da parte dos inscritos, várias dúvidas, inclusive quanto ao item 15, do referido documento e, no sentido de dirimi-las, a Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil – NOVACAP valeu-se de duas correspondências, também reunidas nesta unidade: uma endereçada ao Presidente da Comissão de Planejamento da Construção e Mudança da Capital Federal e outra encaminhada ao Instituto dos Arquitetos do Brasil.

EDITAL PARA O CONCURSO NACIONAL DO PLANO PILOTO DA NOVA CAPITAL DO BRASIL

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

I – Inscrição

1. Poderão participar do concurso as pessoas físicas ou jurídicas domiciliadas no país, regularmente habilitadas para o exercício da engenharia, da arquitetura e do urbanismo.

2. As inscrições dos concorrentes estarão abertas dentro de 10 (dez) dias a partir da data da publicação do presente Edital no Diário Oficial da União e serão feitas mediante requerimento dirigido ao Presidente da Comissão, pelo prazo de 15 dias, contado da abertura das inscrições.

3. O Plano Piloto deverá abranger:

a) traçado básico da cidade, indicando a disposição dos principais elementos da estrutura urbana, a localização e interligação dos diversos setores, centros, instalações e serviços, distribuição dos espaços livres e vias de comunicação (escala 1:25.000);

b) relatório justificativo.

4. Os concorrentes poderão apresentar, dentro de suas possibilidades, os elementos que serviram de base ou que comprovem as razões fundamentais de seus planos, como sejam:

a) esquema cartográfico da utilização prevista para a área do Distrito Federal, com a localização aproximada das zonas de produção agrícola, urbana, industrial, de preservação dos recursos naturais – inclusive florestas, caça e pesca, controle de erosão e proteção de mananciais – e das redes de comunicação (escala 1:50.000);

b) cálculo do abastecimento de energia elétrica, de água e de transporte, necessários à vida da população urbana;

c) esquema do programa de desenvolvimento da cidade, indicando a progressão por etapas e a duração provável de cada uma;

d) elementos técnicos para serem utilizados na elaboração de uma lei reguladora da utilização da terra e dos recursos naturais da região;

e) previsão do abastecimento de energia elétrica, de água, de transporte e dos demais elementos essenciais à vida da população urbana;

f) equilíbrio e estabilidade econômica da região, sendo previstas oportunidades de trabalho para toda a população e remuneração para os investimentos planejados;

g) previsão de um desenvolvimento progressivo equilibrado, assegurando a aplicação dos investimentos no mais breve espaço de tempo e a existência dos abastecimentos e serviços necessários à população em cada etapa do programa;

h) distribuição conveniente da população nas aglomerações urbanas e nas zonas de produção agrícola, de modo a criar condições adequadas de convivência social.

5. Só poderão participar deste concurso equipes dirigidas por arquitetos, engenheiros ou urbanistas, domiciliados no país e devidamente registrados no Conselho Federal de Engenharia e Arquitetura.
6. O Plano Piloto deverá ser executado a tinta, cópia heliográfica ou fotostática, sobre fundo branco e trazer a assinatura dos seus autores, sendo vedada a apresentação de variantes, podendo, entretanto, o candidato apresentar mais de um projeto.
7. Os relatórios devem ser apresentados em sete vias.
8. O Júri, presidido pelo Presidente da Cia. Urbanizadora da Nova Capital do Brasil, compor-se-á de: dois representantes da Cia. Urbanizadora da Nova Capital do Brasil, um do Instituto de Arquitetura do Brasil, um do Clube de Engenharia e dois urbanistas estrangeiros.
9. Os trabalhos deverão ser entregues dentro de 120 dias, a partir da data da abertura das inscrições.
10. O Júri iniciará seu trabalho dentro de cinco dias a contar da data do encerramento do concurso e o resultado será publicado logo após a conclusão do julgamento.
11. Os concorrentes, quando convocados, farão defesa oral de seus respectivos projetos perante o Júri.
12. A decisão do Júri será fundamentada, não cabendo dela qualquer recurso.
13. Após a publicação do resultado do julgamento, a Cia. Urbanizadora da Nova Capital do Brasil poderá expor os trabalhos em lugar acessível ao público.
14. Os autores do Plano Piloto, classificados em primeiro, segundo, terceiro, quarto e quinto lugares, receberão os prêmios de Cr\$ 1.000.000,00 (um milhão de cruzeiros), Cr\$ 500.000,00 (quinhentos mil cruzeiros), Cr\$ 400.000,00 (quatrocentos mil cruzeiros), Cr\$ 300.000,00 (trezentos mil cruzeiros) e Cr\$ 200.000,00 (duzentos mil cruzeiros), respectivamente.
15. Desde que haja perfeito acordo entre os autores classificados em primeiro lugar e a Cia. Urbanizadora da Nova Capital do Brasil, terão aqueles a preferência para o desenvolvimento do projeto.
16. O Júri não será obrigado a classificar os cinco melhores trabalhos e consequentemente a designar concorrentes que devam ser premiados, se, a seu juízo, não houver trabalhos merecedores de todos ou de alguns dos prêmios estipulados.
17. Todo trabalho premiado passará a ser propriedade da Cia. Urbanizadora da Nova Capital do Brasil, após o pagamento do prêmio estipulado, podendo dele fazer o uso que achar conveniente.
18. A Comissão de Planejamento da Construção e da Mudança da Capital Federal coloca à disposição dos concorrentes, para consulta, os seguintes elementos:
 - a) mosaico aerofotográfico, na escala de 1:50.000, com curvas de forma de 20 em 20 metros (apoiados em pontos de altura determinados no terreno por altímetro de precisão Wallace & Tiernan) de todo o Distrito Federal;
 - b) mapas de drenagem de todo o Distrito Federal;
 - c) mapas de geologia de todo o Distrito Federal;
 - d) mapas de solos para obras de engenharia de todo o Distrito Federal;

- e) mapas de solos para a agricultura de todo o Distrito Federal;
- f) mapas de utilização atual da terra de todo o Distrito Federal;
- g) mapa de conjunto, indicando locais para perfuração de poços, exploração de pedreiras, instalações de usinas hidrelétricas, áreas para cultura, áreas para criação de gado, áreas para recreação, locais para aeroportos, etc., etc.;
- h) mapa topográfico regular, na escala de 1:25.000, com curvas de nível de 5 em 5 metros, executado por aerofotogrametria, cobrindo todo o sítio da Capital (cerca de 1.000 km²) e mais uma área de 1.000 km² a leste do sítio da Capital, abrangendo a cidade de Planaltina e grande parte do vale do Rio São Bartolomeu;
- i) ampliação fotográfica dos mapas do sítio da Capital (200 km²) para a escala de 1:5.000, com curvas de nível de 5 em 5 metros;
- j) mapas detalhados de drenagem, geologia, solos para engenharia, solos para agricultura e utilização da terra, do sítio da cidade (1.000 km²) e mais 1.000 km² a leste desse sítio;
- k) mapas topográficos regulares, na escala de 1:2.000, com curvas de nível de metro em metro e de dois em dois metros, da área de 150 km², indicada como ideal para a localização da zona urbana da Capital Federal;
- l) relatório minucioso relativo aos estudos do solo e do subsolo, do macro clima e do micro clima, das águas superficiais e subterrâneas, das possibilidades agrícolas e pecuárias, etc., etc.

19. Caberá aos concorrentes providenciar as cópias heliográficas, fotográficas, etc., que julgarem indispensáveis à elaboração dos projetos, sendo que, para esse fim, serão fornecidos os seguintes elementos:

- a) mapas topográficos regulares em 1:25.000, com curvas de 5 em 5 metros, do sítio da Capital;
- b) mapas ampliados para a escala de 1:5.000, de 200 km² do sítio da Capital;
- c) mapas topográficos regulares, na escala de 1:2.000, com curvas de nível de metro em metro e de dois em dois metros, da área de 150 km², indicada como ideal para a localização da zona urbana da Capital Federal.

20. A Comissão de Planejamento da Construção e da Mudança da Capital facilitará aos concorrentes visita ao local da futura Capital, para melhor conhecimento da região.

21. Qualquer consulta ou pedido de esclarecimento sobre o presente concurso deverá ser feito por escrito, sendo que as respostas respectivas serão remetidas a todos os demais concorrentes.

22. As publicações relativas ao concurso serão insertas no Diário Oficial da União e em outros jornais de grande circulação no Distrito Federal e nas principais Capitais Estaduais.

23. A Comissão de Planejamento da Construção e da Mudança da Capital Federal, considerando que o planejamento de edifícios escapa ao âmbito deste concurso, decidiu que os projetos dos futuros edifícios públicos serão objeto de deliberações posteriores, a critério desta Comissão.

24. A participação neste concurso importa, da parte dos concorrentes, em integral concordância com os termos deste Edital.

Rio de Janeiro, 19 de setembro de 1956.
Ernesto Silva, Presidente



INFORMAÇÕES COMPLEMENTARES

Carta remetida pelo Presidente da NOVACAP ao Presidente da Comissão de Planejamento e Mudança da Capital Federal, informando sobre a nova redação do item 15 do Edital do Concurso do Plano Piloto.

Rio de Janeiro, 16 de outubro de 1956.

Sr. Presidente:

Em complemento à exposição que tive oportunidade de fazer aos Diretores e Representantes do Instituto de Arquitetos do Brasil, esclareço, pelo presente, alguns pontos do Edital do Concurso Nacional do Plano Piloto da Nova Capital do Brasil, os quais suscitaram dúvidas na sua interpretação.

Assim, o artigo 15 deverá ser assim entendido:

“Os autores classificados em primeiro lugar ficarão encarregados do desenvolvimento do projeto, desde que haja perfeito acordo com a Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil sobre as condições para a execução desse trabalho.”

Comunico-lhe, ainda, que determinei seja o prazo de 120 dias para a entrega do Plano Piloto, contado a partir do dia da data de encerramento das inscrições e que sejam fornecidas aos concorrentes, cópias do relatório Belcher, nas partes que lhes possam interessar.

Reitero os meus protestos de elevado apreço.

Israel Pinheiro, Presidente.

CORRESPONDÊNCIA ENVIADA PELO DIRETOR DO DEPARTAMENTO DE URBANISMO E ARQUITETURA DA NOVACAP AO INSTITUTO DOS ARQUITETOS DO BRASIL, FORNECENDO MAIS INFORMAÇÕES PARA O CONCURSO DO PLANO PILOTO.

Ao Sr. Dr. Ary Garcia Roza
DD. Presidente do Instituto de Arquitetos do Brasil.

O Departamento de Arquitetura e Urbanismo da Companhia Urbanizadora responde às consultas formuladas, até esta data, pelos concorrentes ao Plano Piloto da Nova Capital:

1- Ventos dominantes
Predominam os ventos leste.

2- Estrada de Ferro
Uma estrada de ferro deverá ligar Anápolis ou Vianópolis a Nova Capital.

3- Estrada de rodagem
Deverá ser projetada de Anápolis a Brasília.

4- Represa, Hotel, Palácio Residencial e Aeroporto.

A represa (cujo nível corresponderá à cota 997), o hotel e o palácio residencial ficarão situados de acordo com a planta já fixada e à disposição dos concorrentes. O palácio do Governo projetado aguardará fixação do Plano Piloto. Nessa planta se acha também localizado o aeroporto definitivo, já em construção.

5- Ministérios

Para os estudos do Plano Piloto permanece a atual organização ministerial, acrescida de três ministérios. Somente cerca de 30% dos funcionários serão transferidos.

6- Indústria e agricultura

Deverá prever-se um desenvolvimento limitado, em vista do caráter político-administrativo da Nova Capital.

7- Loteamento e tipo de propriedade

O assunto aguardará sugestões do Plano Piloto.

8- Densidade

Provisão para 500.000 habitantes, no máximo.

9- Construção em andamento

Estão sendo iniciadas as obras de um hotel e de um palácio residencial para o Presidente da República. Além dessas obras, estão em construção, em caráter provisório, as instalações necessárias ao funcionamento da Companhia Urbanizadora e dos serviços que ali se iniciam.

10- Relatório

Foi enviada cópia do relatório ao Instituto de Arquitetos do Brasil e à Faculdade de Arquitetura de São Paulo.

11- Apresentação dos trabalhos

Os concorrentes terão plena liberdade na apresentação de seus projetos, inclusive no uso de cores, etc.

12- Escala

A escala para o Plano Piloto permanecerá de... 1:25.000, entretanto será permitido aos concorrentes apresentar detalhes do referido plano na escala que desejarem.

13- Colaboradores

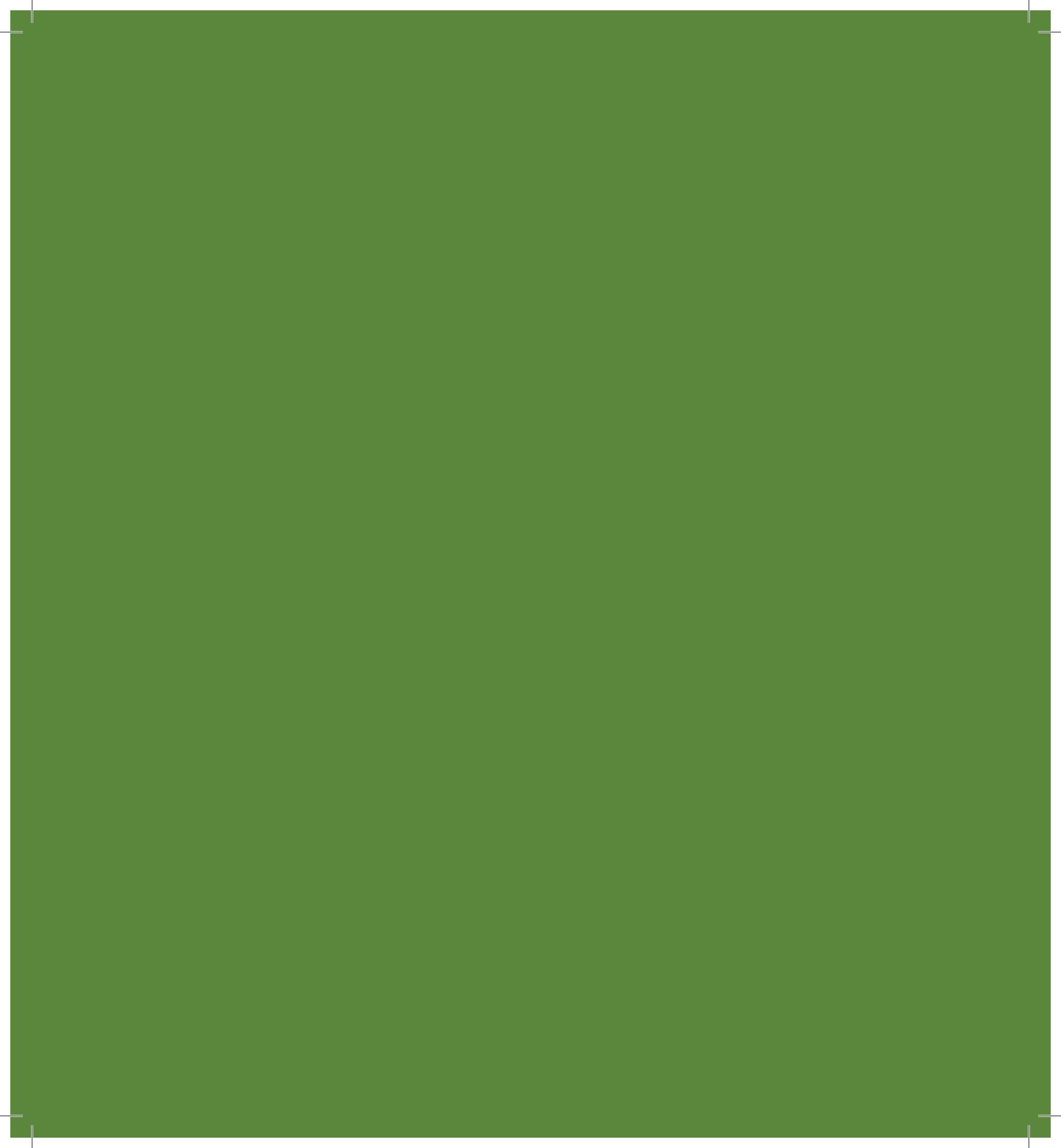
O arquiteto inscrito no concurso para o Plano Piloto de Brasília terá plena liberdade na escolha de seus colaboradores, que poderão assinar as plantas apresentadas.

14- Defesa oral

Na defesa oral, os arquitetos poderão ter a assistência de seus colaboradores.

Oscar Niemeyer, Diretor do Departamento de Urbanismo e Arquitetura.





RELATÓRIO DO PLANO PILOTO DE BRASÍLIA

RELATÓRIO DO PLANO PILOTO DE BRASÍLIA

... José Bonifácio, em 1823, propõe a transferência da Capital para Goiás e sugere o nome de BRASÍLIA.

Desejo inicialmente desculpar-me perante a direção da Companhia Urbanizadora e a Comissão Julgadora do Concurso pela apresentação sumária do partido aqui sugerido para a nova Capital, e também justificar-me.

Não pretendia competir e, na verdade não concorro, - apenas me desvencilho de uma solução possível, que não foi procurada mas surgiu, por assim dizer, já pronta.

Compareço, não como técnico devidamente aparelhado, pois nem sequer disponho de escritório, mas como simples maquis do urbanismo, que não pretende prosseguir no desenvolvimento da ideia apresentada senão eventualmente, na qualidade de mero consultor. E se procedo assim candidamente é porque me amparo num raciocínio igualmente simplório: se a sugestão é válida, estes dados, conquanto sumários na sua aparência, já serão suficientes, pois revelarão que, apesar da espontaneidade original, ela foi, depois, intensamente *pensada e resolvida*; se o não é, a exclusão se fará mais facilmente, e não terei perdido o meu tempo nem tomando o tempo de ninguém.

A liberação do acesso ao concurso reduziu de certo modo a consulta àquilo que de fato importa, ou seja, à concepção urbanística da cidade propriamente dita, porque esta não será, no caso, uma decorrência do planejamento regional, mas a causa dele: a sua fundação é que dará ensejo ao ulterior desenvolvimento planejado da região. Trata-se de um ato deliberado de posse, de um gesto de sentido ainda desbravador, nos moldes da tradição colonial. E o que se indaga é como no entender de cada concorrente uma tal cidade deve ser concebida.

Ela deve ser concebida não como simples organismo capaz de preencher satisfatoriamente e sem esforço as funções vitais próprias de uma cidade moderna qualquer, não apenas como *urbs*, mas como *civitas*, possuidora dos atributos inerentes a uma capital. E, para tanto, a condição primeira é achar-se o urbanista imbuído de uma certa dignidade e nobreza de *intenção*, porquanto dessa atitude fundamental decorrem a ordenação e o senso de conveniência e medida capazes de conferir ao conjunto projetado o desejável caráter monumental. Monumental não no sentido de ostentação, mas no sentido da expressão palpável, por assim dizer, consciente, daquilo que vale e significa. Cidade planejada para o trabalho ordenado e eficiente, mas ao mesmo tempo cidade viva e aprazível, própria ao devaneio e à especulação intelectual, capaz de tornar-se, com o tempo, além de centro de governo e administração, num foco de cultura dos mais lúcidos e sensíveis do país.

Dito isto, vejamos como nasceu, se definiu e resolveu a presente solução:

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

2- Procurou-se depois a adaptação à topografia local, ao escoamento natural das águas, à melhor orientação, arqueando-se um dos eixos a fim de contê-lo no triângulo equilátero que define a área urbanizada (Fig. 2).

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

4- Como decorrência dessa concentração residencial, os centros cívicos e administrativo, o setor cultural, o centro de diversões, o centro esportivo, o setor administrativo municipal, os quartéis, as zonas destinadas à armazenagem, ao abastecimento e às pequenas indústrias locais, e, por fim, a estação ferroviária, foram-se naturalmente ordenando e dispondo ao longo do eixo transversal que passou assim a ser o eixo monumental do sistema (Fig. 4). Lateralmente à intersecção dos dois eixos, mas participando funcionalmente e em termos de composição urbanística do eixo monumental, localizaram-se o setor bancário e comercial, o setor dos escritórios de empresas e profissões liberais, e ainda os amplos setores do varejo comercial.

5- O cruzamento desse eixo monumental, de cota inferior, com o eixo rodoviário-residencial impôs a criação de uma grande plataforma liberta do tráfego que não se destine ao estacionamento ali, remanso onde se concentrou logicamente o centro de diversões da cidade, com os cinemas, os teatros, os restaurantes, etc. (Fig. 5).

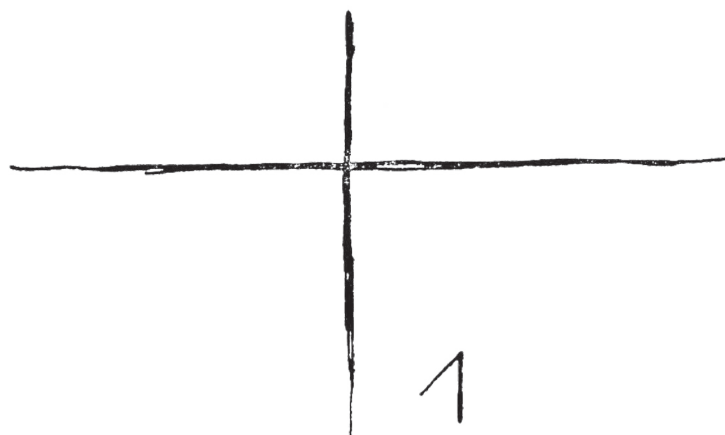
6- O tráfego destinado aos demais setores prossegue, ordenado em mão única, na área térrea inferior coberta pela plataforma e entalada nos dois topos mas aberta nas faces maiores, área utilizada em grande parte para o estacionamento de veículos e onde se localizou a estação rodoviária interurbana, acessível aos passageiros pelo nível superior da plataforma (Fig. 6). Apenas as pistas de velocidade mergulham, já então subterrâneas, na parte central desse piso inferior que se espraia em declive até nivelar-se com a esplanada do setor dos ministérios.

7- Desse modo e com a introdução de três trevos completos em cada ramo do eixo rodoviário e outras tantas passagens de nível inferior, o tráfego de automóveis e ônibus se processa tanto na parte central quanto nos setores residenciais sem qualquer cruzamento. Para o tráfego de caminhões estabeleceu-se um sistema secundário autônomo com cruzamentos sinalizados mas sem cruzamento ou interferência alguma com o sistema anterior, salvo acima do setor esportivo, e que acede aos edifícios do setor comercial ao nível do subsolo, contornando o centro cívico em cota inferior, com galerias de acesso previstas no terrapleno (Fig. 7).

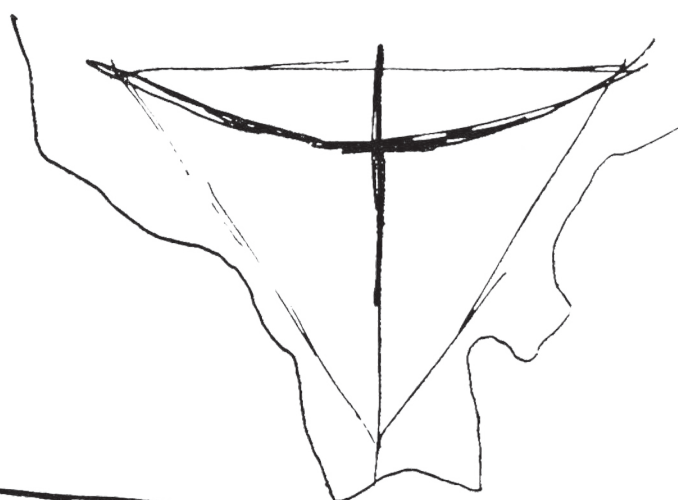
8- Fixada assim a rede geral do tráfego de automóvel, estabeleceram-se, tanto nos setores centrais como nos residenciais, tramas autônomas para o trânsito local dos pedestres a fim de garantir-lhes o uso livre do chão, (Fig. 8) sem contudo levar tal separação a extremos sistemáticos e antinaturais pois não se deve esquecer que o automóvel, hoje em dia, deixou de ser o inimigo inconciliável do homem, domesticou-se, já faz, por assim dizer, parte da família. Ele só se “desumaniza”, readquirindo vis-à-vis do pedestre feição ameaçadora e hostil quando incorporado à massa anônima do tráfego. Há então que separá-los, mas sem perder de vista que em determinadas condições e para comodidade recíproca, a coexistência se impõe.

9- Veja-se agora como nesse arcabouço de circulação ordenada se integram e articulam os vários setores.

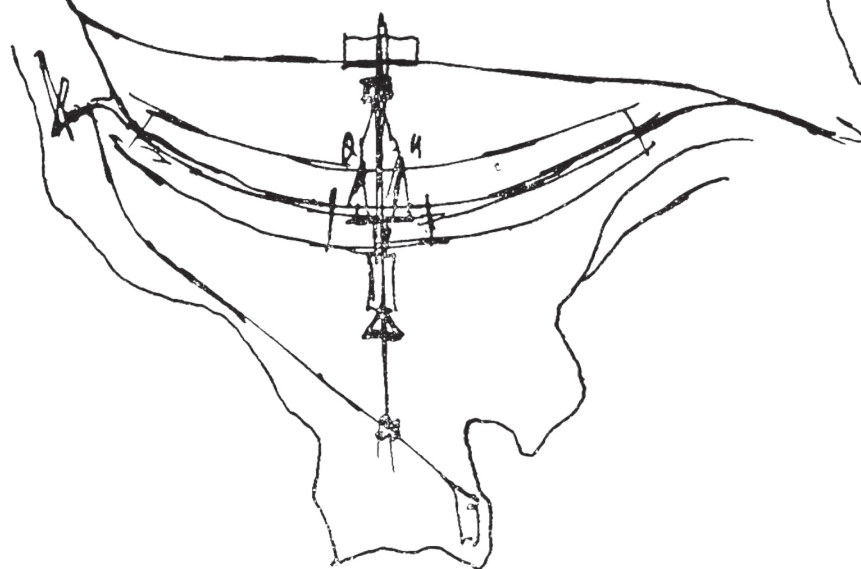
Destacam-se no conjunto os edifícios destinados aos poderes fundamentais que, sendo em número de três e autônomos, encontraram no triângulo equilátero, vinculado à arquitetura da mais remota antiguidade, a forma elementar



1



ANAPOLIS



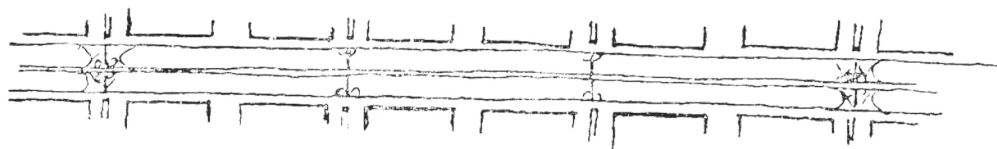
PATROCINIO

2

apropriada para contê-los. Criou-se então um terrapleno triangular, com arrimo de pedra à vista, sobrelevado na campina circunvizinha a que se tem acesso pela própria rampa da autoestrada que conduz à residência e ao aeroporto (Fig. 9). Em cada ângulo dessa praça – Praça dos Três Poderes, poderia chamar-se – localizou-se uma das casas, ficando as do Governo e do Supremo Tribunal na base e a do Congresso no vértice, com frente igualmente para uma ampla esplanada disposta num segundo terrapleno, de forma retangular e nível mais alto, de acordo com a topografia local, igualmente arrimado de pedras em todo o seu perímetro. A aplicação em termos atuais dessa técnica oriental milenar dos terraplenos garante a coesão do conjunto e lhe confere uma ênfase monumental imprevista (Fig. 9). Ao longo dessa esplanada – o *Mall*, dos ingleses –, extenso gramado destinado a pedestres, a paradas e a desfiles, foram dispostos os ministérios e autarquias (Fig. 10). Os das Relações Exteriores e Justiça ocupando os cantos inferiores, contíguos ao edifício do Congresso e com enquadramento condigno, os ministérios militares constituindo uma praça autônoma, e os demais ordenados em sequência – todos com área privativa de estacionamento –, sendo o último da Educação, a fim de ficar vizinho do setor cultural, tratado à maneira de parque para melhor ambientação dos museus, da biblioteca, do planetário, das academias, dos institutos, etc., setor este também contíguo à ampla área destinada à Cidade Universitária com o respectivo Hospital de Clínicas, e onde também se prevê a instalação do Observatório. A Catedral ficou igualmente localizada nessa esplanada, mas numa praça autônoma disposta lateralmente, não só por questão de protocolo, uma vez que a Igreja é separada do Estado, como por uma questão de escala, tendo-se em vista valorizar o monumento, e ainda, principalmente, por outra razão de ordem arquitetônica: a perspectiva de conjunto da esplanada deve prosseguir desimpedida até além da plataforma onde os dois eixos urbanísticos se cruzam.

10. Nesta plataforma onde, como se via anteriormente, o tráfego é apenas local, situou-se então o centro de diversões da cidade (mistura em termos adequados de Piccadilly Circus, Times Square e Champs Elysées). A face da plataforma debruçada sobre o setor cultural e a esplanada dos ministérios não foi edificada, com exceção de uma eventual casa de chá e da Ópera, cujo acesso tanto se faz pelo próprio setor de diversões, como pelo setor cultural contíguo, em plano inferior. Na face fronteira foram concentrados os cinemas e teatros, cujo gabarito se fez baixo e uniforme, constituindo assim o conjunto deles um corpo arquitetônico contínuo, com galeria, amplas calçadas, terraços e cafés, servindo as respectivas fachadas em toda a altura de campo livre para a instalação de painéis luminosos de reclame (Fig. 11). As várias casas de espetáculo estarão ligadas entre si por travessas no gênero tradicional da rua do Ouvidor, das vielas venezianas ou de galerias cobertas (*arcades*) e articuladas a pequenos pátios com bares e cafés, e “loggias” na parte dos fundos com vista para o parque, tudo no propósito de propiciar ambiente adequado ao convívio e à expansão (Fig. 11). O pavimento térreo do setor central desse conjunto de teatros e cinemas manteve-se vasado em toda a extensão, salvo os núcleos de acesso aos pavimentos superiores, a fim de garantir continuidade à perspectiva, e os andares se previram envidraçados nas duas faces para que os restaurantes, clubes, casas de chá etc., tenham vista, de um lado para a esplanada inferior, e do outro para o aclave do parque no prolongamento do eixo monumental e onde ficaram localizados os hotéis comerciais e de turismo e, mais acima, para a torre monumental das estações rádio emissoras e de televisão, tratada como elemento plástico integrado na composição geral (Figs. 9, 11, 12). Na parte central da plataforma, porém disposto lateralmente, acha-se o saguão da estação rodoviária com bilheteria, bares, restaurantes, etc., construção baixa, ligada por escadas rolantes ao “hall” inferior de embarque separado por envidraçamento do cais propriamente dito. O sistema de mão única obriga os ônibus na saída a uma volta, num ou noutro sentido, fora da área coberta pela plataforma, o que permite ao viajante uma última vista do eixo monumental da cidade antes de entrar no eixo rodoviário-residencial, *despedida* psicologicamente desejável. Previram-se igualmente nessa extensa plataforma destinada principalmente, tal como no piso térreo, ao estacionamento de automóveis, duas amplas praças privativas dos pedestres, uma fronteira ao teatro da Ópera e outra, simetricamente disposta, em frente a um pavilhão de pouca altura debruçado sobre os jardins do setor cultural e destinado a restaurante, bar e casa de chá. Nestas praças, o piso das pistas de rolamento, sempre de sentido único, foi ligeiramente sobrelevado em larga extensão, para o livre cruzamento dos pedestres num e noutro sentido, o que permitirá acesso franco e direto tanto aos setores do varejo comercial quanto ao setor de bancos e escritórios (Fig. 8).

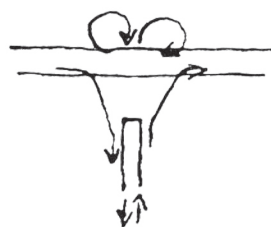
11- Lateralmente a esse setor central de diversões, e articulados a ele, encontram-se dois grandes núcleos destinados exclusivamente ao comércio – lojas e “magasins”, e dois setores distintos, o bancário comercial, e o dos escritórios para



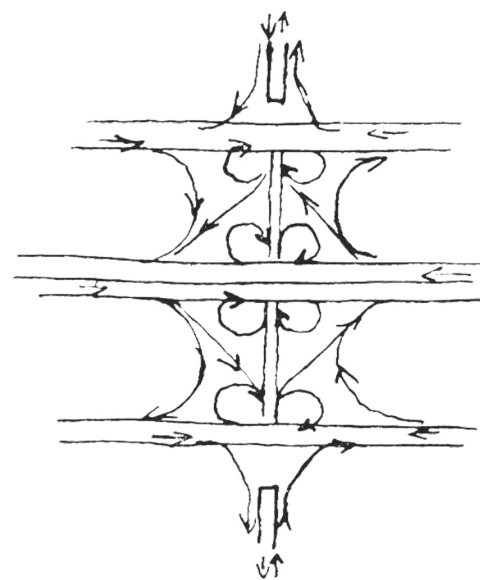
3

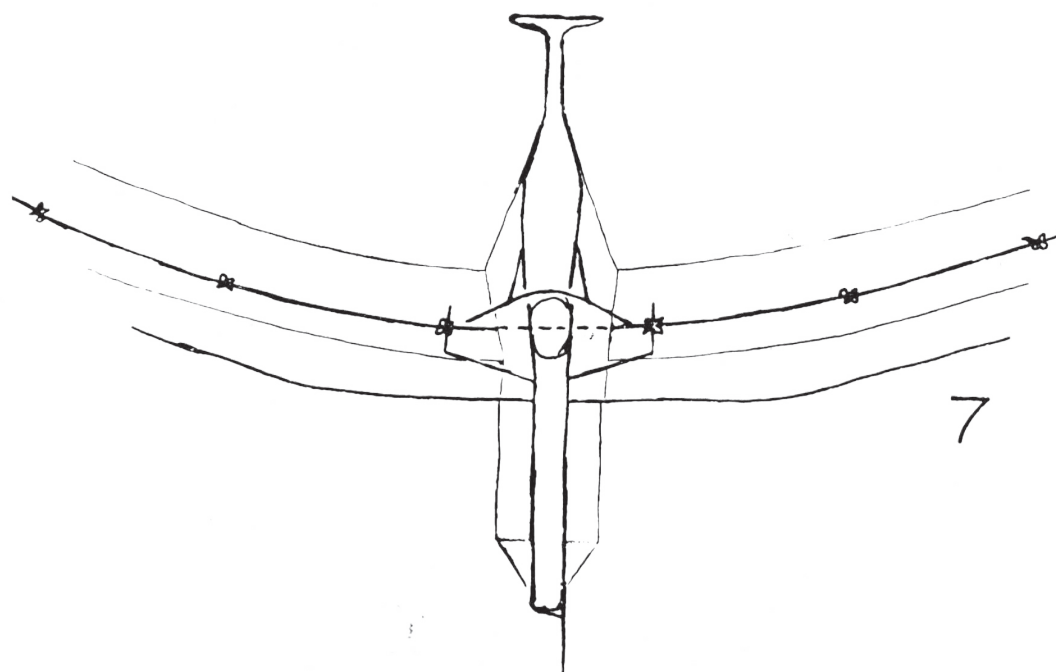
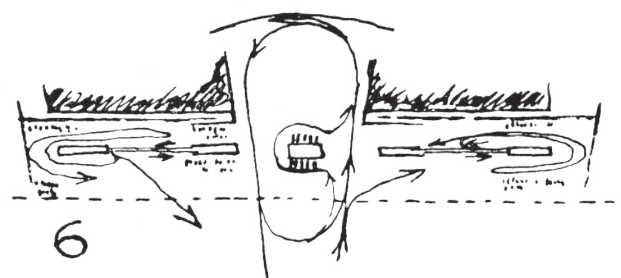
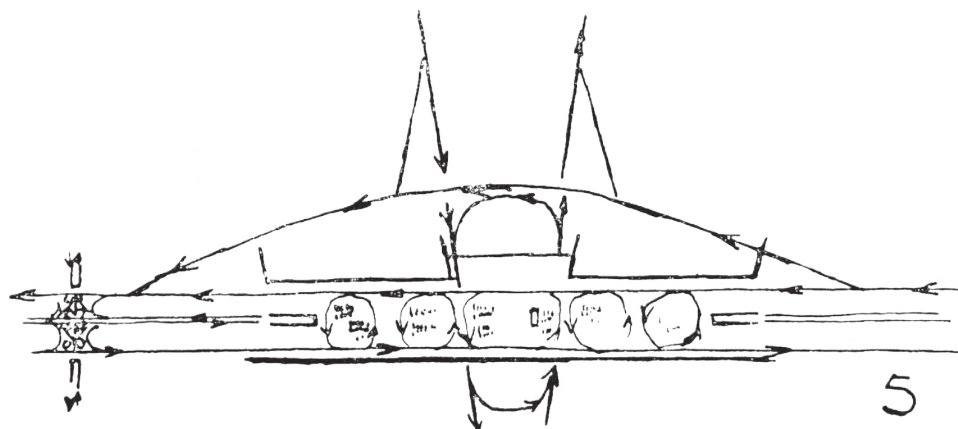


4

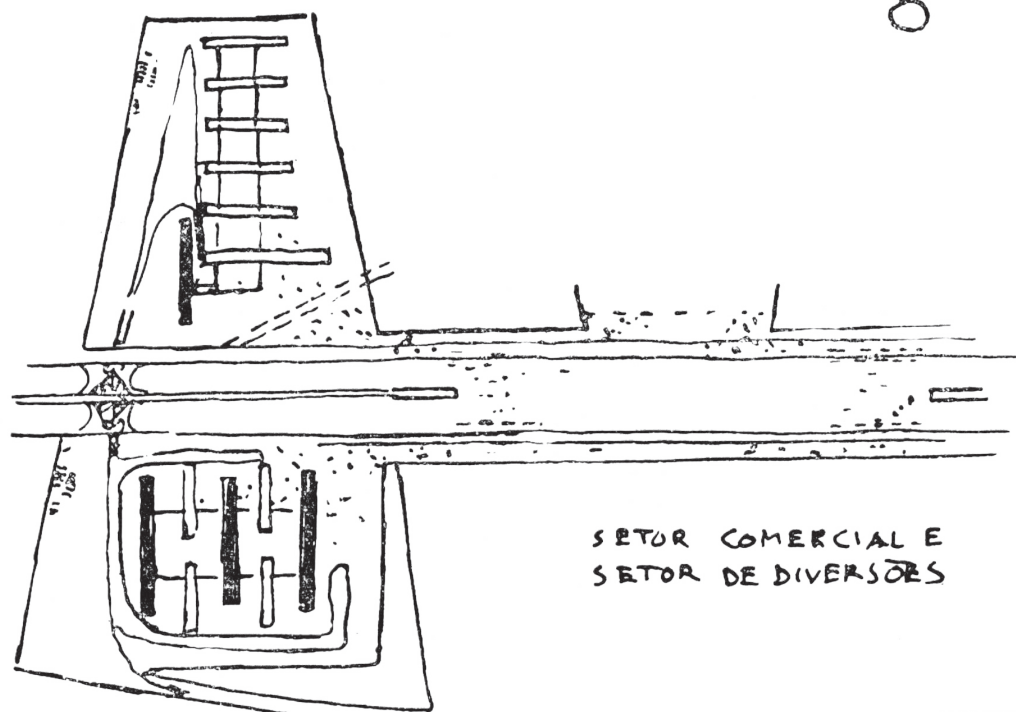


3





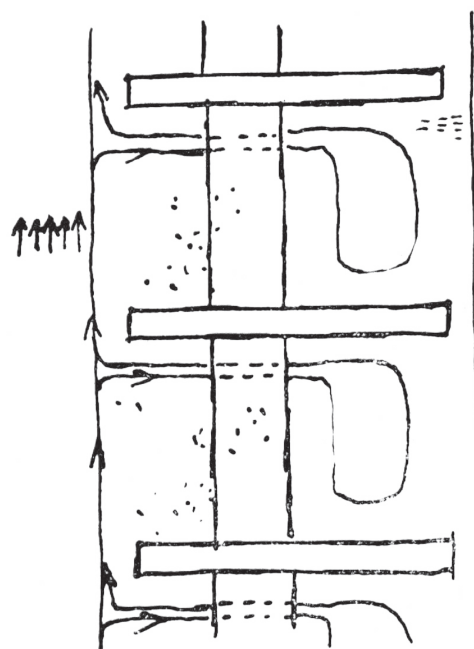
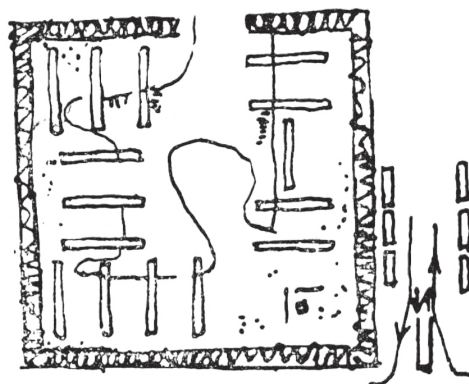
8



SETOR COMERCIAL E
SETOR DE DIVERSÕES

SETOR DOS MINISTERIOS

SETOR RESIDENCIAL



profissões liberais, representações e empresas, onde foram localizados, respectivamente, o Banco do Brasil e a sede dos Correios e Telégrafos. Estes núcleos e setores são acessíveis aos automóveis diretamente das respectivas pistas, e aos pedestres por calçadas sem cruzamento (Fig. 8), e dispõem de auto-portos para estacionamento em dois níveis, e de acesso de serviço pelo subsolo correspondente ao piso inferior da plataforma central. No setor dos bancos, tal como no dos escritórios, previram-se três blocos altos e quatro de menor altura, ligados entre si por extensa ala térrea com sobreloja de modo a permitir intercomunicação coberta e amplo espaço para instalação de agências bancárias, agências de empresas, cafés, restaurantes, etc. Em cada núcleo comercial, propõe-se uma sequência ordenada de blocos baixos e alongados e um maior, de igual altura dos anteriores, todos interligados por um amplo corpo térreo com lojas, sobrelojas e galerias. Dois braços elevados da pista de contorno permitem, também aqui, acesso franco aos pedestres.

12- O setor esportivo, com extensíssima área destinada exclusivamente ao estacionamento de automóveis, instalou-se entre a praça da Municipalidade e a torre radioemissora, que se prevê de planta triangular com embasamento monumental de concreto aparente até o piso dos "studios" mais instalações, e superestrutura metálica com mirante localizado a meia altura (Fig. 12). De um lado o estádio e mais dependências tendo aos fundos o Jardim Botânico; do outro o hipódromo com as respectivas tribunas e vila hípica e, contíguo, o Jardim Zoológico, constituindo estas duas imensas áreas verdes, simetricamente dispostas em relação ao eixo monumental, como que os pulmões.

13- Na Praça Municipal, instalaram-se a Prefeitura, a Polícia Central, o Corpo de Bombeiros e a Assistência Pública. A penitenciária e o hospício, conquanto afastados do centro urbanizado, fazem igualmente parte deste setor.

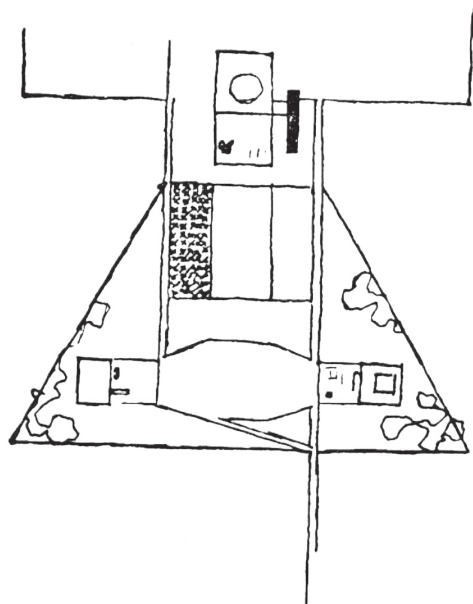
14- Acima do setor municipal foram dispostas as garagens da viação urbana, em seguida, de uma banda e de outra, os quartéis e numa larga faixa transversal o setor destinado ao armazenamento e à instalação das pequenas indústrias de interesse local, com setor residencial autônomo, zona esta rematada pela estação ferroviária e articulada igualmente a um dos ramos da rodovia destinada aos caminhões.

15- Percorrido assim de ponta a ponta esse eixo dito monumental, vê-se que a fluência e unidade do traçado (Fig. 9), desde a praça do Governo até a praça Municipal, não exclui a variedade, e cada setor, por assim dizer, vale por si como organismo plasticamente autônomo na composição do conjunto. Essa autonomia cria espaços adequados à escala do homem e permite o diálogo monumental localizado sem prejuízo do desempenho arquitetônico de cada setor na harmoniosa integração urbanística do todo.

16- Quanto ao problema residencial, ocorreu a solução de criar-se uma sequência contínua de grandes quadras dispostas, em ordem dupla ou singela, de ambos os lados da faixa rodoviária, e emolduradas por uma larga cinta densamente arborizada, árvores de porte, prevalecendo em cada quadra determinada espécie vegetal, com chão gramado e uma cortina suplementar intermitente de arbustos e folhagens, a fim de resguardar melhor, qualquer que seja a posição do observador, o conteúdo das quadras, visto sempre num segundo plano e como que amortecido na paisagem (Fig. 13). Disposição que apresenta a dupla vantagem de garantir a ordenação urbanística mesmo quando varie a densidade, categoria, padrão ou qualidade arquitetônica dos edifícios, e de oferecer aos moradores extensas faixas sombreadas para passeio e lazer, independentemente das áreas livres previstas no interior das próprias quadras.

Dentro destas "superquadras" os blocos residenciais podem dispor-se da maneira mais variada, obedecendo, porém a dois princípios gerais: gabarito máximo uniforme, talvez seis pavimentos e pilotis, e separação do tráfego de veículos do trânsito de pedestres, mormente o acesso à escola primária e às comodidades existentes no interior de cada quadra (Fig. 8).

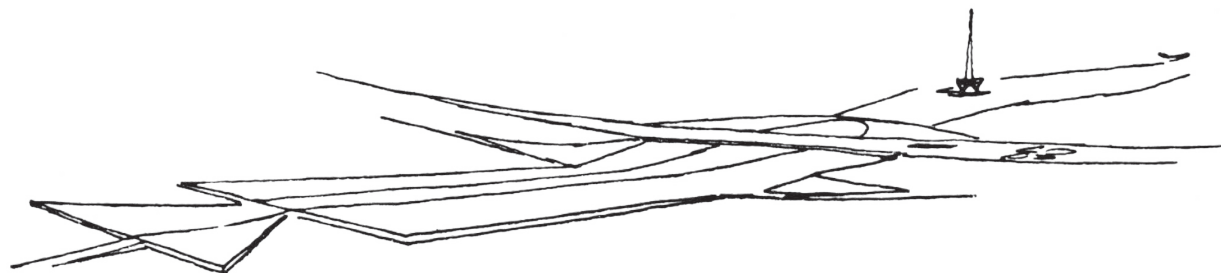
Ao fundo das quadras entende-se a via de serviço para tráfego de caminhões, destinando-se ao longo dela a frente oposta às quadras, à instalação de garagens, oficinas, depósitos do comércio em grosso etc., e reservando-se uma faixa de terreno, equivalente a uma terceira ordem de quadras, para floricultura, horta e pomar. Entaladas entre essa via de



9



FORUM DE PALMEIRAS IMPERIAES
PROPOSTO EM 1936 POR LE CORBUSIER



serviço e as vias do eixo rodoviário, intercalaram-se então largas e extensas faixas com acesso alternado, ora por uma, ora por outra, e onde se localizaram a igreja, as escolas secundárias, o cinema e o varejo do bairro, disposto conforme a sua classe ou natureza (Fig. 13).

O mercadinho, os açougues, as vendas, quitandas, casas de ferragens, etc., na primeira metade da faixa correspondente ao acesso de serviço; as barbearias, cabeleireiros, modistas, confeitarias, etc., na primeira seção da faixa de acesso privativa dos automóveis e ônibus, onde se encontram igualmente os postos de serviço para venda de gasolina. As lojas dispõem-se em renque com vitrinas e passeio coberto na face fronteira às cintas arborizadas de enquadramento dos quarteirões e privativas dos pedestres, e o estacionamento na face oposta, contígua às vias de acesso motorizado, prevendo-se travessas para ligação de uma parte a outra, ficando assim as lojas geminadas duas a duas, embora o seu conjunto constitua um corpo só (Fig. 14).

Na confluência das quatro quadras localizou-se a igreja do bairro, e aos fundos dela as escolas secundárias, ao passo que na parte da faixa de serviço fronteira à rodovia se previu o cinema a fim de torná-lo acessível a quem proceda de outros bairros, ficando extensa área livre intermediária destinada ao clube da juventude, com campo de jogos e recreio.

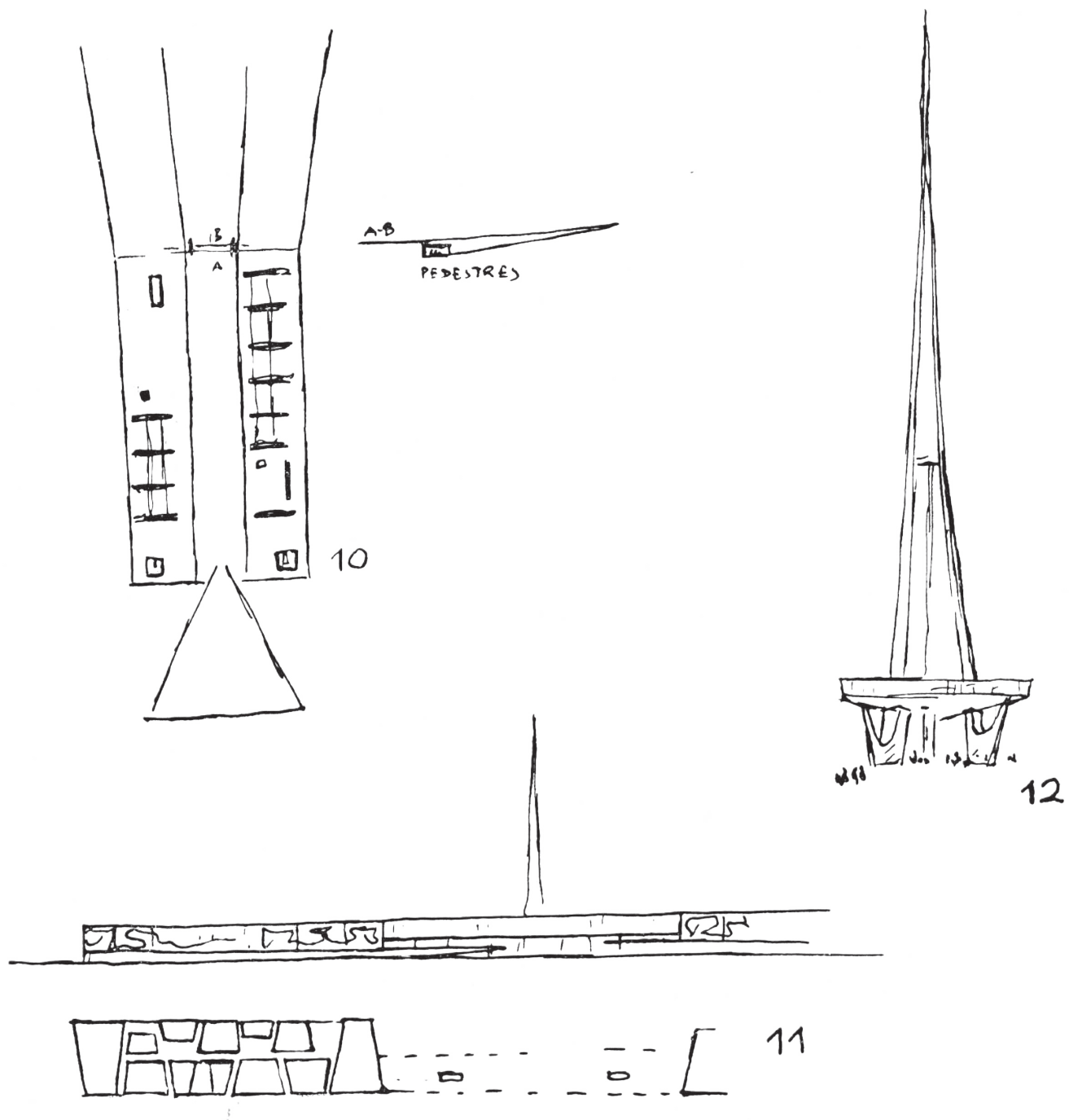
17- A gradação social poderá ser dosada facilmente atribuindo-se maior valor a determinadas quadras como, por exemplo, às quadras singelas contíguas ao setor das embaixadas, setor que se estende de ambos os lados do eixo principal paralelamente ao eixo rodoviário, com alameda de acesso autônomo e via de serviço para o tráfego de caminhões comum às quadras residenciais. Essa alameda, por assim dizer, privativa do bairro das embaixadas e legações, se prevê edificada apenas num dos lados, deixando-se o outro com a vista desimpedida sobre a paisagem, excetuando-se o hotel principal localizado nesse setor e próximo do centro da cidade. No outro lado do eixo rodoviário-residencial, as quadras contíguas à rodovia serão naturalmente mais valorizadas que as quadras internas, o que permitirá as gradações próprias do regime vigente; contudo, o agrupamento delas, de quatro em quatro, propicia num certo grau a coexistência social, evitando-se assim uma indevida e indesejável estratificação.

E seja como for, as diferenças de padrão de uma quadra a outra serão neutralizadas pelo próprio agenciamento urbanístico proposto, e não serão de natureza a afetar o conforto social a que todos têm direito. Elas decorrerão apenas de uma maior ou menor densidade, do maior ou menor espaço atribuído a cada indivíduo e a cada família, da escolha dos materiais e do grau e requinte do acabamento. Neste sentido deve-se impedir a enquistação de favelas tanto na periferia urbana quanto na rural. Cabe à Companhia Urbanizadora prover dentro do esquema proposto acomodações decentes e econômicas para a *totalidade* da população.

18- Previram-se igualmente setores ilhados, cercados de arvoredos e de campo destinados a loteamento para casas individuais, sugerindo-se uma disposição dentada em cremalheira, para que as casas construídas nos lotes de topo se destaquem na paisagem, afastadas umas das outras, disposição que ainda permite acesso autônomo de serviço para todos os lotes (Fig. 15). E admitiu-se igualmente a construção eventual de casas avulsas isoladas de alto padrão arquitetônico – o que não implica tamanho – estabelecendo-se porém como regra, nestes casos, o afastamento mínimo de um quilômetro de casa a casa, o que acentuará o caráter excepcional de tais concessões.

19- Os cemitérios localizados nos extremos do eixo rodoviário-residencial evitam aos cortejos a travessia do centro urbano. Terão chão de grama e serão convenientemente arborizados, com sepulturas rasas e lápides singelas, à maneira inglesa, tudo desprovido de qualquer ostentação.

20- Evitou-se a localização dos bairros residenciais na orla da lagoa, a fim de preservá-la intata, tratada com bosques e campos de feição naturalista e rústica para os passeios e amenidades bucólicas de toda a população urbana. Apenas clubes esportivos, os restaurantes, os lugares de recreio, os balneários e núcleos de pesca poderão chegar à beira d'água. O clube de Golf situou-se na extremidade leste, contíguo à Residência e ao hotel, ambos em construção, e o



Yatch Club na enseada vizinha, entremeados por denso bosque que se estende até à margem da represa, bordejada nesse trecho pela alameda de contorno que intermitentemente se desprende da sua orla para embrenhar-se pelo campo que se pretende eventualmente florido e manchado de arvoredos. Essa estrada se articula ao eixo rodoviário e também à pista autônoma de acesso direto do aeroporto ao centro cívico, por onde entrarão na cidade os visitantes ilustres, podendo a respectiva saída processar-se, com vantagem, pelo próprio eixo rodoviário-residencial. Propõe-se, ainda, localização do aeroporto definitivo na área interna da represa, a fim de evitar-lhe a travessia ou o contorno.

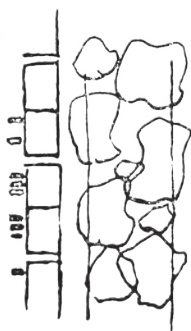
21- Quanto à numeração urbana, a referência deve ser o eixo monumental, distribuindo-se a cidade em metades *Norte e Sul*; as quadras seriam assinaladas por números, os blocos residenciais por letras, e finalmente o número do apartamento na forma usual, assim por exemplo, N-Q3-L ap 201. A designação dos blocos em relação à entrada da quadra deve seguir da esquerda para a direita, de acordo com a norma.

22- Resta o problema de como dispor do terreno e torná-lo acessível ao capital particular. Entendo que as quadras não devem ser loteadas, sugerindo, em vez da venda de *lotes*, a venda de *quotas* de terreno, cujo valor dependerá do setor em causa e do gabarito, a fim de não entrar o planejamento atual e possíveis remodelações futuras no delineamento interno das quadras. Entendo também que esse planejamento deveria de preferência anteceder a venda das quotas, mas nada impede que compradores de um número substancial de quotas submetam à aprovação da Companhia projeto próprio de urbanização de uma determinada quadra, e que, além de facilitar aos incorporadores a aquisição de quotas, a própria Companhia funcione, em grande parte, como incorporadora. E entendo igualmente que o preço das quotas, oscilável conforme a procura, deveria incluir uma parcela com taxa fixa, destinada a cobrir as despesas do projeto, no intuito de facilitar tanto o convite a determinados arquitetos como a abertura de concursos para a urbanização e edificação das quadras que não fossem projetadas pela Divisão de Arquitetura da própria Companhia. E sugiro ainda que a aprovação dos projetos se processe em duas etapas, anteprojeto e projeto definitivo, no intuito de permitir seleção prévia e melhor controle da qualidade das construções.

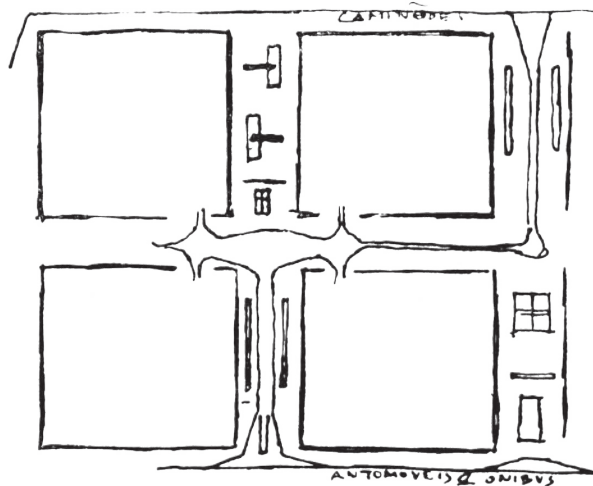
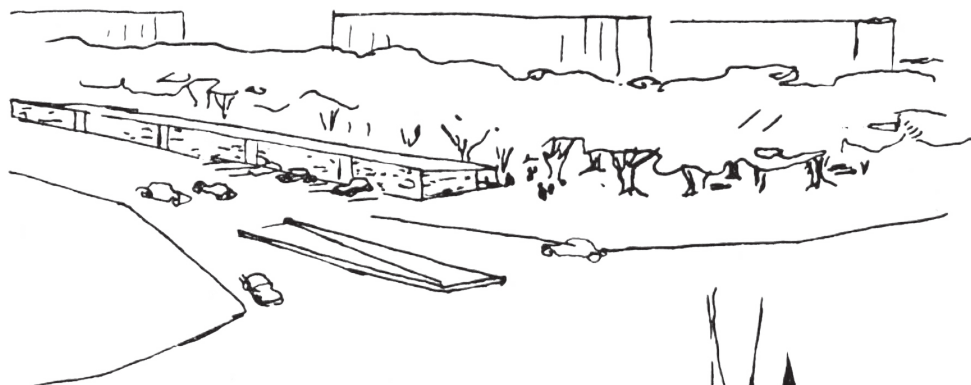
Da mesma forma quanto ao setor do varejo comercial e aos setores bancário e dos escritórios das empresas e profissões liberais, que deveriam ser projetados previamente de modo a se poderem fracionar em subsectores e unidades autônomas, sem prejuízo da integridade arquitetônica, e assim se submeterem parceladamente à venda no mercado imobiliário, podendo a construção propriamente dita, ou parte dela, correr por conta dos interesses ou da Companhia, ou ainda, conjuntamente.

23- Resumindo, a solução apresentada é de fácil apreensão, pois se caracteriza pela simplicidade e clareza do risco original, o que não exclui, conforme se viu, a variedade no tratamento das partes, cada qual concebida segundo a natureza peculiar da respectiva função, resultando daí a harmonia de exigências de aparência contraditória. É assim que, sendo monumental é também cômoda, eficiente, acolhedora e íntima. É ao mesmo tempo derramada e concisa, bucólica e urbana, lírica e funcional. O tráfego de automóveis se processa sem cruzamentos, e se restitui o chão, na justa medida, ao pedestre. E por ter o arcabouço tão claramente definido, é de fácil execução: dois eixos, dois terraplenos, uma plataforma, duas pistas largas num sentido, uma rodovia no outro, rodovia que poderá ser construída por partes, primeiro as faixas centrais com um trevo de cada lado, depois as pistas laterais, que avançariam com o desenvolvimento normal da cidade. As instalações teriam sempre campo livre nas faixas verdes contíguas às pistas de rolamento. As quadras seriam apenas niveladas e paisagisticamente definidas, com as respectivas cintas plantadas de grama e desde logo arborizadas, mas sem calçamento de qualquer espécie, nem meios-fios. De uma parte, técnica rodoviária; de outra, técnica paisagística de parques e jardins.

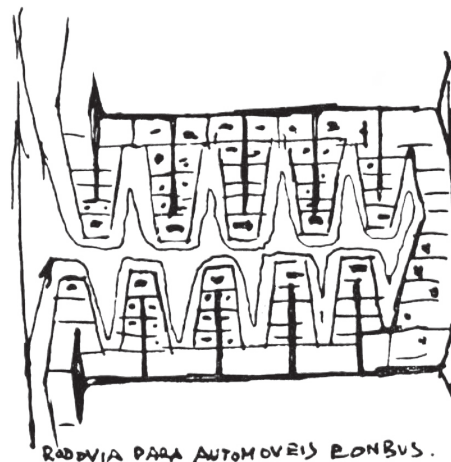
Brasília, capital aérea e rodoviária; cidade parque. Sonho arquissecular do Patriarca.



14



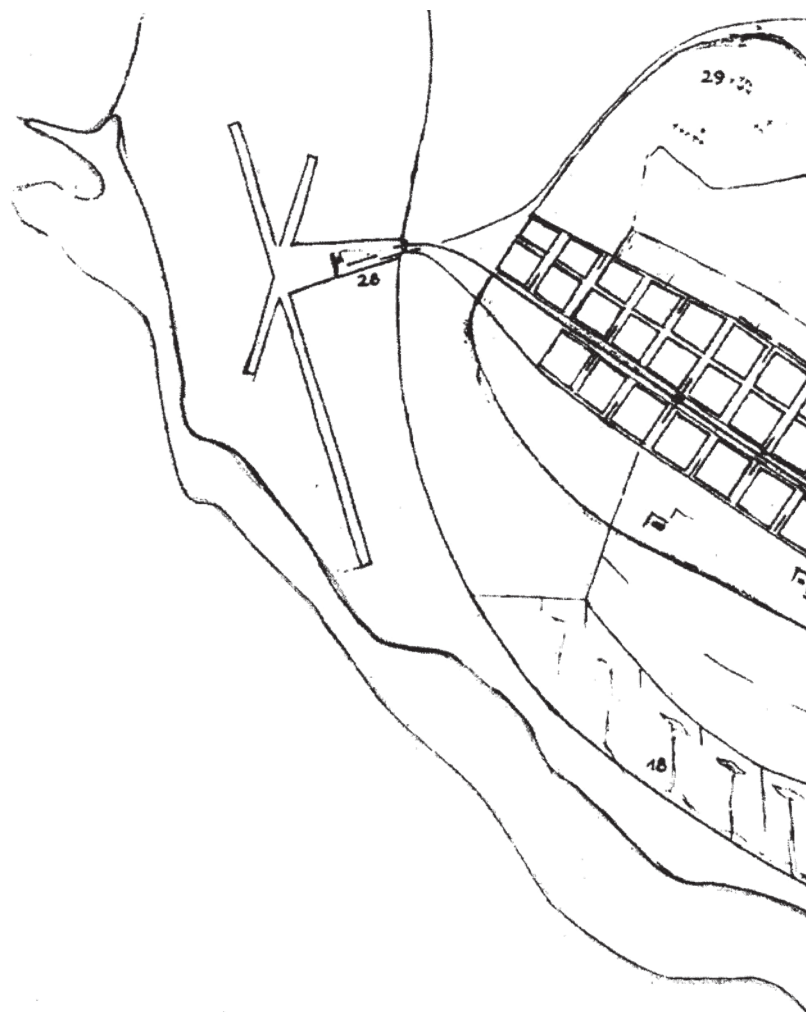
13



15

CAMINHÕES
E ACESSO DE
SERVIÇO.

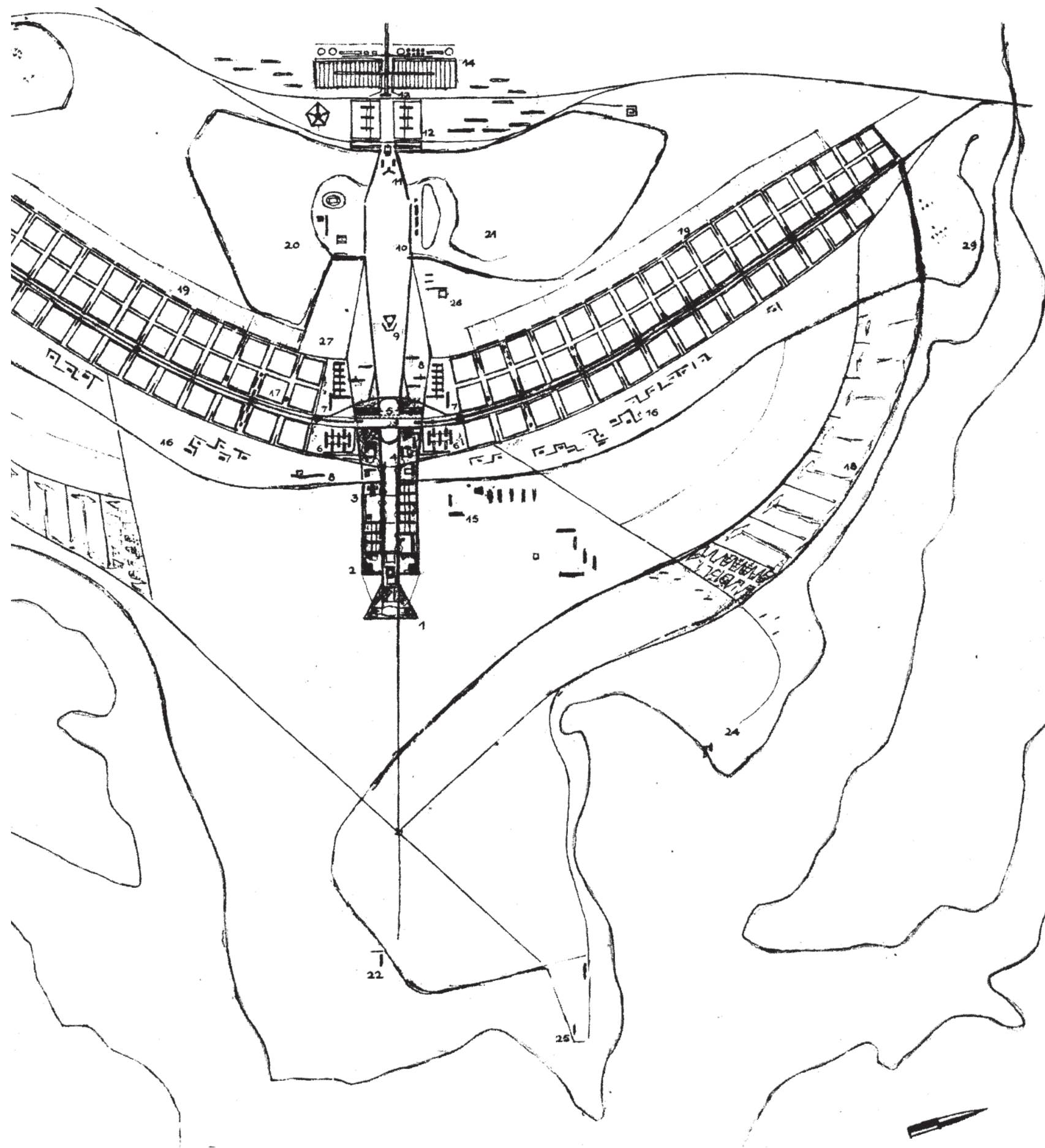
RODAVIA PARA AUTOMÓVEIS E ÔNIBUS.



- 1 PRAÇA DOS TRÊS POPULES
- 2 ESPLANADA DOS MINISTÉRIOS
- 3 CATEDRAL
- 4 SETOR CULTURAL
- 5 CENTRO DE DIVERSÕES
- 6 SETOR DE BANCOS E ESCALATÓRIOS
- 7 SETOR COMERCIAL
- 8 HOTEIS
- 9 TORRE EMISORA RADIO ETV
- 10 SETOR ESPORTIVO
- 11 PRAÇA MUNICIPAL
- 12 QUARTIS
- 13 ESTAÇÃO FERROVIÁRIA
- 14 ARMAZENAGEM E PRODUÇÃO INDUSTRIAS
- 15 CIDADE UNIVERSITÁRIA
- 16 EMBAIXADAS E LEGAÇÕES
- 17 SETOR RESIDENCIAL
- 18 CASAS INDIVIDUAIS
- 19 HORTICULTURA, MANUFATURA E PÊNEIRAS
- 20 JARDIM BOTÂNICO
- 21 JARDIM ZOOLOGICO
- 22 CLUB DE GOLF
- 23 ESCOLA RESIDENCIAL
- 24 YACHT CLUB
- 25 RESIDÊNCIA
- 26 SOCIEDADE HIPICA
- 27 ÁREA DESTINADA A FEIRAS, CIRCO, ETC.
- 28 CEMITÉRIO
- 29 AEROPORTO

P.P.B.

De G.
L. 10/10/17.





APRECIÇÃO E RELATÓRIO DO JÚRI

APRECIACÃO DO JÚRI SOBRE O PROJETO DE LUCIO COSTA

Suposição: uma “civitas”, não uma “urbs”.

Críticas.

1. Demasiada quantidade indiscriminada de terra entre o centro governamental e o lago.
2. O aeroporto talvez tenha de ser mais afastado.
3. A parte mais longínqua do lago e as penínsulas não são utilizados para habitações (V. n.º.2).
4. Não especificação do tipo de estradas regionais, especialmente com relação a possíveis cidades satélites.

Vantagens

1. O único plano para uma capital administrativa do Brasil.
2. Seus elementos podem ser prontamente apreendidos: o plano é claro, direto e fundamentalmente simples – como, por exemplo, o de Pompéia, o de Nancy, o de Londres feito por Wren e o de Paris de Louis XV.
3. O plano estará concluído em dez anos embora a cidade continue a crescer.
4. O tamanho da cidade é limitado: seu crescimento após 20 anos se fará (a) pelas penínsulas e (b) por cidades satélites.
5. Um centro conduz a outro, de modo que o plano pode ser facilmente compreendido.
6. Tem o espírito do século XX: é novo; é livre e aberto; é disciplinado sem ser rígido.
7. O método de crescimento – por arborização, alguns caminhos e a artéria principal – é o mais prático de todos.
8. As embaixadas estão bem situadas, dentro de um cenário variável.

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

Devemos partir do geral para o particular – e não de modo contrário. O que é geral pode ser expresso de maneira simples e breve; mas é mais fácil escrever uma carta longa do que uma curta.

Inúmeros projetos apresentados poderiam ser descritos como demasiadamente desenvolvidos; o de n.º 22, ao contrário, parece sumário. Na realidade, porém, explica tudo o que é preciso saber nesta fase; e omite tudo que é sem propósito.

RELATÓRIO DO JÚRI DO CONCURSO NACIONAL DO PLANO PILOTO DA NOVA CAPITAL DO BRASIL

O Júri realizou diversas reuniões a fim de escolher entre os vinte e seis projetos apresentados o que melhor serve para a base da Nova Capital Federal. Inicialmente, procurou o Júri definir as suas atribuições.

De um lado, considerou-se que uma CAPITAL FEDERAL, destinada a expressar a grandeza de uma vontade nacional, DEVERÁ SER DIFERENTE DE QUALQUER CIDADE DE QUINHENTOS MIL HABITANTES.

A CAPITAL, cidade funcional, deverá, além disso, ter expressão arquitetural própria. Sua principal característica é a função governamental. Em torno dela, se agrupam todas as outras funções e, para ela, tudo converge. As unidades de habitação, as unidades de trabalho, os centros de comércio e de descanso se integram em todas as cidades, de uma maneira racional entre eles mesmos.

Numa capital, tais elementos devem orientar-se, “além disso, no sentido do próprio destino da cidade: a função governamental”.

O Júri procurou examinar os projetos; inicialmente, sob o plano funcional e, em seguida, do ponto de vista da síntese arquitetônica.

A) Os elementos funcionais são:

- 1- a consideração dos dados topográficos;
- 2- extensão da cidade projetada em relação com a densidade da população (escala humana);
- 3- o grau de integração, ou seja, as relações dos elementos entre si;
- 4- a ligação orgânica entre a cidade e os arredores (plano regional);

B) A síntese arquitetônica compreende:

- 1- composição geral;
- 2- expressão específica da sede do Governo.

Levando em consideração o que vem de ser enunciado, o Júri selecionou quatro projetos que até certo ponto preenchem os critérios enumerados:

- o de número 2 (dois), de Boruch Milmann, João Henrique Rocha e Ney Fontes Gonçalves;
- o de número 8 (oito), de M. M. M. Roberto;
- o de número 17 (dezesete) de Rino Levi, Roberto Cerqueira César e L. R. Carvalho Franco;
- o de número 22 (vinte e dois), de Lucio Costa.

O Júri se deparou com uma tarefa difícil, ao tentar estabelecer uma classificação dos projetos segundo aspectos funcional e plástico. Realmente, desde logo foi constatada uma contradição. É que, enquanto certos projetos podiam ser escolhidos, tendo em vista determinadas qualidades de ordem funcional, ou mesmo pelo conjunto de dados funcionais, se encarados em seu aspecto plástico não se mostravam igualmente satisfatórios. Outros projetos, preferíveis sob o ângulo arquitetural, deixavam a desejar quanto ao lado funcional. O Júri procurou encontrar uma concepção que apresentasse unidade e conferisse grandeza à cidade, pela clareza e hierarquia dos elementos. Na opinião de seus membros, o projeto que melhor integra os elementos monumentais na vida cotidiana da cidade, como Capital Federal, apresentando numa composição coerente, racional, de essência urbana – uma obra de arte – é o projeto número 22 (vinte e dois) do senhor LUCIO COSTA. O Júri propõe seja o primeiro prêmio conferido ao projeto de LUCIO COSTA. Para o segundo prêmio, propõe o projeto de número 2 (dois), que apresenta uma densidade conveniente, agrupando de maneira feliz as habitações na beira do lago. Propõe, em seguida, sejam reunidos o terceiro e quarto prêmio, os projetos número 17 (dezesete), por apresentar uma alta qualidade plástica em harmonia com uma grande competência técnica, e número 8 (oito), por sua ampla pesquisa de desenvolvimento regional e seus estudos aprofundados dos problemas econômicos e administrativos. O Júri propõe, finalmente, seja concedido o quinto prêmio aos seguintes projetos: o de número 24 (vinte e quatro), o número 26 (vinte e seis) e o de número 1 (um). Em anexo, um resumo das apreciações que serviram de base à seleção dos projetos premiados.

Rio de Janeiro, 15 de março de 1957, (assinados) William Holford, Stamo Papadaki, André Sive, Oscar Niemeyer, Luiz Hildebrando Horta Barbosa.

Fonte: Revista Módulo, número 8, 1957 in <http://concursosdeprojeto.org/2010/04/21/concurso-brasilia-relatorio-do-juri/>

COMPOSIÇÃO DO JÚRI

Israel Pinheiro – presidente da NOVACAP, presidiu também o Júri, sem direito a voto.

Oscar Niemeyer – representante da NOVACAP, onde era Diretor do Departamento de Arquitetura e Urbanismo.

Luiz Hildebrando Horta Barbosa – representante do Clube de Engenharia.

Paulo Antunes Ribeiro – representante do Instituto dos Arquitetos do Brasil – IAB.

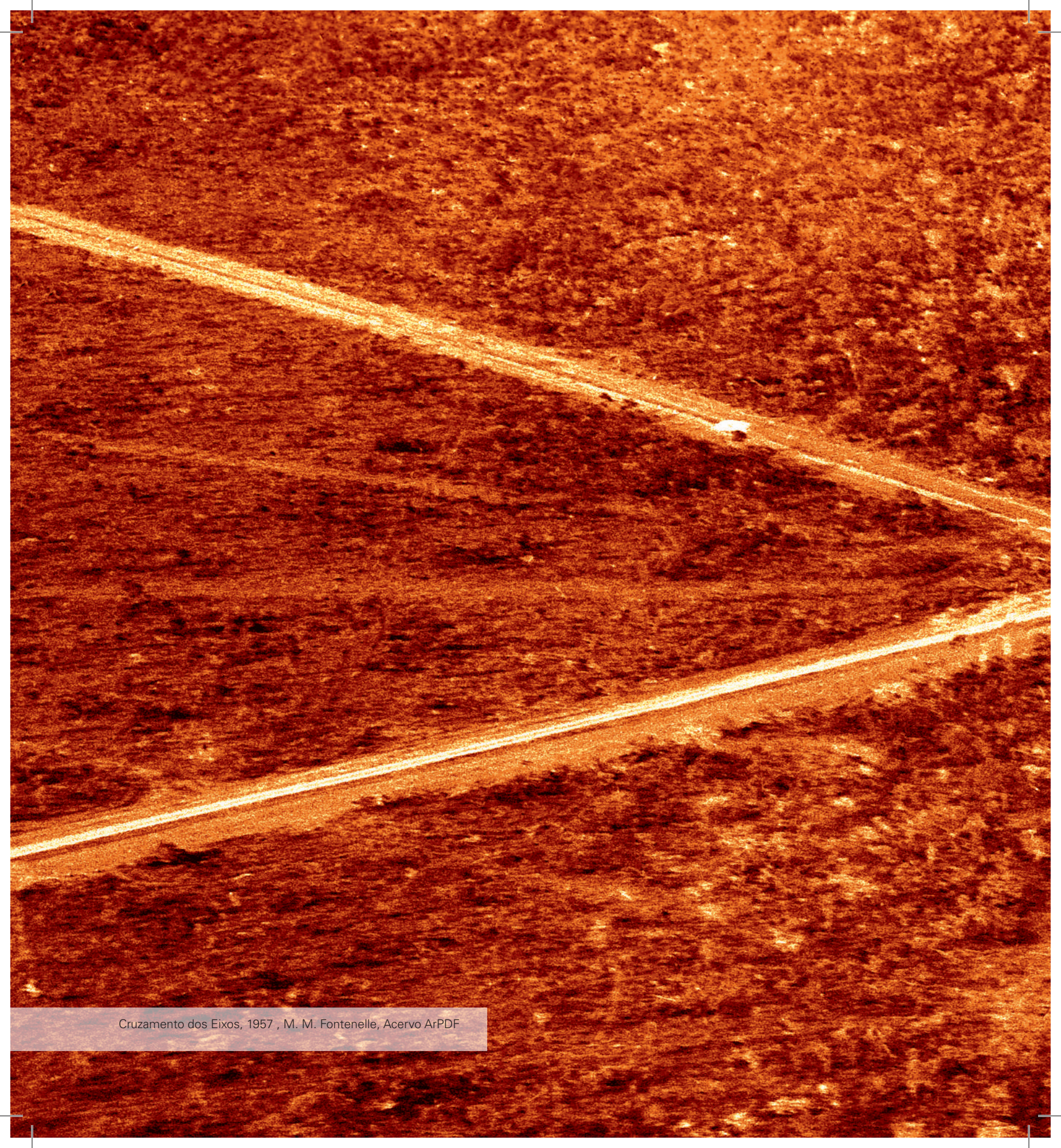
William Holford – urbanista inglês.

Stamo Papadaki – arquiteto americano.

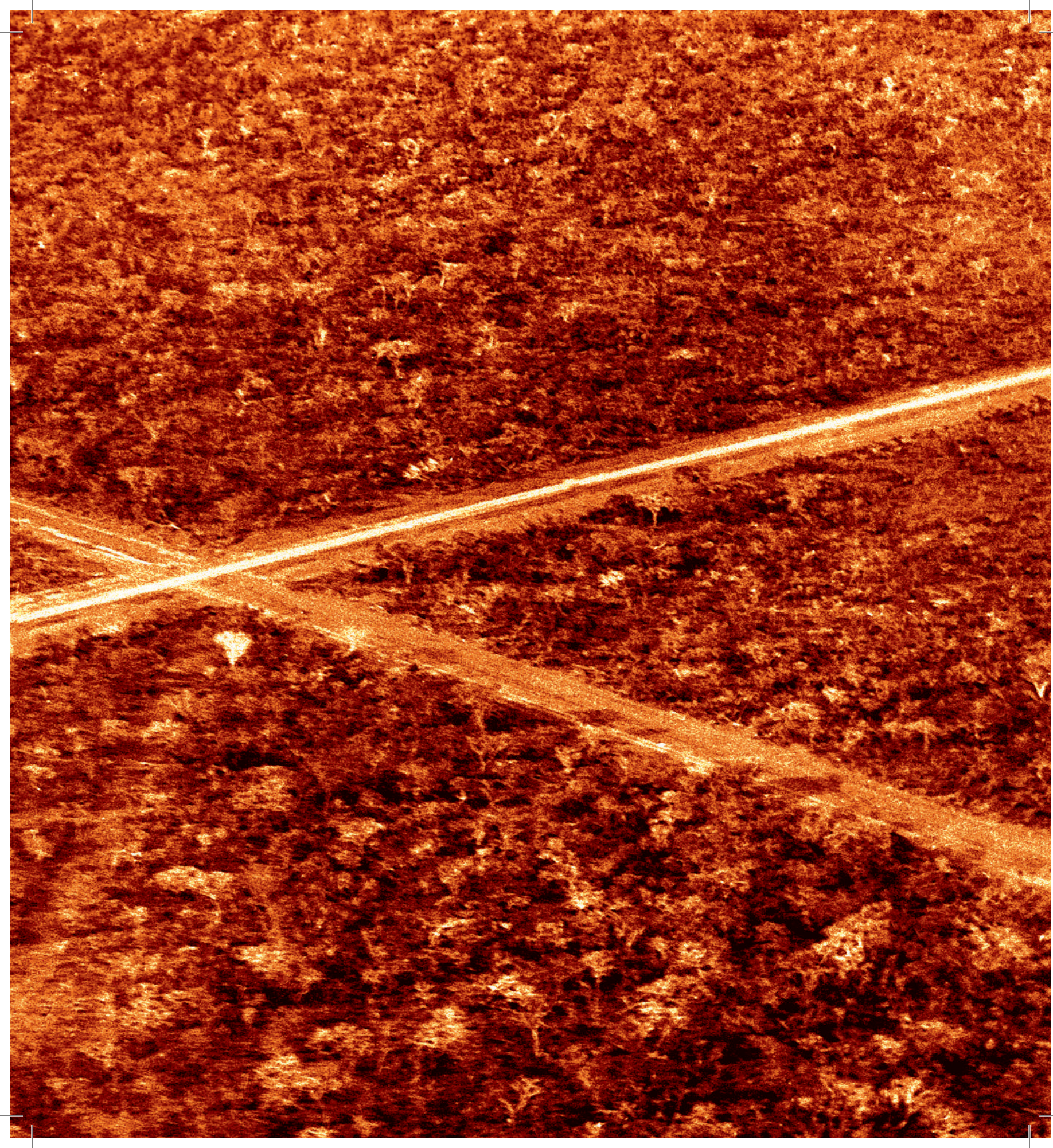
André Sive – urbanista de origem húngara, atuando na França.

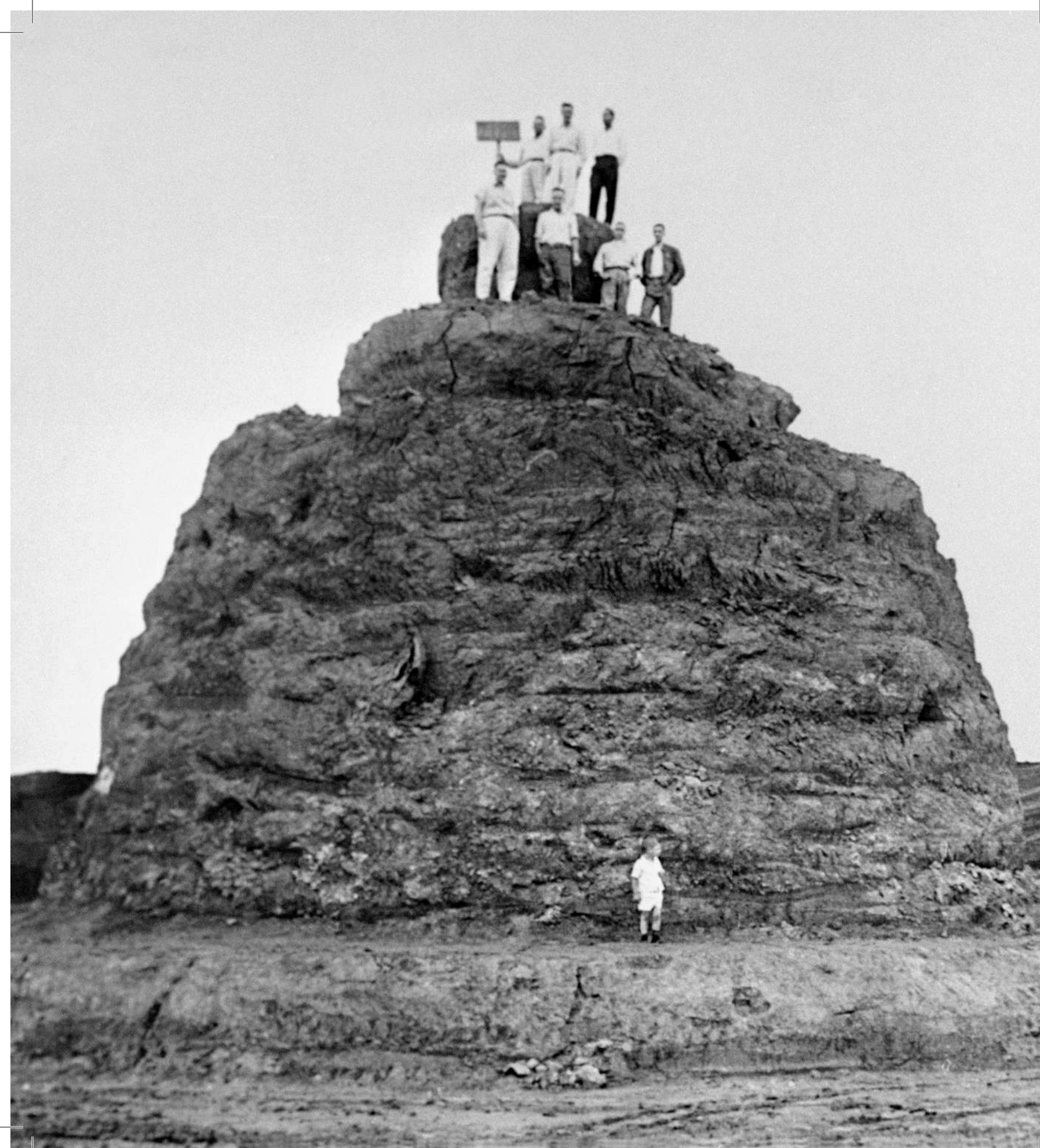


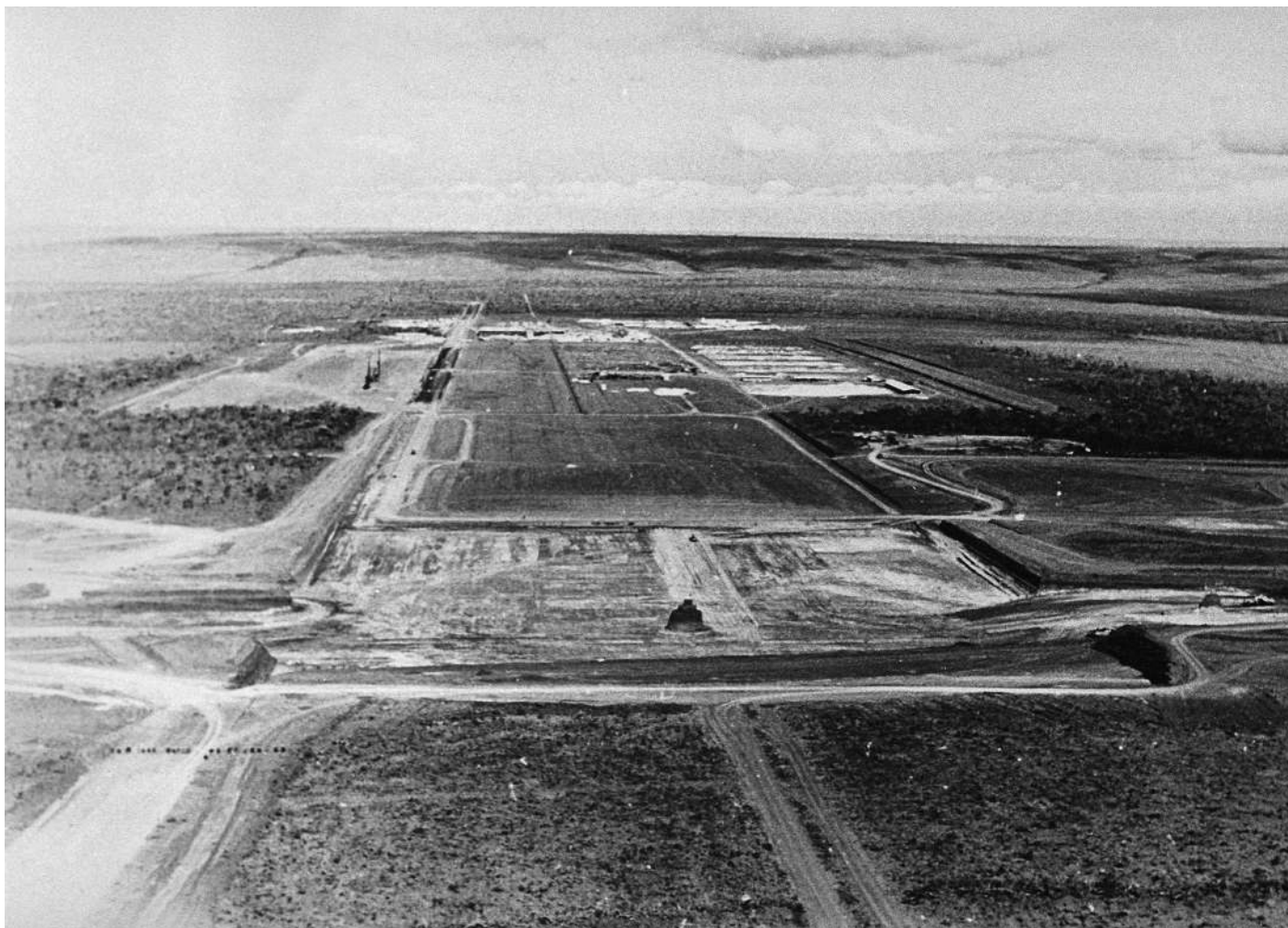
ICONOGRAFIA



Cruzamento dos Eixos, 1957 , M. M. Fontenelle, Acervo ArPDF







Marco Zero, 1957 , M. M. Fontenelle, Acervo ArPDF
Eixo Monumental, 1957 , M. M. Fontenelle, Acervo ArPDF



Eixo Monumental, 2009 , Kenia Ribeiro, Acervo Iphan



Eixo Monumental, 1972, autor não identificado, Acervo ArPDF



Plataforma Superior da Rodoviária, 1960, Marcel Gautherot, Acervo ArPDF



Eixo Monumental, 2004, autor não identificado, Acervo ArPDF



Praça dos Três Poderes, 1957, M. M. Fontenelle, Acervo ArPDF



Presidente Juscelino Kubitschek e Lucio Costa, em Brasília, 1957, M. M. Fontenelle, Acervo ArPDF



Esplanada dos Ministérios, s/d, M. M. Fontenelle, Acervo ArPDF



Rodoviária, 1960, M. M. Fontenelle, Acervo ArPDF



Rodoviária e Esplanada dos Ministérios, 1959, M. M. Fontenelle, Acervo ArPDF





Esplanada dos Ministérios, 1959, autor não identificado, Acervo ArPDF

Brasília, tanto por sua planificação como por sua arquitetura, corresponde a uma realidade e uma sensibilidade brasileiras, e assim representa - conquanto de filiação intelectual francesa - uma contribuição válida nativa que o tempo consolidará.

Lucio Costa, 1967



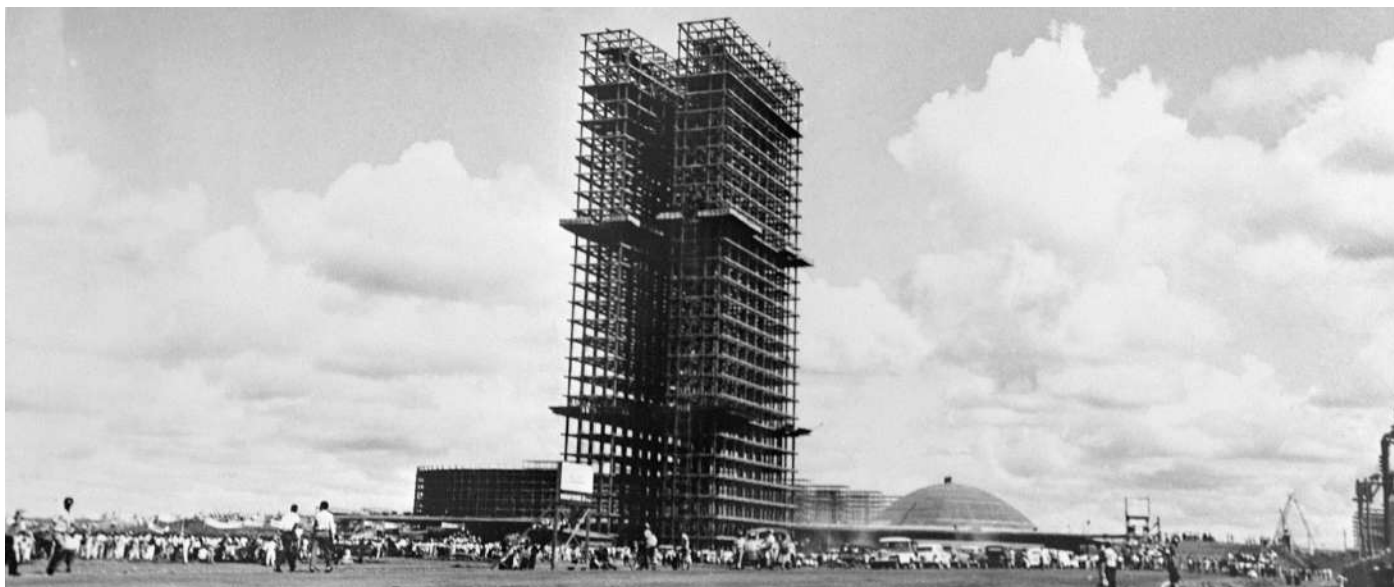


Área Central, 2009 , César Moura, Acervo Iphan





Inauguração de Brasília, s/d, autor não identificado, Acervo ArPDF



Congresso Nacional, 1959, M. M. Fontenelle, Acervo ArPDF





Esplanada dos Ministérios, 1958, M. M. Fontenelle, Acervo ArPDF
Esplanada dos Ministérios, 2011, Carlos Madson Reis, Acervo Iphan



Esplanada dos Ministérios, 1958, Marcel Gautherot, Acervo ArPDF







Palácio do Itamaraty, 1965 , autor não identificado, Acervo ArPDF
Rodoviária, 2009, Kenia Ribeiro, Acervo Iphan





Palácio do Planalto e Congresso, s/d, Marcel Gautherot, Acervo ArPDF
Jardins do Congresso Nacional, 2010, Carlos Madson Reis, Acervo Iphan





Torre de TV, 1960, M. M. Fontenelle, Acervo ArPDF
Rodoviária, 1960, Marcel Gautherot, ArPDF



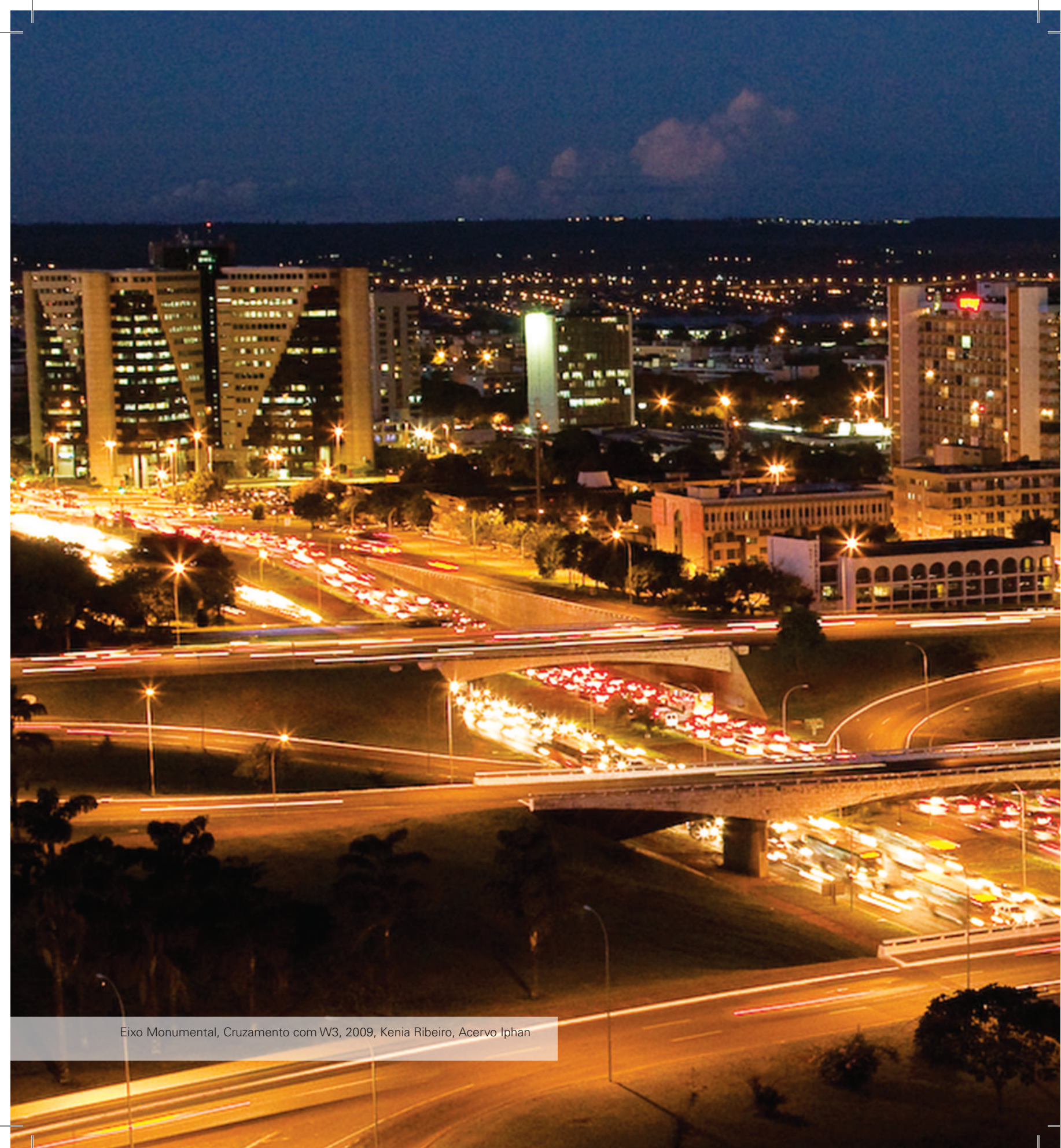


Inauguração de Brasília, 1960, M. M. Fontenelle, Acervo ArPDF

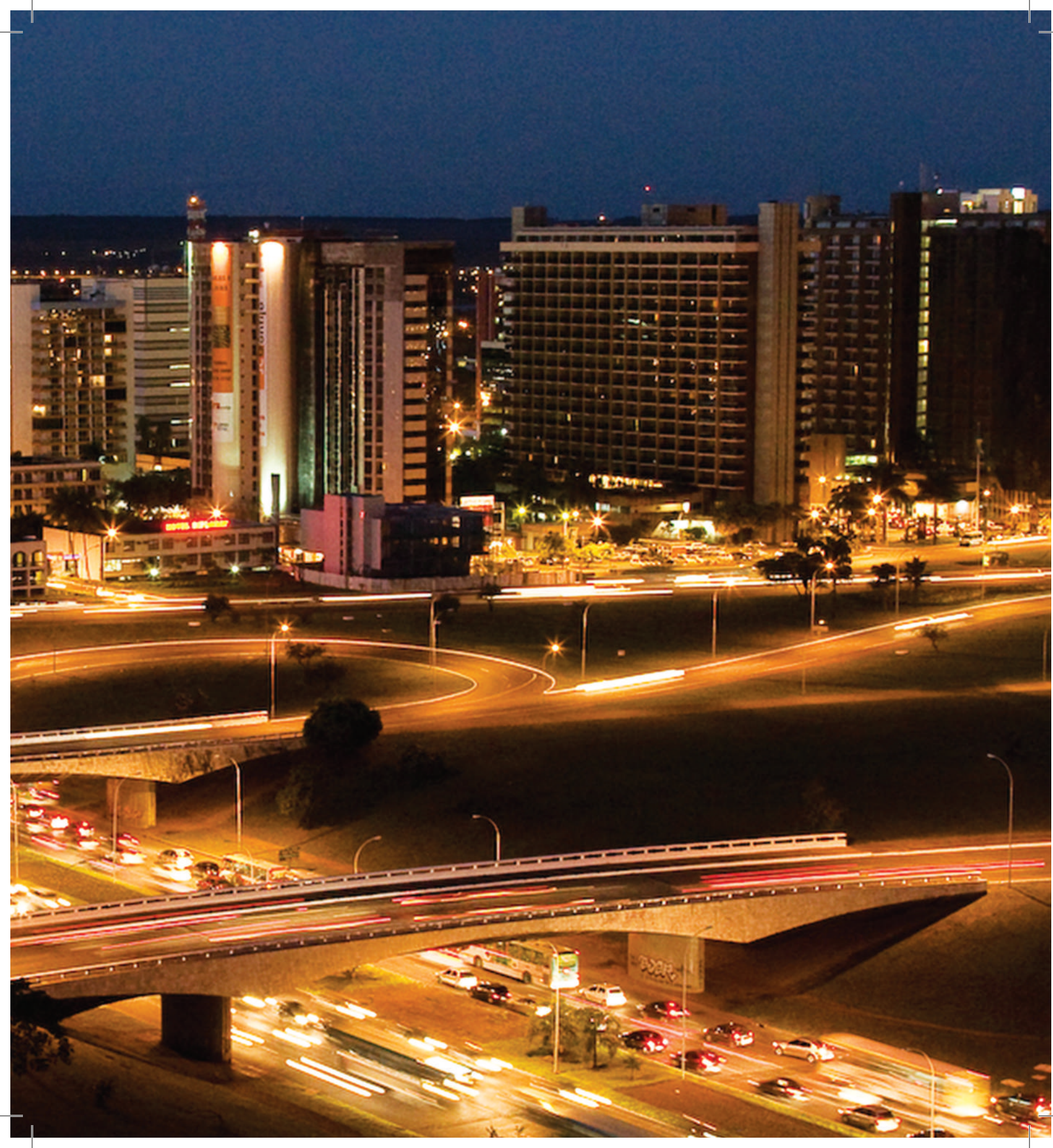


O que espanta em Brasília não é o que falta, mas o que já tem. E me pergunto como foi possível a estes homens tão diferentes (...) fazer em tão pouco tempo e tamanha fidelidade ao risco original, o que está lá.

Lucio Costa, década de 1970



Eixo Monumental, Cruzamento com W3, 2009, Kenia Ribeiro, Acervo Iphan







Área Central, 1972, autor não identificado, Acervo ArPDF
Esplanada vista da Torre de TV, 1990, Sílvio Cavalcante, Acervo ArPDF





Área Central - Setor de Autarquias Sul, 2009, Kenia Ribeiro, Acervo Iphan
Eixo Rodoviário Sul, 1990, Duda Bentes, Acervo ArPDF



Eixo Rodoviário Sul, 1958, M. M. Fontenelle, Acervo ArPDF



Eixo Rodoviário Norte, Eixão do Lazer, 2010, Carlos Madson Reis, Acervo Iphan



SQS 106, 1959, M. M. Fontenelle, Acervo ArPDF



SQS 108, 1960, Marcel Gaucherot, Acervo ArPDF



Eixo Rodoviário Norte, 2011, autor não identificado, Acervo Iphan





Eixo Rodoviário Sul, s/d, autor não identificado, Acervo ArPDF

Como garantia da ambientação que esse complexo urbano requer, impõe-se respeitar e manter as quatro escalas que presidiram à implantação da cidade: a simbólica e coletiva, ou Monumental; a doméstica, ou Residencial; a de convívio, ou Gregária, e a de lazer, ou Bucólica.

Lucio Costa, 1987





Asa Sul, 1959, autor não identificado, Acervo ArPDF



Eixo Rodoviário Sul, Eixão do lazer, 2011, Carlos Madson Reis, Acervo Iphan



SQS 107, 1960, autor não identificado, Acervo ArPDF



Asa Sul, Superquadras, 2009, César Moura, Acervo ArPDF



Asa Sul, Unidade de Vizinhança, 1990, Duda Bentes, Acervo ArPDF



Asa Sul, Superquadras, s/d, Nelson Kon, Acervo Iphan

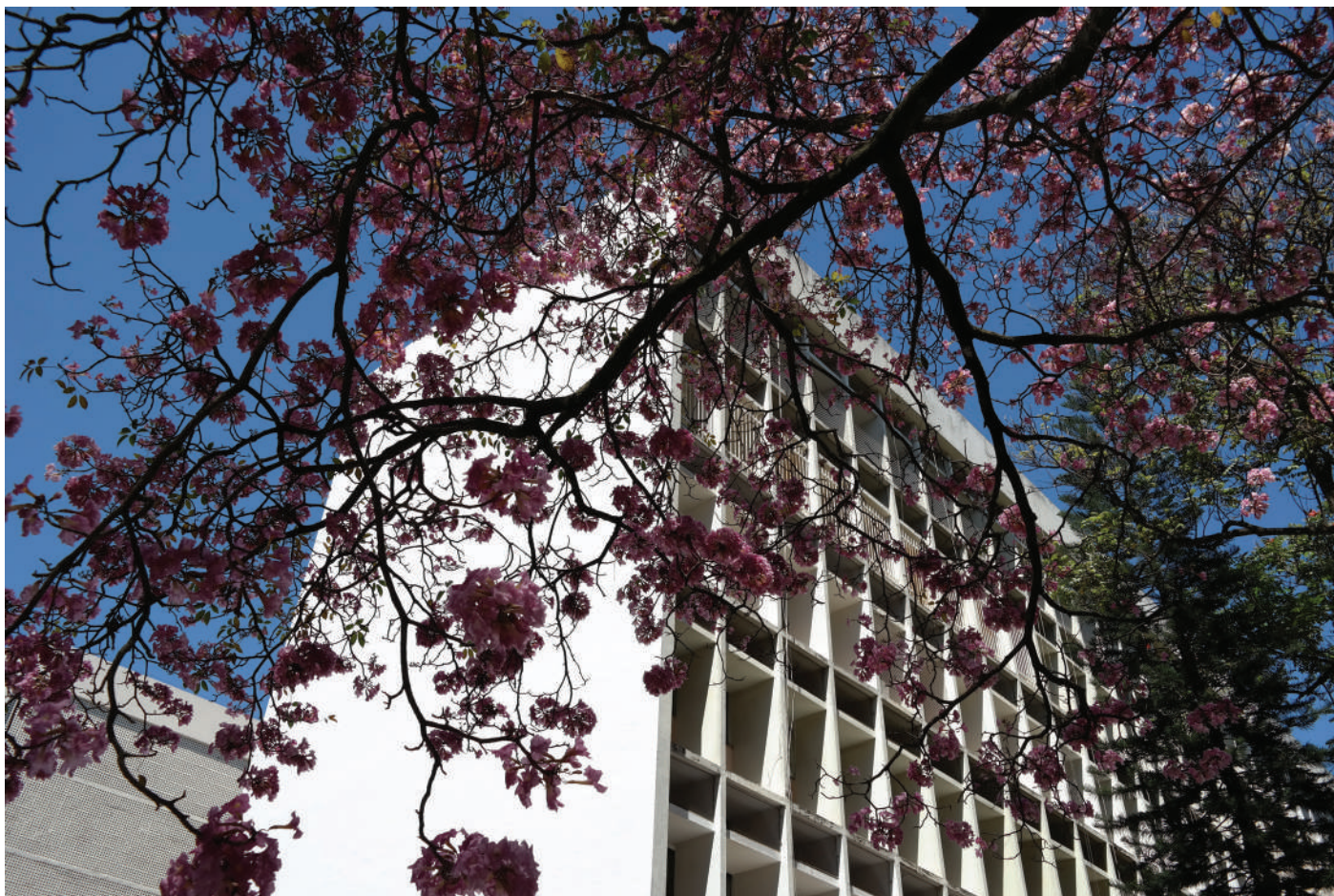


Asa Sul, 2009, César Moura, Acervo Iphan



SQS 108, 1990, Duda Bentes, Acervo ArPDF





Avenida W3 Sul, 1958, M. M. Fontenelle, Acervo ArPDF
SQS 108, bloco residencial, 2014, Carlos Madson Reis, Acervo Iphan



Lago Paranoá, 2010, César Moura, Acervo Iphan





Eixo Rodoviário Sul, 2011, Carlos Madson Reis, Acervo Iphan



Ponte JK, 2010, César Moura, Acervo Iphan



S. Autarquias Sul
Quadras 4 a 6 →



Eixo Rodoviário Sul, 2011, Carlos Madson Reis, Acervo Iphan
Eixo Rodoviário Sul, 2002, Sidineia Andreão, Acervo Iphan

Plano Piloto, 1965, USAF, Codeplan





Plano Piloto, 1986, PROSPEC, Codeplan



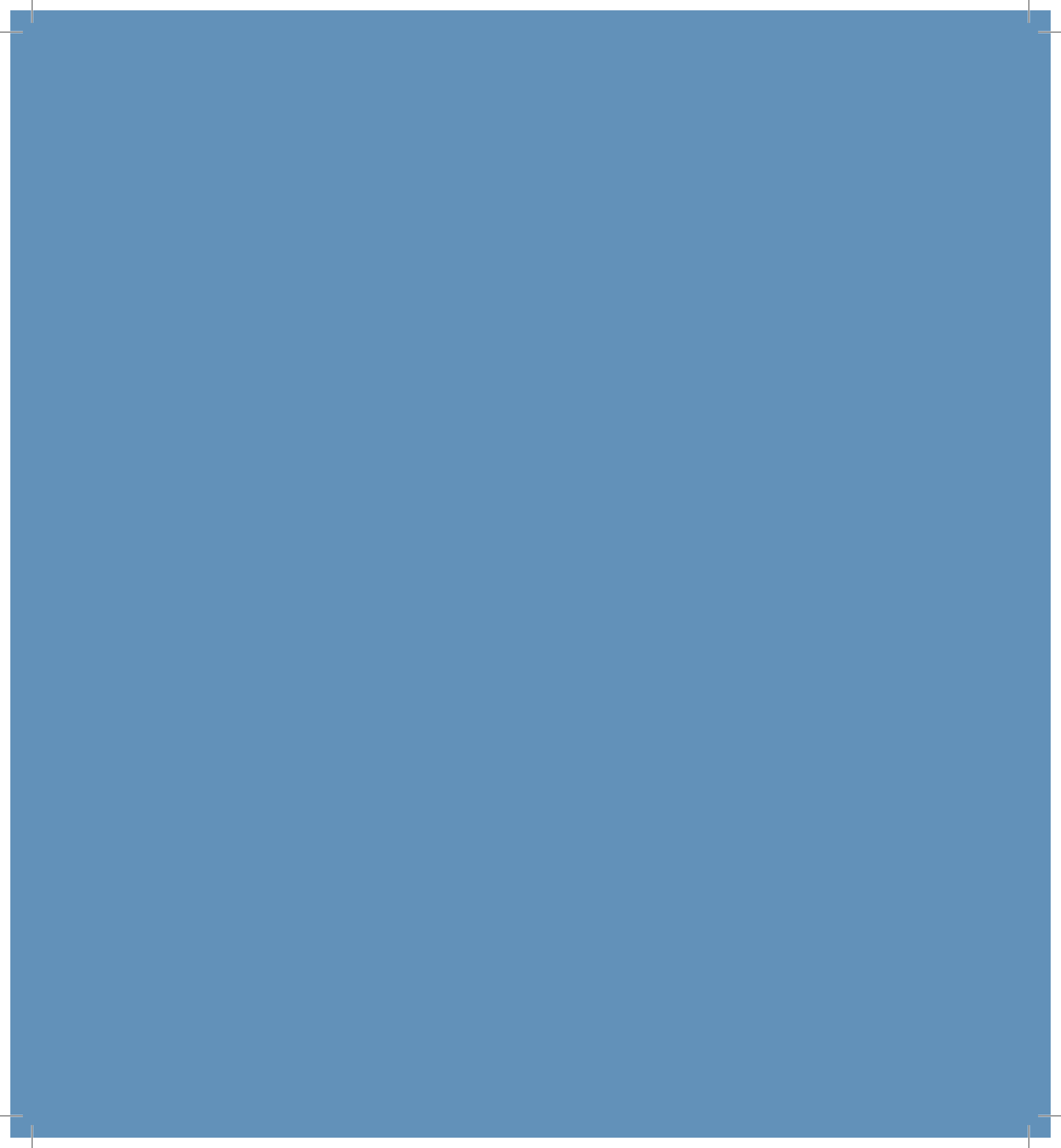
PROSPEC 1:30,000 AGO/RB



Plano Piloto , 2013, Topocart, Terracap







TRADUÇÕES

INFORME DEL PLANO PILOTO DE BRASILIA

... JOSE BONIFACIO, en 1823, propone el traslado de la Capital a Goiás y sugiere el nombre de BRASILIA.

Deseo inicialmente disculparme ante la dirección de la Compañía Urbanizadora y el Jurado del Concurso por la presentación sumaria de la concepción aquí sugerida para la nueva Capital y también justificarme.

No pretendía competir y, en realidad, no compito, apenas me desembarazo de una solución posible, que no ha sido buscada, sino que surgió, por decirlo así, ya lista.

Me presento, no como técnico debidamente equipado, pues ni siquiera dispongo de una oficina, sino como simple maquis del urbanismo, que no pretende proseguir en desarrollo de la idea presentada sino eventualmente, en calidad de mero consultor. Y si procedo así, cándidamente, es porque me amparo en un razonamiento igualmente sencillo: si la sugerencia es válida, estos datos, si bien sumarios en su apariencia, ya serán suficientes, pues revelarán que, pese a la espontaneidad original, ella fue, luego intensamente pensada y resuelta; si no lo es, la exclusión se hará más fácilmente, y no habré perdido mi tiempo ni habrá tomado el ajeno.

La liberación del acceso al concurso redujo en cierto modo la consulta a aquello que de hecho importa, es decir, a la concepción urbanística de la ciudad propiamente dicha, porque ésta no será, para el caso, una consecuencia de la planificación regional, sino su causa: su fundación propiciará el posterior desarrollo planeado para la región. Tratase de un acto deliberado de posesión, de un gesto con un sentido aún pionero, en los moldes de la tradición colonial. Y lo que se indaga es cómo una tal ciudad debe ser concebida en el entender de cada concursante.

Ella debe ser concebida no como simple organismo capaz de llenar satisfactoriamente y sin esfuerzo las funciones vitales propias de una ciudad moderna cualquiera, no sólo como urbs, sino como civitas, poseedora de los atributos inherentes a una capital. Y para eso, la primera condición es que el urbanista se encuentre imbuido de una cierta dignidad y nobleza de intención, porque de esa actitud fundamental se derivan el ordenamiento y el sentido de conveniencia y medida capaces de proporcionar al conjunto proyectado el deseable carácter monumental. Monumental no en el sentido de ostentación, sino en el sentido de la expresión palpable, por decirlo así, consciente, de aquello que vale y significa. Ciudad planeada para el trabajo ordenado y eficiente, pero, al mismo tiempo, ciudad viva y apacible, apropiada para el devaneo y la especulación intelectual, capaz de convertirse, con el tiempo, en un foco de cultura de los más lúcidos y sensibles del país, además de centro de gobierno y administración.

Dicho esto, veamos cómo nació, se definió y resolvió la presente solución:

1 - Nació del gesto primario de quien señala un lugar o de él toma posesión: dos ejes cruzándose en ángulo recto, o sea, la propia señal de la cruz (Fig. 1).

2 - Se procuró luego la adaptación a la topografía local, al transcurso de las aguas, a la mejor orientación, arqueándose uno de los ejes a fin de contenerlo en el triángulo equilátero que define el área urbanizada (Fig.2).

3 - Y existió el propósito de aplicar los principios francos de la técnica vial – incluso la eliminación de los cruces – a la técnica urbanística, confiriéndose al eje arqueado, correspondiente a las vías naturales de acceso, la función circulatoria troncal, con pistas centrales de velocidad y pistas laterales para el tráfico local, y disponiéndose a lo largo de ese eje el grueso de los sectores residenciales (Fig. 3).

4 - Como consecuencia de esa concentración residencial, los centros cívico y administrativo, el sector cultural, el centro de diversiones, el centro deportivo, el sector administrativo municipal, los cuarteles, las zonas destinadas al almacenamiento, al abastecimiento y a las pequeñas industrias locales y, finalmente, la estación ferroviaria, fueron

naturalmente ordenándose y disponiéndose a lo largo del eje transversal, que así paso a ser el eje monumental del sistema (Fig. 4). Lateralmente a la intersección de los ejes, pero, participando funcionalmente y en términos de composición urbanística del eje monumental, se ubicaron el sector bancario y comercial, el sector de las oficinas de empresas y profesiones liberales, y también los amplios sectores del comercio minorista.

5 - El cruce de ese eje monumental, de cota inferior, con el eje vial-residencial impuso la creación de una gran plataforma libre de tráfico, no destinada al estacionamiento, remanso donde se concentró lógicamente el centro de diversiones de la ciudad, con los cines, los teatros, los restaurantes, etc. (Fig. 5).

6 - El tráfico destinado a los demás sectores prosigue, ordenado en un solo sentido, en el área térrea inferior, cubierta por la plataforma y delimitado en los dos toques, pero abierta en las dos caras mayores, área utilizada en gran parte para el estacionamiento de vehículos y donde se localizó la estación de ómnibus interurbana, accesible a los pasajeros por el nivel superior de la plataforma (Fig. 6). Solamente las pistas de velocidad se sumergen, ya entonces subterráneas, en la parte central de ese piso inferior que se extiende en declive hasta nivelarse con la explanada del sector de los ministerios.

7 - De este modo y con la introducción de tres tréboles completos en cada rama del eje vial y otros tantos pasajes de nivel inferior, el tráfico de automóviles y ómnibus se procesa tanto en la parte central como en los sectores residenciales sin ningún cruce. Para el tráfico de camiones se estableció un sistema secundario autónomo con cruces señalizados, pero sin ningún cruce o interferencia con el sistema anterior, salvo encima del sector deportivo, y que accede a los edificios del sector comercial a nivel del subsuelo, contornando el centro cívico en cota inferior, con galerías de acceso previstas en el terraplén (Fig. 7).

8 - Fijada así la red general del tráfico automovilístico, se establecieron, tanto en los sectores centrales como en los residenciales, redes autónomas para el tránsito local de los peatones, a fin de garantizarles el uso libre del suelo, (Fig. 8), sin llevar, no obstante, esa separación a extremos sistemáticos y antinaturales, pues no se debe olvidar que el automóvil, actualmente, dejó de ser el enemigo irreconciliable del hombre, se domesticó y ya es parte, por así decirlo, de la familia. El solo se “deshumaniza”, al readquirir vis-à-vis del peatón un aspecto amenazador y hostil, cuando se incorpora a la masa anónima del tráfico. Hay entonces que separarlos, pero sin perder de vista que, en determinadas condiciones y para comodidad recíproca, la coexistencia se impone.

9 - Veremos ahora como, en ese almacén de circulación ordenada, se integran y se articulan los varios sectores.

Se destacan en el conjunto los edificios destinados a los poderes fundamentales que, siendo en número de tres y autónomos, encontraron en el triángulo equilátero, vinculado a la arquitectura de la más remota antigüedad, la forma elemental apropiada para contenerlos. Se creó, entonces, un terraplén triangular, con remate de piedra a la vista, sobre-elevado en la campiña circunvecina a que a que se tiene acceso por la propia rampa de la autopista que conduce a la residencia y al aeropuerto (Fig. 9). En cada ángulo de esa plaza, que podría llamarse Plaza de los Tres Poderes, se ubicó una de las casas, quedando las del Gobierno y del Supremo Tribunal en la base y la del Congreso, en el vértice, con frente, igualmente, hacia una amplia explanada dispuesta en un segundo terraplén, de forma rectangular y nivel más alto, de acuerdo, con la topografía local, igualmente con remate de piedras en todo su perímetro. La aplicación, en términos actuales, de esa técnica oriental milenaria de los terraplenes, garantiza la cohesión del conjunto y le confiere un énfasis monumental imprevisto (Fig. 9). A lo largo de esa explanada – el Mall, de los ingleses – extenso césped, destinado a los peatones, a paradas y desfiles, fueron dispuestos los ministerios y otras oficinas públicas (Fig. 10). Los del Ministerio de Relaciones Exteriores y de Justicia, ocupando los cantos inferiores, contiguos al edificio del Congreso y con un marco digno, los ministerios militares constituyendo una plaza autónoma, y los demás ordenados en secuencia – todos con área privada de estacionamiento – siendo el último, el de Educación, a fin de quedar cerca del sector cultural, tratado a la manera de parque para mejor ambientación de los museos, de la biblioteca, del planetario, de las

academias, de los institutos, etc., sector éste también contiguo a la amplia área destinada a la Ciudad Universitaria, con el respectivo Hospital das Clínicas y donde también se prevé la instalación del Observatorio. La Catedral quedó igualmente localizada en esa explanada, pero en una plaza autónoma dispuesta lateralmente, no sólo por cuestión de protocolo, ya que la Iglesia está separada del Estado, sino como una cuestión de escala, teniendo en vista valorizar el monumento, y principalmente, por otra razón de orden arquitectónico: la perspectiva de conjunto de la explanada debe proseguir despejada hasta más allá de la plataforma donde los dos ejes urbanísticos se cruzan.

10 - En esta plataforma donde, como se vio anteriormente, el tráfico es apenas local, se situó entonces el centro de diversiones de la ciudad (mezcla, en términos adecuados, de Piccadilly Circus, Times Square y Champs Elysées). La cara de la plataforma, inclinada sobre el sector cultural y la explanada de los ministerios, no fue edificada, con excepción de eventual salón de té y de la Opera, cuyo acceso se hace tanto por el propio sector de diversiones como por el sector cultural contiguo, en plano inferior. En el lado de enfrente, fueron concentrados los cines y teatros, cuyo patrón se hizo bajo y uniforme, constituyendo así el conjunto de ellos un cuerpo arquitectónico continuo, con galerías, amplias veredas, terrazas y cafés, sirviendo las respectivas fachadas en toda su altura de campo libre para la instalación de avisos luminosos (Fig. 11). Los varios establecimientos de espectáculos estarán conectados entre sí por callecitas transversales en el género tradicional de la Rua do Ouvidor, de pasajes al modo veneciano o de galerías cubiertas (arcadas) y articuladas con pequeños patios con bares y cafés, y “loggias” en la parte del fondo con vista hacia el parque, todo con el propósito de propiciar un ambiente adecuado a la convivencia y a la expansión (Fig. 11). El pavimento térreo del sector central de ese conjunto de teatros y cines se mantuvo vaciado en toda su extensión, salvo los núcleos de acceso a los pavimentos superiores, a fin de garantizar continuidad a la perspectiva, y los pisos se han previsto con lunas en las dos caras para que los restaurantes, clubes, salones de té, etc., tengan vista, de un lado hacia la explanada inferior y de otro hacia la subida del parque en la prolongación del eje monumental y donde quedaron localizados los hoteles comerciales y de turismo y, más arriba, hacia la torre monumental de las estaciones radioemisoras y de televisión tratada como elemento plástico integrado en la composición general (Fig. 9, 11 e 12). En la parte central de la plataforma, pero dispuesto lateralmente, se encuentra el zaguán de la estación de ómnibus con boleterías, bares, restaurantes, etc., construcción baja, unida por escaleras mecánicas al “hall” inferior de embarque separado por vidrieras del muelle propiamente dicho. El sistema de un solo sentido obliga al ómnibus, en la salida a dar una vuelta, en uno y otro sentido, fuera del área cubierta por la plataforma, lo que permite al viajero una última vista del eje monumental de la ciudad antes de entrar al eje vial-residencial, - despedida psicológicamente deseable. Fueron previstas igualmente en esa extensa plataforma destinada principalmente tal como en el piso térreo, al estacionamiento de automóviles, dos amplias plaza privadas para peatones, una frente al teatro de la Opera y otra, simétricamente dispuesta, frente a un pabellón de poca altura, inclinado sobre los jardines del sector cultural y destinado a restaurante, bar salón de té. En estas plazas el piso de las pistas para el tráfico, siempre en un solo sentido, fue ligeramente sobre-elevado en ancha extensión, para el libre cruce de los peatones en uno y otro sentido, lo que permitirá acceso franco y directo a los sectores del comercio minorista, como al sector de los bancos y oficinas (Fig. 8).

11 - Al lado de ese sector cultural de diversiones, y articuladas con el mismo, se encuentran dos grandes núcleos destinados exclusivamente al comercio, tiendas y magazines, y dos sectores diferentes, el bancario-comercial, y el de las oficinas profesiones liberales, representaciones y empresas, donde fueron localizados respectivamente, el Banco del Brasil y la sede de Correos y Telégrafos. Eso núcleos y sectores son accesibles a los automóviles directamente de las respectivas pistas y a los transeúntes, por veredas sin cruce (Fig. 8), y disponen de auto puertos para estacionamiento en dos niveles, y de acceso de servicio por el subsuelo correspondiente al piso inferior de la plataforma central. En el sector de los bancos, tal como en el de las oficinas, se han previsto tres bloques altos y cuatro de menor altura, unidos entre sí por una extensa ala térrea con entepiso, a fin de permitir la intercomunicación cubierta y amplio espacio para la instalación de agencias bancarias, agencias de empresas, cafés, restaurantes, etc. En cada núcleo comercial, se propone una secuencia ordenada de bloques bajos y alargados y uno más grande, de igual altura de los anteriores, todos interconectados por un amplio cuerpo térreo, con tiendas, mezzanines y galerías. Dos brazos elevados de la pista de contorno permiten, también aquí, el acceso franco a los peatones.

12 - El sector deportivo, con extensísima área destinada exclusivamente al estacionamiento de automóviles, se instaló entre la plaza de la Municipalidad y la torre radioemisora, que se prevé de planta triangular con basamento monumental de concreto aparente hasta el piso de los estudios y demás instalaciones, y superestructura metálica con mirador localizado a media altura (Fig. 12). De un lado, el estadio y otras dependencias, teniendo en el fondo el Jardín Botánico; del otro, el hipódromo con las respectivas tribunas y villa hípica y, al lado, el Jardín Zoológico, constituyendo esas dos inmensas áreas verdes, simétricamente dispuestas en relación al eje monumental, los pulmones de la ciudad.

13 - En la plaza Municipal se instalaron la Alcaldía, la Policía Central, el Cuerpo de Bomberos y la Asistencia Pública. La penitenciaría y el hospicio, pese a estar alejados del centro urbanizado, hacen parte igualmente de este sector.

14 - Encima del sector municipal fueron dispuestos los garajes del servicio de vehículos urbanos y seguidamente, de un lado y otro, los cuarteles y en una ancha faja transversal, el sector destinado al almacenamiento y a la instalación de las pequeñas industrias de interés local, con sector residencial autónomo, zona ésta rematada por el ferrocarril y articulada igualmente con una de las ramas de la carretera destinada a los camiones.

15 - Recorrido así de punta a punta ese eje llamado monumental, se ve que la fluencia y unidad del trazado (Fig. 9), desde la plaza del Gobierno hasta la plaza Municipal, no excluye la variedad, y cada sector, por decirlo así, vale por sí como un organismo plásticamente autónomo en la composición del conjunto. Esa autonomía crea espacios adecuados a la escala del hombre y permite el diálogo monumental localizado sin perjuicio del desempeño arquitectónico de cada sector en la armoniosa integración urbanística del todo.

16 - En cuanto al problema residencial, surgió la solución de crear una secuencia continua de grandes cuadras dispuestas, en orden doble o simple, de ambos lados del eje vial, y enmarcadas por una ancha faja densamente arborizada con árboles de buen tamaño, prevaleciendo en cada cuadra una determinada especie vegetal, con césped y una cortina suplementaria intermitente de arbustos y follajes, a fin de resguardar mejor, cualquiera que sea la posición del observador, el contenido de la cuadra, visto siempre en un segundo plano y como sumergido en el paisaje (Fig. 13). Disposición que presenta la doble ventaja de garantizar el ordenamiento urbanístico aun cuando varíe la densidad, categoría, patrón o calidad arquitectónica de los edificios, y de ofrecer a los moradores extensas áreas sombreadas para paseo y esparcimiento, independientemente de las áreas libres previstas en el interior de las propias cuadras.

Dentro de estas “supercuadras” los bloques residenciales pueden disponerse de la manera más variada, obedeciendo, sin embargo, a dos principios generales: patrón de altura máximo uniforme, tal vez seis pisos y “pilotis”; y separación del tráfico de vehículos del tránsito de peatones, principalmente, el acceso a la escuela primaria y a las comodidades existentes en el interior de cada cuadra (fig. 8).

Al fondo de las cuadras se extiende la vía de servicio para el tráfico de camiones, destinándose, a lo largo de ella, el frente opuesto a las cuadras, a la instalación de garajes, talleres, depósitos del comercio mayorista, etc., y reservándose un área de terreno, equivalente a un tercer orden de cuadras, para floricultura y huerto. Delimitadas entre esa vía de servicio y las vías del eje vial, se intercalaron entonces anchas y extensas fajas con acceso alternado, ya sea por una o por otra y donde se localizaron la iglesia, las escuelas secundarias, el cinema y el comercio minorista del barrio, dispuesto conforme a su clase y a su naturaleza (Fig. 13).

Pequeños mercados, carnicerías, bodegas, verdulerías, ferreterías, etc., en la primera mitad de la faja correspondiente al acceso de servicio; las barbearías, peluquerías, modistas, confiterías, etc., en la primera sección de la faja de acceso privativa de los automóviles y ómnibus, donde se encuentran igualmente los puestos de servicio para la venta de gasolina. Las tiendas se disponen alineadas con vitrinas y paseo cubierto, en el lado de enfrente a las fajas arborizadas que sirven de marco a las cuadras y es privativa de los peatones, y el estacionamiento en el lado opuesto, contiguo a las vías de acceso motorizado, previéndose callecitas transversales para unir una parte a la otra, quedando así las tiendas geminadas de dos en dos, aunque su conjunto constituya un solo cuerpo (Fig. 14).

En la confluencia de las cuatro cuadras se ha localizado la iglesia del barrio y, en el fondo, las escuelas secundarias, al paso que en la parte de la faja de servicio que linda con la carretera se ha previsto el cinema, a fin de tórvalo accesible a quien proceda de otros barrios, quedando la extensa área libre intermediaria destinada al club de la juventud, con campos de juego y recreación.

17 - La gradación social podrá ser dosificada fácilmente, atribuyéndose más valor a determinadas cuadras, como, por ejemplo, a las cuadras simples contiguas al sector de las embajadas, sector que se extiende de ambos lados del eje principal paralelamente al eje vial, con alameda de acceso autónomo y vía de servicio para el tráfico de camiones, común a las cuadras residenciales. Esa alameda, por decirlo así, privativa del barrio de las embajadas y legaciones, se prevé edificada apenas en uno de los lados, dejándose el otro con la vista libre sobre el paisaje, exceptuándose el hotel principal, localizado en ese sector y próximo al centro de la ciudad .

En el otro lado del eje vial-residencial, las cuadras contiguas a la carretera serán naturalmente más valorizadas que las cuadras internas, lo que permitirá las gradaciones propias del régimen vigente; con todo, la agrupación de ellas, de cuatro en cuatro, propicia un cierto grado de coexistencia social, evitándose así una indebida e indeseable estratificación.

Y sea como fuere, las diferencias de patrón de una cuadra a otra serán neutralizadas por las propias diligencias urbanísticas propuestas y no serán del tipo que afectan el confort social a que todos tienen derecho. Ellas resultarán apenas de una mayor densidad, del mayor o menor espacio atribuido a cada individuo y a cada familia, de la elección de los materiales y del grado y calidad de los acabados. En este sentido se debe impedir el enquistamiento de barriadas, tanto en la periferia urbana, como en la rural. Cabe a la Compañía Urbanizadora proveer, dentro del esquema propuesto, acomodaciones decentes y económicas para la totalidad de la población.

18 - Fueron previstos igualmente sectores aislados, cercados de arboleda y de campo, destinados a lotización para casas individuales, sugiriéndose una disposición dentada en forma de cremallera, para que las casas construidas en los lotes de arriba se destaquen en el paisaje, alejadas unas de otras, disposición que permite acceso autónomo de servicio para todos los lotes (Fig. 15). Y se admitió también la construcción eventual de casas aisladas, de alto patrón arquitectónico – lo que no implica tamaño – estableciéndose, sin embargo, como regla, en estos casos, el alejamiento mínimo de un kilómetro de casa a casa, lo que acentuará el carácter excepcional de tales concesiones.

19 - Los cementerios, localizados en los extremos del eje vial-residencial, evitan a los cortejos la travesía del centro urbano. Tendrán el suelo de grama y serán convenientemente arborizados, con sepulturas rasas, lápidas sencillas, a la manera inglesa, todo desprovisto de cualquier ostentación.

20 - Se evitó la ubicación de los barrios residenciales a las orillas de la laguna, a fin de preservarla intacta, tratada con bosques y campos de aspecto naturalista y rústico para los paseos y amenidades bucólicas de toda la población urbana. Sólo los clubes deportivos, los restaurantes, los lugares de recreación, los balnearios y núcleos de pesca podrán llegar hasta la orilla. El Club de Golf se situó en la extremidad este, contiguo a la Residencia y al hotel, ambos en construcción, y el Yate Club en la ensenada vecina, entremezclados por un denso bosque que se extiende hasta el margen de la presa, bordeada en ese trecho por la alameda de contorno que, intermitentemente, se desprende de su orilla para internarse por el campo que se pretende, eventualmente, florido y poblado por una arboleda. Ese camino se articula al eje vial y también a la pista autónoma de acceso directo del aeropuerto al centro cívico, por donde entrarán en la ciudad los visitantes ilustres, pudiendo la respectiva salida procesarse, con ventaja, por el propio eje vial-residencial. Se propone aún la ubicación del aeropuerto definitivo en el área interna de la presa, a fin de evitarle la travesía o el contorno.

21 - En cuanto a la numeración urbana, la referencia debe ser el eje monumental, distribuyéndose la ciudad en mitades Norte y Sur; las cuadras serían señaladas por números, los bloques residenciales por letras y, finalmente, el número del departamento en la forma usual, así por ejemplo, N-Q3-L Ap. 201. La designación de los bloques en relación a la entrada de la cuadra debe seguir de izquierda a derecha, de acuerdo a la norma.

22 - Resta el problema de como disponer del terreno y tornarlo accesible al capital particular. Entiendo que las cuadras no deben ser lotizadas, sugiriendo, en vez de la venta de lotes la venta de cuotas de terreno, cuyo valor dependerá del sector en causa y del patrón, a fin de no obstaculizar la planificación actual y posibles remodelaciones futuras en el delineamiento interno de las cuadras. Entiendo también que esa planificación debería de preferencia anteceder a la venta de las cuotas, pero, nada impide que compradores de un número substancial de cuotas sometan a la aprobación de la Compañía proyecto propio de urbanización de una determinada cuadra, y que, además de facilitar a los promotores la adquisición de cuotas, la propia Compañía funcione, en gran parte, como promotora. Y entiendo, igualmente que el precio de las cuotas, oscilando conforme la demanda, debería incluir una parcela con tasa fija, destinada a cubrir los gastos del proyecto, con el propósito de facilitar tanto la invitación a determinados arquitectos como la apertura de concursos para urbanización y edificación de las cuadras que no fuesen proyectadas por la División de Arquitectura de la propia compañía. Y sugiero aún que la aprobación de los proyectos se procese en dos etapas: anteproyecto y proyecto definitivo, con el propósito de permitir una selección previa y mejor control de la calidad de las construcciones.

De la misma manera, con relación al sector del comercio minorista y de los sectores bancarios y de oficinas de las empresas y profesiones liberales, deberían ser proyectados previamente para poder fraccionarse en subsectores y unidades autónomas, sin perjuicio de la integridad arquitectónica, y así, someterse de forma parcelada a la venta en el mercado inmobiliario, pudiendo la construcción propiamente dicha, o parte de ella, correr por cuenta de los interesados o de la Compañía o aun conjuntamente.

23 - Resumiendo, la solución presentada es de fácil aprehensión, pues se caracteriza por la sencillez y claridad del trazado original, lo que no excluye, conforme se vio, la variedad en el tratamiento de las partes, cada cual concebida según la naturaleza peculiar de la respectiva función, resultando de ahí la armonía de exigencias de apariencia contradictoria. Es así que, siendo monumental es también cómoda, eficiente, acogedora e íntima. Es al mismo tiempo desparramada y concisa, bucólica y urbana, lírica y funcional. El tráfico de automóviles se procesa sin cruces y se restituye el suelo, en la justa medida, al peatón. Y al tener una armazón tan claramente definida, es de fácil ejecución: dos ejes, dos terraplenes, una plataforma, dos pistas anchas en un sentido, una autopista en el otro, vía que podrá ser constituida por partes – primero, las fajas centrales con un trébol de cada lado, luego las pistas laterales, que avanzarían con el desarrollo normal de la ciudad. Las instalaciones tendrían siempre campo libre en las fajas verdes contiguas a las pistas de tránsito. Las cuadras serían apenas niveladas y paisajísticamente definidas, con las respectivas áreas plantadas de grama y desde luego arborizadas, pero, sin revestimiento de cualquier especie, ni bermas. De una parte, técnica vial; de otra, técnica paisajística de parques y jardines.

Brasilia, capital aérea y vial; ciudad-parque. Sueño archisecular del Patriarca.



REPORT OF THE PILOT PLAN FOR BRASILIA

...In 1823 JOSÉ BONIFÁCIO, Known as the Patriarch proposed that the Capital be transferred to Goiás, and suggested the name of BRASÍLIA.

First of all, I must apologize to the Directors of the Urbanizing company and to the Jury of this Competition for the sketchy manner in which this plan for the new Capital is suggested; then too, I must justify myself.

It was not my intention to enter the competition, and as matter of fact I am not doing so – I am merely passing on a passing on a possible solution which was not sought but, so to speak, took shape almost spontaneously.

I come forward not as properly equipped – I don't even run an office – but simply as a maquis of town planning who would seek to follow through the development of this idea, were it accepted, merely in a consultant capacity. And if I act with such candour, it is because I am based on a line of reasoning which is also very simple: if this idea is valid, then the data though summary in appearance will be sufficient, for they will show that while the original idea took shape spontaneously, it was later carefully thought out and studied; if it is not valid, then it will be easy to eliminate, and I shall not have wasted mine or anybody else's time.

Simplified entrance requisites for the competition reduced to a certain extent consultation on one most important factor, which is the urbanistic concept of the city itself. Founding a city in the wilderness is a deliberate act of conquest, a gesture after the manner of the pioneering colonial tradition, and the competitor's conception of such a city would be most important. This is particularly so because the city will not be a result of regional planning but the cause of it: its foundation will lead, later, to the planned development of the whole region.

It should not be envisaged merely as an organism capable of performing adequately and effortlessly the vital functions of any modern city, not merely as an urbs, but as a civitas, possessing the attributes inherent to a Capital. And, for this to be possible, the planner must be imbued with a certain dignity and nobility of intent, because from that fundamental attitude spring the sense of order, fitness and proportion which alone can confer the desirable monumental quality on the urban scheme. Not, let it be clear, in the sense of ostentation but as the palpable and conscious expression, so speak, of what is worthwhile and meaningful. The city should be planned for orderly and efficient work, but at the same time, be both vital and pleasing, suitable for reverie and intellectual speculation; it should be such a city as, with time, could become not only the seat of government and administration, but also one of the more lucid and distinguished cultural centres in the country.

Having made these preliminary remarks, let us now consider how the present solution was born, took shape and resolved itself:

1 - Basically, it was born of the primary gesture of one who marks or takes possession of place: two axes crossing at right-angles; the very sign of the Cross (Fig. 1).

2 - It was then sought to adapt this sign to the local topography, the natural drainage of the area, to the best possible orientation: one of the axes was curved in order to make it fit into the equilateral triangle which limits the urbanized area (Fig.2).

3 - To apply to the technique of town planning the free principles highway engineering, including the elimination of intersections, the curved axis, which corresponds to the natural ways of access, was made into a through radial artery, with fast central lanes and side lanes for local traffic. Along this axis, the of the residential districts have been place (Fig. 3).

4 - As a consequence of this residential concentration, the civic and administrative centres, the cultural, entertainment and sporting centres, the municipal administration facilities, the barracks, the storage and supply zones, the sites for small local industries, and the railway station, naturally fell into place along the transverse axis, which thus became the monumental axis of the system. Alongside the intersection of the axes, but appertaining functionally and in terms of urbanistic composition to the monumental axis, the banking and commercial districts have been placed, as well as the offices for private business and the liberal professions, and the ample areas set aside for retail trade.

5 - The intersection of the monumental and the highway-residential axes, the former being on a lower level, called for the creation of a broad platform where only parking and local traffic would be permitted, and which logically suggested the location of the entertainment centre for the city, with the cinemas, theatres, restaurants, etc. (Fig. 5).

6 - Through traffic to other sectors passes along the lower ground level under the platform, in one-way lanes, the platform being closed at its ends but open on the two broader sides; most of this covered area is used for parking, and the inter-urban bus station has been placed there and is accessible to passengers from the upper level of the platform (Fig.6). When the transversal axis reaches the platform its central fast lanes go underground, beneath the lower ground level at which local traffic continues to circulate and which slopes gently down until it levels with the esplanade in the ministry district.

7 - Thus, and with the introduction of three separate clover-shaped turn-offs on each arm of the highway axis, and as many lower level crossings, automobiles and buses circulate both in the central and the residential districts without any intersections whatsoever. For heavy vehicular traffic a secondary independent road system with point crossings was established, but without crossing or interfering in any way with the main system, except above the sports district. This secondary system has access to the buildings of the commercial district at basement level, goes around the civic centre on the lower plane, and is reached through galleries at ground level (Fig. 7).

8 - With the general network for automotive traffic thus established, independent paths for local pedestrian traffic were created both in the central and the residential districts, ensuring free circulation (Fig. 8). This separation of automotive and pedestrian traffic was not, however, carried to systematic and unnatural extremes, for it must be remembered that nowadays, the automobile is no longer man's irreconcilable enemy: it has been domesticated and is now, so to speak, one of the family. It only becomes "dehumanized" and reacquires its menacing and hostile aspect to pedestrians when incorporated in the anonymous mass of traffic. A certain degree of separation is therefore necessary, but under certain circumstances and for mutual convenience co-existence is at times indispensable.

9 - Let us now see how the various districts of the city are integrated and articulated within this framework of orderly circulation.

The most outstanding buildings are those which will house the fundamental powers, and because these are three in number, and autonomous, the equilateral triangle seemed the elementary form most appropriate to enclose them; then too, this solution is linked with the architecture of remote antiquity. A triangular terraced embankment was therefore created. It will be supported on retaining walls of rough stones, rising above the surrounding countryside. It is approached from the freeway leading to the residence and the airport (Fig.9).

One of the buildings was placed at each angle of this plaza – plaza of the Three Powers as it might well be called – with Government House and the Supreme Court occupying the base of the triangle and Congress at the apex.

The latter faces a broad esplanade set out on a second terrace, rectangular in shape and on a higher level in accordance with the local topography. The application of this ancient oriental terrace technique, in modern terms, ensures the cohesion of the project as a whole and lends it unexpected monumental strength (Fig.9). Along this esplanade – a Mall,

as the English call it – broad sweeping lawns to be used by pedestrians and autonomous agencies were placed (Fig. 10). Suitably fitted to their frame, the ministries of Foreign affairs and Justice occupy the lower corners near the House of Congress; the military ministries occupy an independent square, and the others are located in sequence, each having a private parking area. The last in the line is the Ministry of Education, so that it stands adjacent to the cultural area for which a park solution has been used, the better to frame the museums, library, planetarium, academies and institutes etc. This sector in turn borders the broad area reserved for University City with its General Hospital, and where it is also planned to set up the Observatory. The Cathedral too has been given a location on the esplanade but has a plaza of its own disposed laterally not so much for reasons of protocol, since the Church is separate from the State, but more for questions of human scale and the intention of enhancing the monument, and finally, for reasons of architectonics: the perspective of the esplanade as a whole must run unimpeded beyond the intersection of the two main axes.

10 - On this platform where, as previously pointed out, only local traffic is permitted, we find the entertainment centre: an appropriate mixture of Piccadilly Circus, Times Square and the Champs Elysées. The side of the platform facing the cultural district and the ministerial esplanade beyond it has no buildings, with the exception of a possible tea house and Opera, and these can be reached both from the entertainment centre itself and from the neighbouring cultural district, which on a lower level. On the front face of the platform the cinemas and theatres have been concentrated, the pattern chosen being low and uniform so that they form a single, harmonious and continuous architectonic whole; they have a gallery, broad pavements, terraces and cafés, and the full height of the respective façades can serve for the installation of illuminated signs and advertisements (Fig. 11). The various theatres and cinemas will be connected with each other by lanes in the traditional manner of “Rua do ouvidor”, by Venetian alleys or covered galleries (arcades), and will be articulated to small patios containing bars and cafés, with “Loggias” overlooking the park – all of which will contribute towards an expansive and gregarious atmosphere (Fig. 11).

The ground level at the centre of this group of theatres and cinemas is left open throughout, except for the places of access to the upper floors, in order to maintain a continuity of perspective, and it is planned to have those upper floors glassed in on two sides, so that the restaurants, clubs, tea-rooms, etc., may have a good view. On one they will look out over the lower-level esplanade, and on the other over the slopes of the park along the extension of the monumental axis, where the commercial and tourist hotels are located, and, beyond them, to the tower of the radio and television stations, which has been integrated as a plastic element in the general composition (Fig. 9, 11 and 12). Set sideways in the central part of the platform is the entrance hall of the bus station with ticket booths, bars, restaurants, etc., it being a low structure connected by escalators to the lower level embarkation hall which is separated by glass walls from the buses themselves. The one-way traffic system causes outgoing buses to make a clockwise or counter-clockwise turn around the outside of the area covered by the platform, affording the passengers a last view of the city's monumental axis before entering the residential-highway axis – a psychologically desirable opportunity for a farewell. On this great platform, chiefly intended for parked vehicles as on the ground floor, space has also been allowed for two ample pedestrian plazas, one facing the Opera and other, symmetrically laid out, set before a low pavilion facing the gardens of the cultural district and reserved for a restaurant, bar and tea-room. In these plazas the one-way traffic lanes rise slightly a large extension leaving pedestrian crossings in either direction unimpeded, and giving free and direct access both to the shopping centres and to the banking and office district (Fig.8).

11 - Placed laterally to this central entertainment district, and articulated to it, there are two great nuclei reserved exclusively as shopping centres, and two other areas, one reserved for the banking and commercial enterprises and the other as office space for the liberal arts professions, agencies, representatives, etc.; in the former the Bank of Brazil, and in the latter the Central Post Office and Telegraph building. These areas and districts can be reached by car directly from the various traffic lanes, and by pedestrians along paths free from traffic crossings (Fig.8); they have car-ports for two-level parking and service entrances in the basements – which correspond to the lower level of the central platform. It is planned that the banking and office districts should each contain three high-rise blocks and four lower ones, all interconnected by a vast street-level wing, providing sheltered walkways from one building to another and giving ample

space for the installation of bank and company agencies, cafés, restaurants, etc. For each of the shopping centres an ordered sequence of long, low blocks plus one taller block is proposed, the latter equal to the high-rise buildings in the banking district, all of which connected by spacious ground level unit with ground-floor, first floor and gallery shops. Two raised arms of the traffic lanes are also used here to provide free pedestrian circulation.

12 - The sports district, including a very large area reserved exclusively for parking, has been located between the Municipal plaza and the radio transmitter tower, which is envisaged as a triangular structure standing on a monumental base of unfaced concrete and having, above the floor level of the studios and other installations, a metal superstructure with an observation tower half way up (Fig.12). On one side is the stadium with its dependencies, and beyond it the Botanical Gardens; on the other is the race course with its stands and riding club, and the Zoological Gardens beyond. These two vast green spaces, symmetrically laid out in relation to the City's monumental axis, will serve as the new city's "lungs" (Fig.4).

13 - In the Municipal plaza were sited the Town Hall, Police Headquarters, the Fire Brigade and the Public Welfare Building; a prison and an asylum are also part of this district, though set at some distance from the urbanized core.

14 - Beyond the municipal sector space was set aside for the garages of the city's public transport system, beyond them again on both sides lie the military barracks, and a broad transversal strip reserved for small local industries completes the sector. This industrial area has its own autonomous residential section, and is connected with the railway station and with a branch of the heavy vehicular highway.

15 - Having run the length of city's monumental axis, it can be seen that the fluency and unity of the layout (Fig. 9) from the Government Plaza at one end to the Municipal plaza at the other does not preclude variety, and that each sector forms what we might call an autonomous plastic unit within the whole. This autonomy creates spaciousness on noble scale, and permits the appreciation of each unit's individual qualities without adversely affecting their harmonious integration in the urban whole.

16 - The solution envisaged for the residential problem calls for a continuous sequence of large blocks set in double or single line along both sides of the residential-highway axis, each surrounded by bands of greenery planted with trees. In each block on particular type of tree would predominate, the ground would be carpeted with grass and, on the inner approaches, an additional curtain of bushes and plants would grow, the better to screen the contents of the blocks and make them appear on a second plane as though merged into the scenery, whatever the observer's vantage point (Fig. 13). This layout has the double advantage of guaranteeing orderly urbanization even where the Density, type, pattern or architectonic quality of the buildings varies, and of giving the inhabitants tree-lined strips in which to walk or take leisure, other than the open space foreseen within the blocks themselves.

Within these "superblocks" the residential buildings could be arranged in many and varying manners, always provided that two general principles are observed: uniform height regulations, possibly six stories raised on pillars, and separation of motor and pedestrian traffic, particularly on the approaches to the elementary school and public facilities existing in each block (Fig. 8).

On the far side of the blocks runs the service street for heavy vehicles, and a strip along the other side of that highway is reserved for the installation of garages, repair shops, wholesale warehouses, etc. Beyond these utilities another strip of land is set aside, equivalent to a third row of squares, for flower and vegetable gardens and orchards. The churches, secondary schools, cinemas and retail stores have been placed on broad strips which join the service and residential axis highways at intervals, and are served alternately by one or the other. The layout of these buildings in each case is according to their type or nature (Fig. 13).

The market, butchers, grocers, green-grocers, hardware stores, etc., are located in the sections of the strip nearest to the service lanes; the barbers, hairdressers, dress-makers, cake shop, etc., are in the section nearest the traffic lane used by cars and buses; here, too, are the service and gas stations. The shops are set in ranks, with display windows and covered walks facing the pedestrian approaches and the wooded belts surrounding the blocks, while parking is foreseen on the opposite side of the shops, adjacent to the traffic lane. Transverse lanes permit access from one approach to the other, and the shops are thus broken up into pairs while retaining their overall relationship as one single unit (Fig. 14).

The local Church has been placed where four blocks meet, and behind it are the secondary schools, while the cinema has been placed on the section of the service strip facing the highway to make it easily accessible from other districts; the large free space between the shops on the one hand and the cinema on the other is reserved for a youth club, with playing fields and play-grounds.

17 - Social gradations can easily be regulated by giving a higher value to certain blocks, such for example as the single blocks bordering on the embassy district. This district lies on both sides of the residential highway parallel to the city's main axis, and has an independent avenue for access, while it shares the heavy vehicles traffic lanes with the residential blocks. It is intended to build only on one side of this private avenue leading to the embassies and legations – leaving the other free for an unimpeded view of the landscape – with the one exception of the leading hotel, which will be located in that district at a point near the centre of the city.

Along the residential highway axis, the blocks closer to the highway will naturally be valued more highly than the inner blocks, which will permit gradations inherent to the economic system. Nevertheless, the grouping of the superblocs in sets of four will favor a certain degree of social co-existence, avoiding undue and undesirable class distinctions.

Furthermore, differences in standards between one block and another will be neutralized by the urbanization plan proposed, and another will be of such a nature as not to affect the comforts to which all are entitled. Such differences will be the result of a greater or lesser density, of more or less space allocated to each individual and each family, and of the choice of building materials and quality of the finishing. In this connection it is very important to avoid the mushrooming of hovels either in the urban or the rural areas; it is up to the Urbanizing Company, within the proposed plan, to provide decent and economic accommodation for the entire population.

18 - Isolated residential districts have also been planned, surrounded by trees and open countryside, to be sold in lots for single-family homes. It is suggested that the layout here be of saw-toothed lots, so that the houses built on the upper lots stand out in the landscape well separated from each other; nor will this layout impede independent service access to all the lots (Fig. 15). Also foreseen is the eventual construction of isolated houses with high architectural standard – regardless of their size – but in such cases it will be required to space the houses at one kilometer from each other at least, to accentuate the exceptional nature of such concessions.

19 - By placing the cemeteries at the ends of the residential highway axis, funeral processions will not need to cross the urban centre. These cemeteries will be landscaped with lawns and suitable trees, the tombs to be smooth and the headstones simple – in the English tradition – the whole to be completely unostentatious.

20 - Using the lakefront as a site for residential districts was avoided in order to preserve its beauty intact, landscaping it with woods and fields in a natural and rustic manner, so that the urban population can enjoy its simple pleasures. Only athletic clubs, restaurants, places of entertainment, beach resorts and fishing groups may be built on the shoreline water's edge. The golf club was placed at the eastern end, next to the Presidential Residence and the hotel (both under construction at present), and the yacht Club on a nearby cove, separated from the Golf Club by dense woods reaching right to the edge of the dam, which at this point is bordered by a drive. This drive circles the lake but occasionally turns from its banks to wander through the fields which, eventually, will be gracefully laid out with plants and trees. It is

connected to the residential highway and also to the independent highway which connects the airport and the civic centre and will be used by distinguished visitors to the city; the corresponding departures can well be made by the residential highway itself, which displays the city to advantage. It is further proposed that the definite location of the airport be between the centre of the city and the dam, so that incoming passengers will not have either to cross or go around it.

21 - As to the numbering of the houses, the point of reference should be the monumental axis, dividing the city into Northern and Southern halves. The superblocks would be known by numbers, the residential buildings by letter, and finally the apartments would be designated in the usual way, so that an address would read, for example, N-S3-L, apt. 201. The lettering of the buildings should be in relation to the entrance of the superblock, and run from left to right in the usual manner.

22 - There remains the problem of how to dispose of the land and make it accessible to private capital. I do not believe that the blocks should be sold in lots, and suggest that instead of selling off lots of land, the units should be sold in quotas, their value to be dependent upon the sector in which they are found and the standard building pattern for that site, in order not to confuse present planning or possible future remodeling of the squares internal layouts. I also believe that such planning should, by preference, precede sale of the land quotas, but on the other hand there is nothing to prevent purchasers of a substantial number of quotas in a square from submitting their own urbanization plan for it to the Company's approval; the Company itself, in addition to facilitating the purchase of quotas by corporations, could act to a large extent in the capacity of a corporate firm. The price of the quotas will of course vary according to demand, but should include, as I see it, a fixed sum to cover the expenses of the project. This will facilitate either the contracting of specific architects or the opening of competitions for the planning and construction of square not handled by the Company's own Architectural Division. Finally, I suggest that approval of such projects should be in two stages: first the drafts and then the final versions, in order to permit preliminary selection and quality control of the constructions.

The same applies to the retail shopping centre and the banking and liberal professions office district, which should be planned prior to sale so that when divided into quotas they will fall into effective sub-sectors and autonomous units without harming the architectural integrity of the whole; these units could then be placed on the real estate market, and the construction of the buildings themselves, or part of the onus, could be financed by the interested parties or the Company; alternatively, financing could be arranged by agreement between both.

23 - To sum up, the solution presented is easy to understand, for it is characterized by the simplicity and clarity of the original design – which however does not exclude variety in the treatment of the component parts, as has already been shown. Each component has been conceived according to the nature of the function involved, and thus creating harmony between apparently contradictory needs. Thus, while monumental, the city is also comfortable, efficient, welcoming and intimate. It is at the same time spacious and neat, rustic and urban, lyrical and functional. Automobile traffic is processed without intersections, and the ground is returned, in so far as possible, to the pedestrian. And, because the framework is so clearly defined, it is easy to build: two axes, two terraces, one platform, two broad highways running in one direction, one super-highway in the other. The letter can be built in sections: first the central lanes with a clover-shaped turn-off on either side, then the lateral lanes, which could be built as the city spread; there would always be room for the bands of greenery bordering the highways. Initially, the residential superblocks would only be levelled off and scenically defined, and their surroundings planted immediately with grass and trees; inside them no paving of any kind would be put down, nor any streets marked. Briefly then, we have an efficient highway system on the one hand, and on the other, landscaped parks and gardens.

Brasilia, aerial and highway capital, a garden city; the Patriarch's century-old dream.

RAPPORT DU PLAN PILOTE DE BRASÍLIA

...En 1823, JOSÉ BONIFÁCIO, dit le patriarche, propose le transfert de la Capitale à Goiás et suggère le nom de BRASÍLIA.

Tout d'abord je désire m'excuser auprès de la direction de la présentation sommaire du parti ici suggéré pour la nouvelle Capitale et me justifier également.

Je n'avais guère l'intention de m'inscrire à cette compétition et, à vrai dire, je n'y prends pas part. Je me permets, tout au plus, de présenter une solution possible que je n'ai point recherchée mais qui m'est apparue pour ainsi dire d'elle-même.

Je me présente, non en technicien dûment outillé, car je ne dispose même pas d'un bureau, mais en simple maquisard de l'urbanisme qui ne se propose qu'à titre éventuel, et en qualité de simple consultant, de poursuivre le développement de l'idée présentée. Si je procède de cette manière quelque peu candide, c'est parce que je m'appuie sur un raisonnement également très simple: ma suggestion étant valable, ces données, bien que sommaires en leur apparence, seront suffisantes, car elles révéleront que, malgré la spontanéité première, cette suggestion a été par la suite pensée et résolue; si elle ne l'est point, l'exclusion se fera d'autant plus facilement, et je n'aurai ni perdu mon temps ni fait perdre celui des autres.

Le caractère libéral de l'accès au concours a limité d'une certaine manière la recherche à ce qui importe réellement, à savoir, la conception urbanistique de la ville proprement dite. Car celle-ci ne sera pas dans le cas qui donnera naissance ultérieurement au développement planifié de la région. Il s'agit là d'un acte délibéré de possession, d'une sorte de défrichement relevant de la tradition coloniale. Or ce que l'on demande à chaque concurrent, c'est d'exposer comment une ville de ce genre lui semble pouvoir être conçue.

Elle ne doit pas être conçue comme un simple organisme capable de remplir d'une manière satisfaisante et sans le moindre effort les fonctions vitales propres à n'importe quelle ville moderne. En d'autres termes, elle ne doit pas être seulement urbs, mais civitas avec tous les attributs inhérents à une capitale. Et voilà pourquoi il faut pour condition première que l'urbaniste soit imbu d'une certaine dignité et noblesse d'intention. De cette attitude fondamentale découlent l'ordonnance, le sens de la convenance et de la mesure capables de donner à l'ensemble projeté le caractère monumental que l'on souhaite. Monumental non pas dans le sens de l'ostentation mais dans le sens de l'expression palpable, consciente, pour ainsi dire, de ce qu'elle vaut et signifie. Ville planifiée pour le travail ordonné et efficient, mais ville agréable et vivant en même temps, propre au délassement et à la spéculation intellectuelle, apte à devenir avec le temps non seulement le centre du gouvernement et de l'administration mais également un foyer culturel des plus ouverts et des plus sensibles du pays.

Ceci dit, voyons comment est née, s'est définie et a été résolue la présente solution :

1 - Elle est née du geste premier de celui qui désigne un site ou s'en approprie: deux axes se croisant à angle droit, soit le signe de la croix lui-même (Fig. 1).

2 - On a cherché, ensuite, à adapter ces deux axes à la topographie locale, à l'écoulement naturel des eaux, à la meilleure orientation possible, en recourbant l'un de ceux-ci pour le faire tenir dans le triangle équilatère qui définit la surface urbanisée (Fig. 2).

3 - On a eu, d'autre part, le souci d'appliquer les vrais principes de la technique moderne de la construction de autoroutes – y compris la suppression des croisements – à la technique urbanistique en accordant à l'axe recourbé,

lequel correspond aux voies d'accès naturelles, la fonction circulaire-tronc, avec pistes centrales de vitesse et pistes latérales pour la circulation locale. On a disposé en outre le long de cet axe le gros des secteurs résidentiels (Fig. 3).

4 - Comme résultante logique de cette concentration résidentielle, se sont ordonnés naturellement et disposés le long de l'axe transversal, devenu ainsi l'axe monumental du système, les centres civique et administratif, le secteur culturel, le centre des divertissements, le centre sportif, le secteur administratif de la municipalité, les casernes, les zones destinées aux entrepôts, au ravitaillement, et aux industries locales, et finalement la gare (Fig. 4). Latéralement à l'intersection des deux axes, tout en y participant d'une manière fonctionnelle et compte tenu de la composition urbanistique de l'axe monumental, on a localisé le secteur bancaire et commercial, le secteur des bureaux d'entreprises et de professions libérales ainsi que d'importants secteurs du commerce au détail.

5 - Le croisement de cet axe monumental, de cote inférieure, avec l'axe routier-résidentiel a exigé la création d'une grande plate-forme libérée de toute circulation, à l'exception des véhicules y stationnant, îlot où l'on a concentré logiquement le centre des divertissements de la ville, avec ses cinémas, ses théâtres, ses restaurants etc. (Fig. 5).

6 - La circulation des véhicules vers les autres secteurs se poursuit, à sens unique, à l'étage inférieur, recouvert par la plate-forme et serré en étau aux deux extrémités mais ouvert sur les côtés les plus grands. Sur cette surface, utilisée en grande partie pour le stationnement des véhicules on a localisé le terminus des autocars interurbains, accessible aux voyageurs par le niveau supérieur de la plate-forme (Fig. 6). Seules les pistes de vitesse qui deviennent alors souterraines plongent dans la partie centrale de cet étage inférieur qui descend en déclive jusqu'à ce qu'il se nivelle avec l'esplanade du secteur des ministères.

7 - Ainsi donc et grâce à l'introduction de trois trèfles complets dans chaque branche de l'axe routier et d'autres passages de niveau inférieur, la circulation des véhicules et des autobus se fait aussi bien dans la partie centrale que dans secteurs résidentiels sans aucun croisement. En ce qui concerne la circulation des camions, on a établi un réseau secondaire autonome, avec croisement à signalisations, mais sans aucun croisement ou interférence avec le système antérieur, excepté au-dessus du secteur sportif. Ce réseau accède aux immeubles du secteur commercial au niveau du sous-sol et contourne le centre civique à une cote inférieure, avec des galeries d'accès prévues dans le terre-plein (Fig. 7).

8 - Une fois le réseau général de la circulation des véhicules ainsi fixé, on a établi, aussi bien dans les secteurs centraux que dans les secteurs résidentiels, des pistes autonomes pour la circulation locale des piétons afin de leur garantir le libre usage du sol, (Fig. 8) sans pour autant amener une telle séparation à des extrêmes systématiques et anti-naturels. On ne doit pas oublier, en effet, que l'automobile n'est plus aujourd'hui l'ennemi inconciliable de l'homme; elle s'est apprivoisée et fait déjà pour ainsi dire partie de la famille. Elle ne se « déshumanise » en reprenant vis à vis du piéton un aspect menaçant et hostile que lorsqu'elle s'incorpore à la masse anonyme de la circulation. Il faut alors les séparer, non sans perdre de vue que dans certaines conditions et pour la commodité la coexistence s'impose.

9 - Voyons maintenant comment les différents secteurs s'intègrent et s'articulent dans ce réseau de circulation ordonnée.

Les trois immeubles autonomes destinés aux pouvoirs fondamentaux ont trouvé dans le triangle équilatère, relevant de l'architecture de la plus haute antiquité, la forme élémentaire appropriée pour les contenir, et se détachent sur l'ensemble. On a créé alors un terre-plein triangulaire, avec parement de pierre, surplombant la campagne avoisinante à laquelle on a accès par la rampe elle-même de l'autoroute qui conduit à la résidence et à l'aéroport (Fig. 9). A chaque angle de cette place – que l'on pourrait appeler la Place des Trois Pouvoirs – on a placé l'un de ces bâtiments, à savoir ceux du Gouvernement et de la Haute Cour, à la base, et celui du Congrès, au sommet, ce dernier donnant également sur une grande esplanade disposée sur un second terre-plein, de forme rectangulaire et de niveau plus élevé, adapté à la topographie locale, et appuyé lui aussi sur des murailles sur tout son périmètre. La mise en application selon des

procédés et une conception actuelle de cette technique orientale millénaire des terre-pleins garantit la cohésion de l'ensemble et lui confère une emphase monumentale imprévue (Fig. 9). Le long de cette esplanade – le Mall des Anglais – vaste pelouse destinée aux piétons, aux parades et aux défilés, on a disposé les ministères et les services autarchiques (Fig. 10). Ceux des Affaires Etrangères et de la Justice occupent les coins inférieurs contigus à l'édifice du Congrès, dans un encadrement digne, alors que les ministères des Forces Armées constituent une place autonome et que les autres ministères sont ordonnés en séquence, tous ayant une surface privée réservée au parking. Enfin le dernier ministère est celui de l'Education, qui doit se situer près du secteur culturel, traité, comme un parc pour créer une atmosphère ambiante plus propice aux musées, à la bibliothèque, au planétaire, aux académies, aux instituts etc. Ce secteur est lui aussi contigu au grand espace destiné à la Cité Universitaire et à l'Hôpital des Cliniques, et on y prévoit également l'installation de l'Observatoire. La Cathédrale a été localisée également sur cette esplanade, mais sur une place autonome, disposée latéralement, non seulement pour une question de protocole puisque l'Eglise est séparée de l'Etat, mais aussi pour une question d'échelle, visant à valoriser le monument, et enfin principalement pour une autre raison d'ordre architectural: la perspective de l'ensemble de l'esplanade doit se poursuivre libre de tout obstacle jusqu'au delà de la plate-forme où se croisent les deux axes urbanistiques.

10 - Sur cette plate-forme où, comme on l'a constaté antérieurement, la circulation n'est que locale, on a situé alors le centre de diversions de la ville (mélange en termes adéquats de Piccadilly Circus, Times Square et Champs-Élysées). Le côté de la plate-forme surplombant le secteur culturel et l'esplanade des ministères n'a pas été bâti, à l'exception d'un salon de thé éventuel et de l'opéra, dont l'accès se fait aussi bien par le secteur des diversions lui-même que par le secteur culturel contigu, sur un plan inférieur. Sur le côté d'en face on a concentré les cinémas et les théâtres, dont le gabarit a été choisi bas et uniforme, leur ensemble constitue, ainsi, un corps architectural continu avec galerie, larges chaussées, terrasses et cafés, dont les façades respectives servent sur toute leur hauteur à l'installation d'enseignes lumineuses de réclame (Fig. 11). Les différentes salles de spectacles seront rattachées entre elles par de petites rues dans le genre traditionnel de la rue Ouvidor, des ruelles vénitiennes ou des galeries couvertes (arcades) et articulées à de petites cours entourées de bars et de cafés, et de « loggias » en retrait donnant sur le parc, tout cela dans le but de rendre l'ambiance propice à la vie en commun et à l'épanchement (Fig. 11). Le rez-de-chaussée du secteur central de cet ensemble de théâtres et de cinémas a été tenu ouvert dans toute sa longueur, excepté les noyaux d'accès aux étages supérieurs, afin de garantir la continuité de la perspective. On a prévu des étages supérieurs, afin de garantir la continuité de la perspective. On a prévu des étages vitrés des deux côtés pour que les restaurants, clubs, salons de thé, etc... aient vue d'un côté, sur l'esplanade inférieure, et de l'autre sur la pente du parc dans le prolongement de l'axe monumental, où l'on a localisé les hôtels de commerce et de tourisme, et plus haut sur la tour monumentale des stations de radio et de télévision, conçue comme un élément plastique intégré dans la composition générale (Fig. 9, 11 et 12). Sur la partie centrale de la plate-forme, mais disposé latéralement, se trouve le hall de terminus des autobus interurbains avec guichets, bars, restaurants etc. Cette construction peu élevée est rattachée par des escaliers roulants au « hall » inférieur du quai d'embarquement séparé par une grande baie vitrée du quai proprement dit. Le système à sens unique oblige les autobus à faire un détour au départ, dans l'un et l'autre sens, en dehors de la surface recouverte par la plate-forme, ce qui permet au voyageur de jeter un dernier regard sur l'axe monumental de la ville avant d'entrer dans l'axe routier-résidentiel, départ psychologiquement désirable. On a prévu également sur cette immense plate-forme, destinée principalement de même qu'au rez-de-chaussée, au stationnement des automobiles, deux grandes places réservées exclusivement aux piétons, l'une devant l'Opéra et l'autre, disposée symétriquement, en face d'un pavillon peu élevé donnant sur les jardins du secteur culturel et destiné à des restaurants, bars et salons de thé. Sur ces places, les pistes de roulement, toujours à sens unique, ont été légèrement surélevées sur une bonne longueur afin de faciliter le libre croisement des piétons dans les deux sens, ce qui permettra un accès franc et direct aussi bien aux secteurs de commerce au détail qu'au secteur des banques et des bureaux (Fig. 8) .

11 - Latéralement à ce centre de divertissements, tout en y étant rattachés, se trouvent deux grands secteurs destinés exclusivement au commerce, boutiques et magasins, et deux secteurs distincts l'un de l'autre, celui des banques, et celui des bureaux réservés aux professions libérales, aux maisons de représentation et aux entreprises, où l'on a localisé,

respectivement, la Banque du Brésil et le siège des PTT. Ces secteurs sont accessibles aux automobiles directement des pistes respectives et aux piétons par des trottoirs sans croisement (Fig. 8). Ils disposent de parkings à deux niveaux et d'une voie d'accès de service par le sous-sol correspondant à l'étage inférieur de la plate-forme centrale. Dans le secteur des banques, aussi bien que dans celui des bureaux, on a prévu trois bâtiments élevés et quatre moins élevés, rattachés entre eux par un rez-de-chaussée avec sous-sol de manière à permettre une inter-communication couverte pour l'installation d'agences bancaires, d'agences d'entreprises, de cafés, de restaurants etc. Dans chaque secteur commercial, on propose une suite ordonnée de bâtiments surbaissés et allongés et un autre plus grand, de la même hauteur que ceux du secteur précédent tous rattachés les uns aux autres par un large corps au rez-de-chaussée avec magasins, entresols et galeries. Deux bras surélevés de la piste de contour permettent, ici aussi, l'accès libre aux piétons.

12 - Le secteur sportif, avec une immense surface destinée exclusivement au stationnement des automobiles, s'est installé entre la place de la Municipalité et la tour de radio, que l'on prévoit de plan triangulaire avec un soubassement monumental en béton apparent jusqu'à l'étage des « studios » et autres installations ainsi qu'une super-structure métallique avec un belvédère situé à mi-hauteur (Fig. 12). D'un côté le stade et les autres dépendances avec au fond le Jardin Botanique; de l'autre, l'Hippodrome avec les tribunes et la ville hippique respectives et, tout à côté, le Jardin Zoologique, ces deux immenses surfaces vertes, symétriquement disposées par rapport à l'axe monumental, sont en quelque sorte les poumons de la nouvelle ville (Fig. 4).

13 - Sur la place Municipale, on a installé la Préfecture, la Police Centrale, la Caserne des Pompiers et l'Assistance Publique. Quoique éloignés du centre urbanisé, la Prison d'Etat et l'hospice font également partie de ce secteur.

14 - Au-dessus du secteur municipal on a disposé les garages des transports urbains côte à côte et de chaque côté de la même artère, les casernes et sur une large bande transversale le secteur destiné à l'entrepôt et à l'installation des petites industries d'intérêt local, avec secteur résidentiel autonome. Cette zone se termine sur la gare de chemins de fer et est également articulée à l'un des bras de la route réservée aux camions.

15 - Cet axe dit monumental ainsi parcouru d'un bout à l'autre, on voit que l'aisance et l'unité du tracé, (Fig. 9) depuis la place du Gouvernement jusqu'à la Place Municipale, n'exclut pas la variété et chaque secteur vaut pour ainsi dire par lui-même en tant qu'organisme plastiquement autonome crée des espaces adéquats à l'échelle humaine et permet le dialogue monumental localisé sans porter atteinte à la fonction architecturale de chaque secteur dans l'harmonieuse intégration urbanistique de l'ensemble.

16 - Quant au problème résidentiel, il nous a semblé que la solution serait la création d'une suite continue de grands carrés semblables disposés, en ordre double et simple, sur les deux côtés de la bande routière, et ayant chacun une large ceinture de grands arbres comme encadrement. Dans chaque ceinture prévaudra une espèce végétale déterminée, avec gazon et un rideau supplémentaire intermitent d'arbustes et des feuillages afin de mieux sauvegarder, quelle que soit la position de l'observateur, le contenu des carrés, toujours vu dans un second plan et comme amorti dans le paysage (Fig. 13). Cette disposition présente le double avantage de garantir l'ordonnance urbanistique même lorsque varie la densité, la catégorie, le type ou la qualité architecturale des édifices, et d'offrir aux locataires de grandes surfaces à l'ombre pour la promenade et le délassement, indépendamment des surfaces libres prévues à l'intérieur des carrés eux-mêmes.

Dans ces « super-carrés » les blocs résidentiels peuvent se disposer de la manière la plus variée, en obéissant toutefois à deux principes généraux: gabarit maximum uniforme, six étages peut-être et pilotis, et séparation de la circulation des piétons, spécialement l'accès à l'école primaire et aux commodités existant à l'intérieur de chaque carré (Fig.8).

Au fond de ces carrés s'étend la voie de service pour la circulation des camions, le long de laquelle est prévue sur la face opposée aux carrés, l'installation de garages, officines, dépôts du commerce en gros etc., et où l'on réservera aussi une bande de terrain, équivalent à un troisième ordre de carrés de maisons, à la floriculture, aux cultures maraîchères et

fruitières. Prises en étau entre cette voie de service et les voies de l'axe routier, on a intercalé alors des bandes larges et étendues avec accès alterné, vers l'une ou vers l'autre, où l'on a localisé l'église, les écoles secondaires, le cinéma et le commerce au détail du quartier, disposé conformément à sa classe ou à sa nature (Fig. 13).

Le petit marché, les boucheries, les épiceries, les échoppes, les quincailleries etc., dans la première moitié de la bande correspondant à l'accès de service; les salons de coiffure, les modistes, les salons de thé etc., dans la première section de la bande d'accès réservée aux automobiles et aux autobus, où l'on trouve également les stations-service pour la vente de l'essence. Les boutiques sont disposées en rangée avec vitrines et trottoir couverts sur la partie faisant face aux ceintures d'arbres encadrant les blocs d'appartements, et réservés aux piétons, et le stationnement sur la face opposée, contigue aux voies d'accès motorisé, des petites traverses étant prévues pour rattacher l'une et l'autre partie. Ainsi les boutiques seront géménées les unes aux autres bien que leur ensemble ne forme qu'un seul corps (Fig. 14).

A la confluence des quatre carrés on a localisé l'église du quartier, et derrière les écoles secondaires, tandis que sur la partie de la bande de service longeant la route on a prévu le cinéma afin de le rendre accessible à celui qui vient des autres quartiers; l'immense surface libre intermédiaire étant destinée au club de la jeunesse, avec terrain de sports et de récréation.

17 - La graduation sociale pourra être facilement dosée en attribuant une plus grande valeur à des carrés déterminés comme, par exemple, les carrés simples contigus au secteur des ambassades, secteur qui s'étend des deux côtés de l'axe principal parallèlement à l'axe routier, avec allée d'accès autonome et voie de service pour la circulation des camions commune aux carrés résidentiels. Cette allée pour ainsi dire exclusive du quartier des ambassades et légations doit être édiflée à peine sur l'un des côtés, l'autre conservant une vue libre sur le paysage, excepté l'Hôtel principal localisé dans ce secteur et proche du centre de la ville. De l'autre côté de l'axe routier-résidentiel, les carrés contigus à la route seront naturellement plus valorisés que les carrés internes, ce qui permettra les gradations propres au régime en vigueur; néanmoins, leur groupement, quatre, permet à un certain degré la coexistence sociale, évitant de la sorte une stratification impropre et indésirable. Et de toute manière, les différences de standard d'un carré à l'autre seront neutralisées par l'agencement urbanistique proposé et ne seront pas de nature à affecter le confort social auquel tous ont droit. Elles découleront à peine d'une densité plus ou moins grand attribué à chaque individu et à chaque famille, du choix des matériaux et du degré et du soin apporté au finissage. En ce sens on doit empêcher l'enkystement des favelas aussi bien sur la périphérie urbaine que rurale. Il appartient à la Compagnie Urbanisatrice de pourvoir dans le cadre proposé des aménagements décents et économiques pour la totalité de la population.

18 - On a prévu également des secteurs isolés, entourés de bois et de champs, destinés au lotissement de maisons particulières, en suggérant une disposition dentée en crémaillère, pour que les maisons construites sur les lotissements du haut se détachent dans le paysage, éloignées les unes des autres, disposition qui permet encore un accès autonome de service vers tous les lotissements (Fig. 15). On a admis aussi la construction éventuelle de maisons individuelles isolées de haute conception architecturale – ce qui n'implique pas la notion de grandeur – mais on a établi néanmoins comme règle générale, dans ces cas-là, l'éloignement minimum d'un kilomètre entre chaque maison, ce qui accentuera le caractère exceptionnel de telles concessions.

19 - Les cimetières situés aux deux extrémités de l'axe routier-résidentiel évitent aux cortèges la traversée du centre urbain. Ils auront du gazon et seront convenablement plantés d'arbres, avec des sépultures à ras du sol et des pierres très simples, à la manière anglaise, le tout dépourvu de toute ostentation.

20 - On a évité la localisation des quartiers résidentiels au bord de la lagune, afin de la maintenir intacte, bien soignée avec bois et champs d'aspect naturaliste et rustique pour les promenades et le délassement bucolique que toute la population urbaine. Seuls les clubs sportifs, les restaurants, les sites de récréation et les centres de pêche pourront atteindre le bord de l'eau. Le Club de Golf a été placé à l'extrémité Est, contigue à la Résidence et à l'Hôtel, tous deux en construction,

et le Yacht Club dans la crique voisine, entremêlés d'un bois dense qui s'étend jusqu'au barrage, bordé à cet endroit par l'allée de contour qui se détache par intermittence de ses rives pour s'engager dans la campagne. Cette route s'articule à l'axe routier et également à la voie autonome d'accès direct de l'aéroport au centre civique, par où les visiteurs illustres entreraient dans la ville, le départ pouvant se faire avantageusement par l'axe routier-résidentiel lui-même. On propose, en outre, la localisation de l'aéroport définitif dans l'espace intérieur délimité par le barrage afin d'en éviter la traversée ou le contour.

21 - Quant à la numération urbaine, le point de référence doit être l'axe monumental, la ville étant distribuée en moitiés Nord et Sud; les carrés résidentiels seraient signalés par des numéros, les blocs d'habitation par des lettres, et finalement le numéro de l'appartement sous la forme usuelle, ce qui donnerait par exemple N-C3-I. app 201. La désignation des blocs par rapport à l'entrée du carré doit aller de gauche à droite, selon l'usage.

22 - Reste le problème de savoir comment disposer du terrain et le rendre accessible au capital particulier. J'entends que les carrés ne doivent pas être lotis et je suggère au lieu de lots de terrain la vente de quote-parts, dont la valeur dépendra du secteur en cause et du gabarit, afin de ne pas gêner la planification actuelle et d'éventuels changements (futurs) dans le délinéament interne des carrés. J'entends aussi que cette planification devrait de préférence précéder la vente des quote-parts, mais rien n'empêche que les acheteurs d'un nombre raisonnable de quote-parts soumettent à l'approbation de la Compagnie un projet particulier d'urbanisation d'un carré déterminé, et que la Compagnie elle-même non seulement facilite aux « incorporadores » l'acquisition de quote-parts mais fonctionne, en grande partie, comme « incorporadora ». Et j'entends également que le prix des quote-parts, oscillable conformément à la demande, devrait comprendre une parcelle fixe, destinée à couvrir les dépenses du projet, et cela dans le but de faciliter aussi bien une invitation à certains architectes que l'ouverture de concours pour l'urbanisation et l'édification des carrés qui ne seraient pas projetés par le Département d'Architecture de la Compagnie elle-même. Et je suggère en outre que l'approbation des projets se fasse en deux étapes, avant-projet et projet définitif, afin de permettre la sélection préalable et un contrôle plus serré de la qualité des constructions.

Il en est de même à l'égard du secteur du commerce au détail et des secteurs des banques, des bureaux, d'entreprises et des professions libérales, qui devraient être projetés au préalable de manière à pouvoir être fractionnés en sous-secteurs et unités autonomes, sans atteinte à l'intégrité architecturale, et se soumettre ainsi à la vente par parcelles au marché immobilier, la construction proprement dite, ou une partie, pouvant être à la charge des intéressés ou de la Compagnie, ou bien encore conjointement.

23 - En résumé, la solution présentée est facile à comprendre, car elle se caractérise par la simplicité et la clarté du tracé original, ce qui n'exclut point, comme on l'a vu, la variété dans le traitement des parties, chacune conçue selon la nature particulière de sa fonction respective, découlant de là l'harmonie d'exigences à l'apparence contradictoire. C'est ainsi qu'étant monumentale elle est également commode, efficiente, accueillante et intime. Elle est en même temps, large et concise, bucolique et urbaine, lyrique et fonctionnelle. La circulation des automobiles se fait sans croisement et l'on rend le sol, dans une juste mesure, au piéton. Et sa structure étant si clairement définie, il est facile de l'exécuter: deux pistes larges dans un sens, une route dans l'autre, route qui pourra être contruite par parties, - d'abord les bandes centrales avec un trèfle de chaque côté, ensuite les pistes latérales, qui avanceraient avec le développement normal de la ville. Les canalisations auraient toujours le champ libre sur les bandes vertes contigues aux pistes de roulement. Les carrés seraient seulement nivelés et paysagistiquement définis, avec les ceintures respectives, immédiatement recouvertes de gazon et plantées d'arbres, mais sans chaussée de quelque sorte que ce soit, ni même de rebords de trottoir. D'une part, technique d'autoroute, de l'autre, technique paysagistique de parcs et jardins.

Brasília, capitale aérienne et routière; ville parc. Rêve archi-séculaire du Patriarche.

3ª Edição - 2014 e 4ª Edição - 2018

Coordenação e Organização Editorial

Carlos Madson Reis

Claudia Marina Vasques

Sandra Bernardes Ribeiro

Colaboração

José Mauro Gabriel - Iphan-DF

Ricardo Reis Meira - Iphan - DF

Wilson Vieira Júnior - ArPDF

Projeto gráfico

Éder Siqueira Coelho – Museu Nacional do Conjunto Cultural da República

Estagiários

Júlia Solléro de Paula – Iphan - DF

Isabelle Macedo de Almeida – Iphan - DF

Pedro Joffily de Araújo – Iphan - DF

Agradecimentos

Secretaria de Estado de Habitação, Regularização e

Desenvolvimento Urbano – SEDHAB

Companhia do Desenvolvimento do Planalto Central – CODEPLAN

Museu Nacional do Conjunto Cultural da República /

Secretaria de Estado de Cultura do Distrito Federal

Edições Anteriores

1ª Edição - 1991 e 2ª Edição - 2001

Coordenação

Antônio Danilo Moraes Barbosa – CODEPLAN

Silvio Cavalcante – DePHA

Walter Albuquerque – ArPDF

Redação

Antônio Emílio da Costa – DePHA

Revisão

Geraldo Campetti Sobrinho – ArPDF

Maria das Graças Sousa – DePHA

Projeto Gráfico

Éder Siqueira Coelho – DePHA

Yeda Maria Carvalho Garcia – ArPDF

Edição de imagens

Raquel Cavalcante – DePHA

Colaboração

Dulce Blanco Barroso – DePHA

Marília Panitz Silveira –DePHA

Traduções

Anita Rodgson - Inglês

Edouard Bailby - francês

Anita Hansen - alemão

Alonso Cueto - espanhol

Agradecimentos

Kristian Schiel, Maria Elisa Costa, Patrícia Zimbres, Steven Armstrong, Ministério das Relações Exteriores, Revista Módulo, Sociedade Brasileira Cultura Inglesa, Seção de Helicópteros da Secretaria de Segurança Pública do Distrito Federal.



Secretaria
de Cultura



GOVERNO DE
BRÁSILIA



IPHAN

INSTITUTO DO
PATRIMÔNIO
HISTÓRICO E
ARTÍSTICO
NACIONAL

MINISTÉRIO DA
CULTURA



Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)
Biblioteca Aloísio Magalhães, Iphan

I59r Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Brasil) (Iphan).
Superintendência do Iphan no Distrito Federal.

Relatório do Plano Piloto de Brasília / Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Brasil) (Iphan) Superintendência do Iphan no Distrito Federal, Secretaria de Estado de Cultura do Distrito Federal ; coordenação e organização, Carlos Madson Reis, Claudia Marina Vasques e Sandra Bernardes Ribeiro. – Brasília, DF : Iphan-DF, 2018.140 p. : il. color. p&b ; 25 cm.

Título variante: Brasília, cidade que inventei
Texto em português, inglês, francês e espanhol.
ISBN : 978-85-7334-264-2

1. Planejamento urbano - Brasília. 2. Projeto urbanístico - Brasília. I. Secretaria de Estado de Cultura do Distrito Federal. II. Reis, Carlos Madson. III. Vasques, Claudia Marina. IV. Ribeiro, Sandra Bernardes. V. Título.