

Brasília, cidade que inventei.

Lucius Costa

RELATÓRIO DO PLANO PILOTO DE BRASÍLIA

GOVERNADOR DO DISTRITO FEDERAL  
JOAQUIM DOMINGOS RORIZ

SECRETÁRIO DE CULTURA E ESPORTE  
MÁRCIO COTRIM

SECRETÁRIO DE PLANEJAMENTO  
PAULO VICTOR RADA DE REZENDE

SUPERINTENDENTE DO ARQUIVO PÚBLICO  
WALTER ALBUQUERQUE MELLO

DIRETOR PRESIDENTE DA COMPANHIA DO  
DESENVOLVIMENTO DO PLANALTO CENTRAL  
DANTON NOGUEIRA

DIRETOR DO DEPARTAMENTO DO PATRIMÔNIO  
HISTÓRICO E ARTÍSTICO  
SÍLVIO CAVALCANTE

DIRETORA-EXECUTIVA DA FUNDAÇÃO CULTURAL  
MARIA LUIZA DORNAS

Brasília, cidade ave inventei-

Luís Costa

Capa e 4.<sup>a</sup> capa  
desenvolvidas a partir de  
manuscrito e desenhos de  
Lúcio Costa

ISBN — 85-85245-06-9

RELATÓRIO do Plano Piloto de Brasília/  
elaborado pelo ArPDF, CODEPLAN,  
DePHA. — Brasília: GDF, 1991.  
76p., il.

Inclui encartes em Inglês, Francês, Alemão  
e Espanhol.

1. Planejamento Urbano — Brasília. I. Arquivo  
Público do Distrito Federal. II. Companhia do  
Desenvolvimento do Planalto Central.  
III. Departamento do Patrimônio Histórico e Artístico.

CDU: 711.432 (817.4)

Governo do Distrito Federal  
Arquivo Público do Distrito Federal  
Companhia do Desenvolvimento do Planalto Central  
Departamento do Patrimônio Histórico e Artístico

# RELATÓRIO DO PLANO PILOTO DE BRASÍLIA

Brasília  
1991

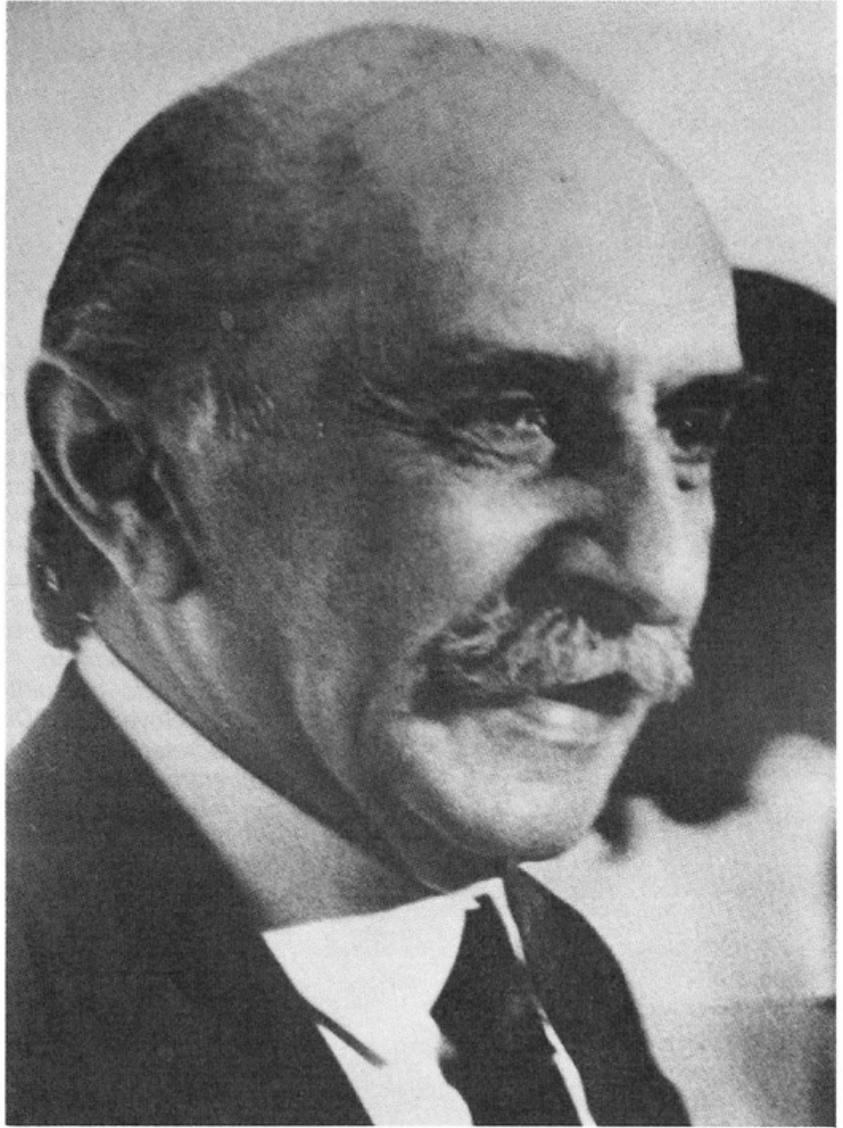


*Se a construção de Brasília, em três anos e seis meses, é mérito de trabalhadores e técnicos de todas as regiões brasileiras, que acreditaram no sonho da interiorização da capital e não pouparam esforços para vê-lo realizado, num exemplo de pujança e fé, a simplicidade grandiosa do traçado urbanístico desta cidade confere a Lúcio Costa um lugar especial na história de Brasília e certamente o coloca entre os maiores expoentes do urbanismo moderno.*

*Por isso, o espírito de reconhecimento levou o Governo do Distrito Federal — através da Secretaria de Cultura e Esporte e da Secretaria de Planejamento — a divulgar, por meio desta publicação, alguns dos mais significativos documentos da história candanga, entre eles o projeto com o qual Lúcio Costa venceu, em 1957, o Concurso do Plano Piloto da Nova Capital do Brasil.*

*Assim, esta obra, ao mesmo tempo em que resgata e difunde preciosos registros do passado local, é uma homenagem ao autor do projeto urbanístico da capital brasileira, no ano em que esta cidade completa o seu trigésimo primeiro aniversário de inauguração e quarto como Patrimônio Cultural da Humanidade.*

*Joaquim Domingos Roriz*



"Eu caí em cheio na realidade, e uma das realidades que me surpreenderam foi a rotatividade; o movimento. Eu sempre repeti que essa plataforma rotatória 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 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, bebeticando. 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 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 tomariam conta daquilo que não foi concedido para eles. Foi uma Bastilha. Então eu vi que Brasília tem traços brasileiros, reais, mas é uma floir 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!"

Luci Costa

30/III/97.

*“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. Só o Brasil... E eu fiquei orgulhoso disso, fiquei satisfeito. É isto. Eles estão com a razão, eu é que estava errado. Eles tomaram conta daquilo que não foi concebido para eles. Foi uma bastilha. Então eu vi que Brasília tem raízes brasileiras, reais, não é uma flor de estufa como poderia ser, Brasília está funcionando e vai funcionar cada vez mais. Na verdade, o sonho foi menor do que a realidade. A realidade foi maior, mais bela. Eu fiquei satisfeito, me senti orgulhoso de ter contribuído.”*

Lúcio Costa  
30/III/87

INTRODUÇÃO	11
EDITAL	13
RELATÓRIO	18
APRECIÇÃO DO JÚRI	35
ICONOGRAFIA	37
FICHA TÉCNICA	75



# INTRODUÇÃO

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

A publicação RELATÓRIO DO PLANO PILOTO DE BRASÍLIA é resultado de um esforço integrado do Arquivo Público do Distrito Federal-ArPDF, da Companhia do Desenvolvimento do Planalto Central-CODEPLAN e do Departamento do Patrimônio Histórico e Artístico do Distrito Federal-DePHA e pretende ampliar a difusão deste documento histórico de inestimável valor, elemento fundamental para reflexões sobre a cidade, hoje patrimônio da humanidade.

Esta 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 — que o *Diário Oficial da União*, tornou público os requisitos necessários para a participação e forneceu aos 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 Lúcio Costa — projeto vencedor, entre outros vinte e cinco candidatos — é apresentado na

íntegra, pelas palavras e pela mão de seu idealizador. Antes de ser um documento técnico, esse texto é um exercício de sinceridade e lirismo que, poeticamente, sintetiza a gênese da cidade, definindo suas escalas e norteando espacialmente a localização dos edifícios públicos, áreas residenciais, espaços culturais e comunitários e as vias de circulação, dedicando ao cidadão grandes áreas livres, amplas e ilimitadas.

Contextualizando este documento, são também apresentadas as conclusões do júri sobre o projeto, evidenciando suas vantagens e levantando algumas questões que, segundo a Comissão Julgadora, composta por arquitetos e urbanistas ingleses, franceses e americanos, administradores e outras personalidades da vida brasileira, sob a presidência de Israel Pinheiro, poderiam ser melhor consideradas.

Uma unidade iconográfica, com fotografias e documentos aerofotogramétricos, complementa este trabalho. As fotografias do período inicial da construção de Brasília mostram o traçado urbano sendo marcado no chão, enquanto que, trinta anos depois, uma nova visão da cidade revela como as principais soluções propostas no Relatório são as mais marcantes características desta capital.

No sentido de ampliar a divulgação no exterior do projeto urbanístico apresentado por Lúcio Costa para o Plano Piloto de Brasília, fazem parte desta obra, na forma de encarte, o memorial do Relatório, nos idiomas Inglês, Francês e Alemão (Revista Módulo n.º 08) e Espanhol (Lúcio 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 conseqüentemente 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 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 km<sup>2</sup>) e mais uma área de 1.000 km<sup>2</sup> 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 km<sup>2</sup>) 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 km<sup>2</sup>) e mais 1.000 km<sup>2</sup> 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 km<sup>2</sup>, 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 km<sup>2</sup> 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 km<sup>2</sup>, indicada como ideal para a localização da zona urbana da Capital Federal.

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

21. Qualquer consulta ou pedido de esclarecimento sobre o presente concurso deverá ser feito por escrito, sendo que as 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 da data do encerramento das inscrições e que sejam fornecidas aos concorrentes, cópias do relatório Belcher, nas partes que lhes possam interessar.

Reitero os meus protestos de elevado apreço.

Israel Pinheiro, Presidente

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 à Nova Capital.

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

4 — Represa, Hotel, Palácio Residencial e Aeroporto

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

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

6 — Indústria e agricultura  
Deverá prever-se um desenvolvimento limitado, em vista do caráter político-administrativo da Nova Capital.

7 — Loteamento e tipo de propriedade  
O assunto aguardará sugestões do Plano Piloto.

8 — Densidade  
Provisão para 500.000 habitantes, no máximo.

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

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

11 — Apresentação dos trabalhos  
Os concorrentes terão plena liberdade na apresentação de seus projetos, inclusive no uso de cores, etc.

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

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

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

Oscar Niemeyer, Diretor do Departamento de Urbanismo e Arquitetura.

# RELATÓRIO

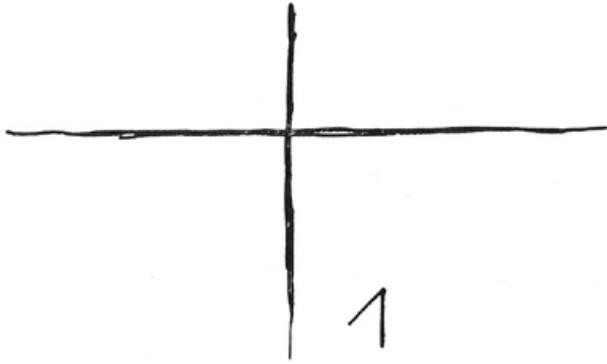
## Relatório do Plano Piloto de Brasília

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

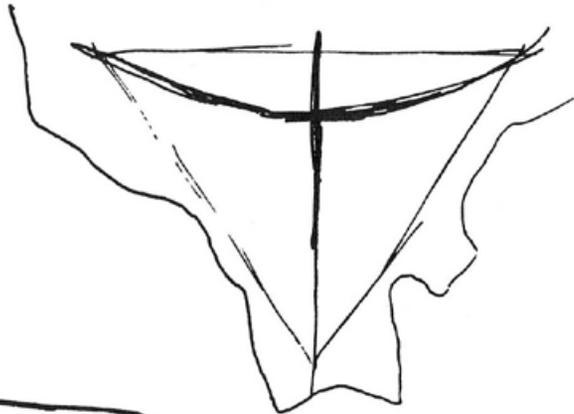
Desejo inicialmente desculpar-me perante a direção da Companhia Urbanizadora e a Comissão Julgadora do Concurso pela apresentação sumária do partido aqui sugerido para a nova Capital, e também justificar-me.

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.

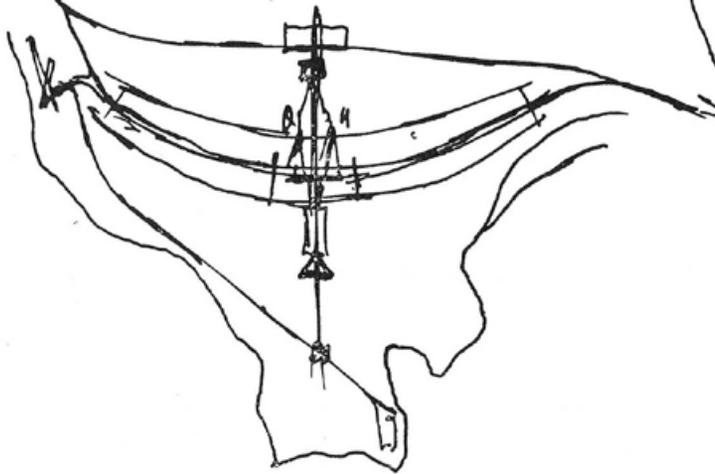
Compareço, não como técnico devidamente aparelhado, pois nem sequer disponho de escritório, mas como simples *maquis* do urbanismo, que não pretende prosseguir no desenvolvimento da idéia apresentada senão eventualmente, na qualidade de mero consultor. E se procedo assim candidamente é porque me amparo 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 tomado o tempo de ninguém.



1



ANAPOLIS



PARROCINO

2

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 desvanecimento 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:

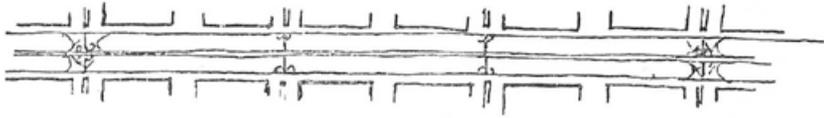
1 — Nasceu do gesto primário de quem assinala um lugar ou dele toma posse: dois eixos cruzando-se em ângulo reto, ou seja, o próprio sinal da cruz (Fig. 1).

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 cívico e administrativo, o setor cultural, o centro de diversões, o centro esportivo, o setor administrativo municipal, os quartéis, as zonas destinadas à armazenagem, ao abastecimento e às pequenas indústrias locais, e, por fim, a estação ferroviária, foram-se naturalmente ordenando e dispondo ao longo do eixo transversal que passou assim a ser o eixo monumental do sistema (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.

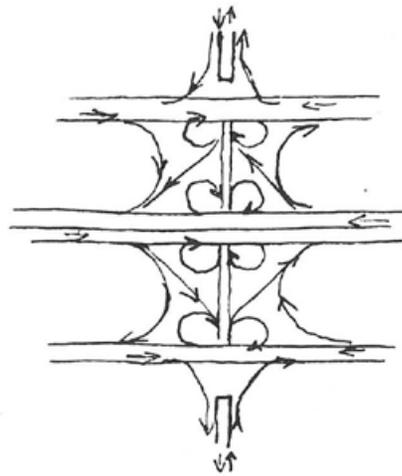
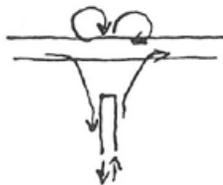
5 — O cruzamento desse eixo monumental, de cota inferior, com o eixo rodoviário-residencial impôs a criação de uma grande plataforma liberta do tráfego que não se destine ao estacionamento ali, remanso onde se concentrou logicamente o centro de diversões da cidade, com os cinemas, os teatros, os restaurantes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



3



4



3

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.

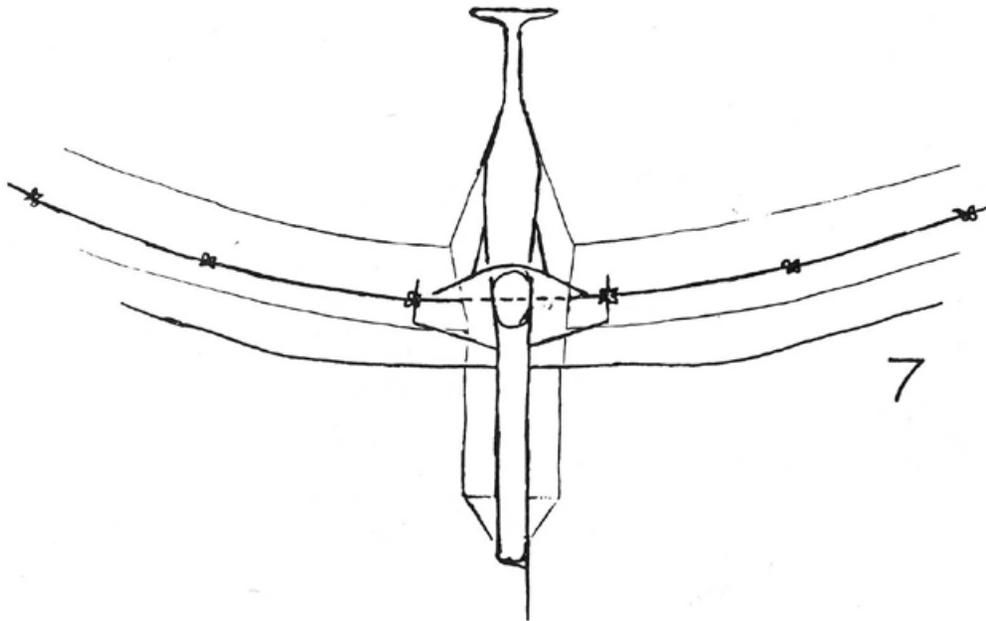
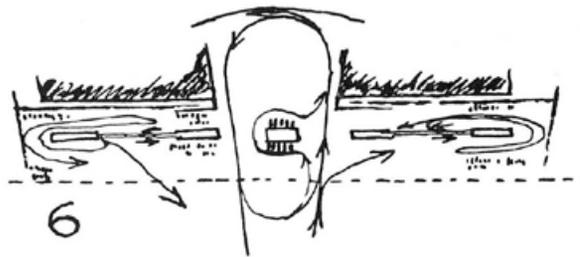
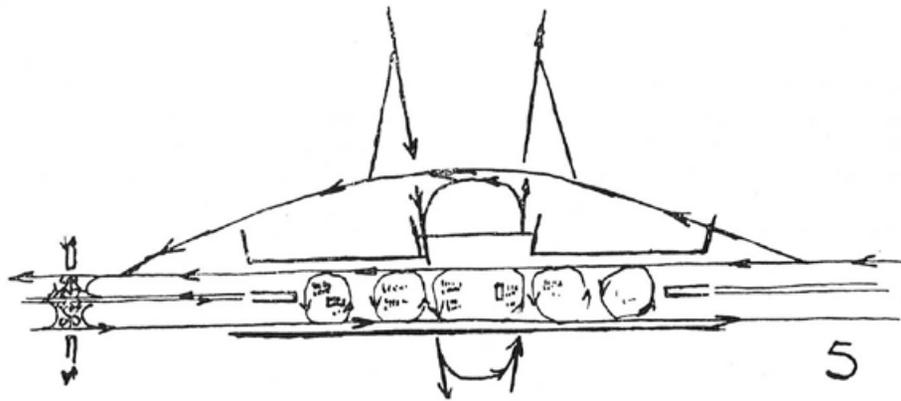
7 — Desse modo e com a introdução de três trevos completos em cada ramo do eixo rodoviário e outras tantas passagens de nível inferior, o tráfego de automóveis e ônibus se processa tanto na parte central quanto nos setores residenciais sem *qualquer cruzamento*. Para o tráfego de caminhões estabeleceu-se 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 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 anti-naturais pois não se deve esquecer que o automóvel, hoje em dia, deixou de ser o inimigo inconciliável do homem, domesticou-se, já faz, por assim dizer, parte da família. Ele só se “deshumaniza”, 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.

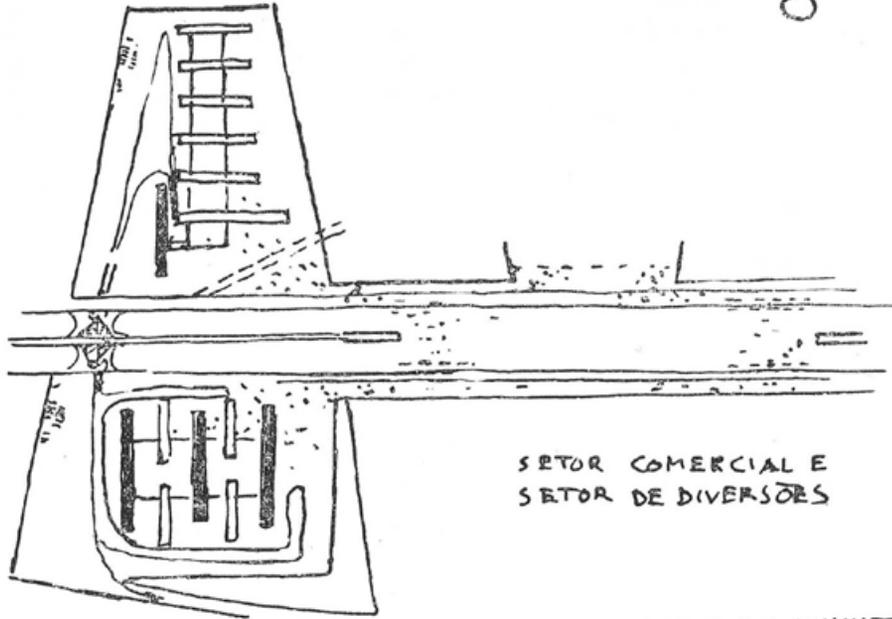
Destacam-se no conjunto os edifícios destinados aos poderes fundamentais que, sendo em número de três e autônomos, encontraram no triângulo equilátero, vinculado à arquitetura da mais remota antiguidade, a forma elementar apropriada para contê-los. Criou-se então um terrapleno triangular, com arrimo de pedra à vista, sobrelevado na campina circunvizinha a que se tem acesso pela própria rampa da auto-estrada que conduz à residência e ao aeroporto (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 seqüência — todos com área privativa de estacionamento —, sendo o último o 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

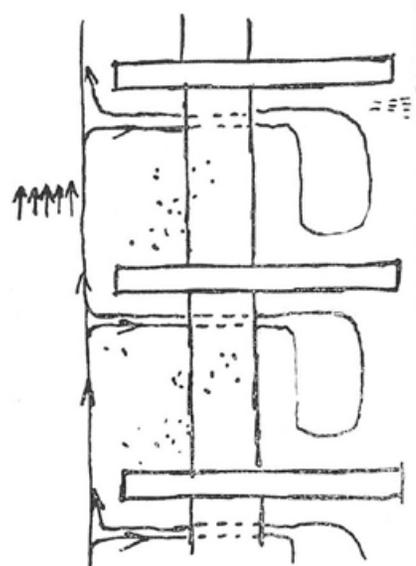
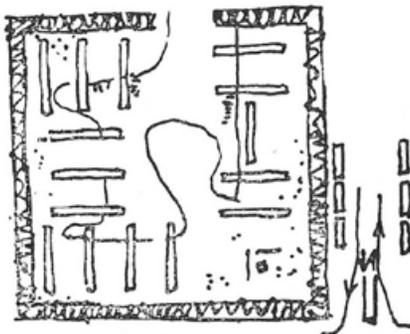
(arcades) e articuladas a pequenos pátios com bares e cafés, e "loggias" na parte dos fundos com vista para o parque, tudo no propósito de propiciar ambiente adequado ao convívio e à expansão (Fig. 11). O pavimento térreo do setor central desse conjunto de teatros e cinemas manteve-se vasado em toda a sua 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 acíve 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 radioemissoras 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



SETOR COMERCIAL E  
SETOR DE DIVERSÕES

SETOR DOS MINISTERIOS

SETOR RESIDENCIAL



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 dos 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 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 seqüência 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.

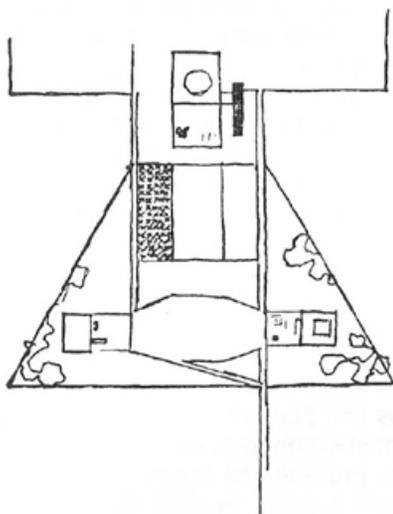
12 — O setor esportivo, com extensíssima área destinada exclusivamente ao estacionamento de automóveis, instalou-se entre a praça da Municipalidade e a torre

radioemissora, que se prevê de planta triangular com embasamento monumental de concreto aparente até o piso dos “studios” e 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.

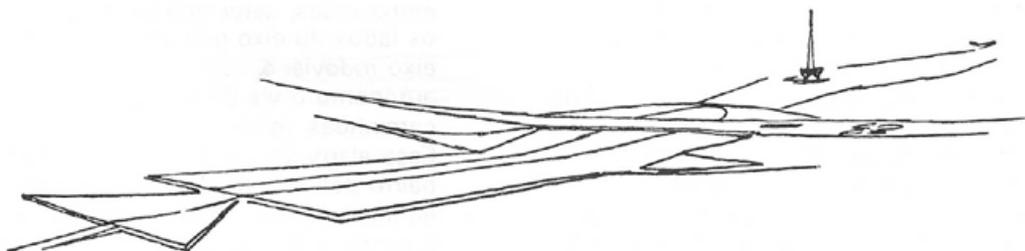
15 — Percorrido assim de ponta a ponta esse eixo dito monumental, vê-se que a fluência e unidade do traçado (Fig. 9), desde a praça do Governo até à praça Municipal, não exclui a variedade, e cada setor, por assim dizer, vale por si como organismo plasticamente autônomo na composição do conjunto. Essa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



9



FORUM DE PALMEIRAS IMPERIAES  
PROPOSTA EM 1936 POR LE CORBUSIER



16 — Quanto ao problema residencial, ocorreu a solução de criar-se uma seqüência contínua de grandes quadras dispostas, em ordem dupla ou singela, de ambos os lados da faixa rodoviária, e emolduradas por uma larga cinta densamente arborizada, árvores de porte, prevalecendo em cada quadra determinada espécie vegetal, com chão gramado e uma cortina suplementar intermitente de arbustos e folhagens, a fim de resguardar melhor, qualquer que seja a posição do observador, o conteúdo das quadras, visto sempre num segundo plano e como que amortecido na paisagem (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 “super-quadras” 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).

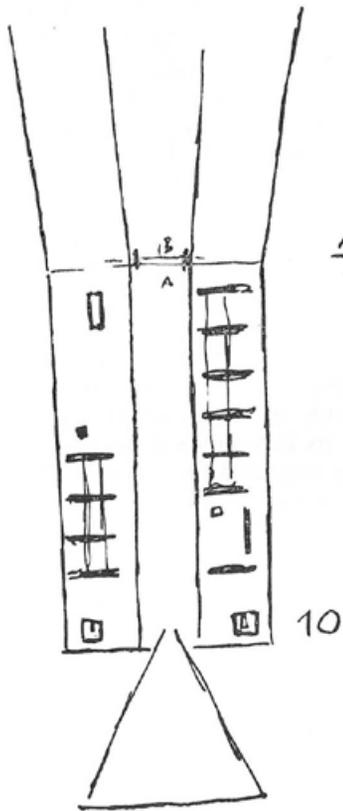
Ao fundo das quadras estende-se a via de serviço para o tráfego de caminhões, destinando-se ao longo dela a frente oposta às quadras, à instalação de garagens, oficinas, depósitos do comércio em grosso etc., e reservando-se uma faixa de terreno, equivalente a uma terceira ordem de quadras, para floricultura,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

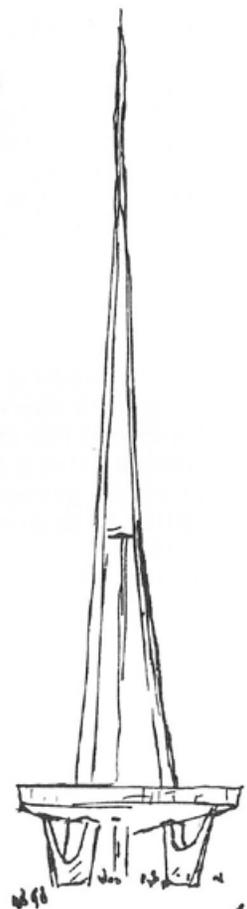
O mercadinho, os açougues, as vendas, quitandas, casas de ferragens, etc., na primeira metade da faixa correspondente ao acesso de serviço; as barbearias, cabeleireiros, modistas, confeitarias, etc., na primeira seção da faixa de acesso privativa dos automóveis e ônibus, onde se encontram igualmente 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 a extensa área livre intermediária destinada ao clube da juventude, com campo de jogos e recreio.

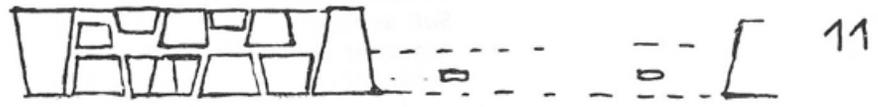
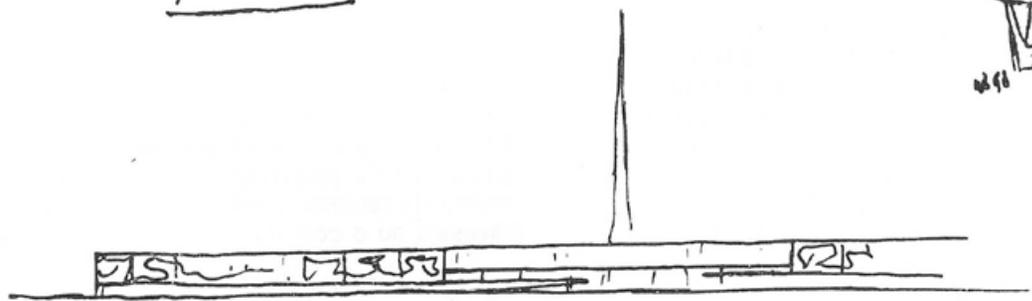
17 — A gradação social poderá ser dosada facilmente atribuindo-se maior valor a determinadas quadras como, por exemplo, às quadras singelas contíguas ao setor das embaixadas, setor que se estende de ambos os lados do eixo principal paralelamente ao eixo rodoviário, com alameda de acesso autônomo e via 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



10



12



11

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.

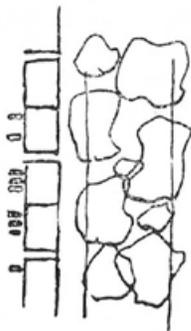
E seja como for, as diferenças de padrão de uma quadra a outra serão neutralizadas pelo próprio agenciamento urbanístico proposto, e não serão de natureza a afetar o conforto social a que todos têm direito. Elas decorrerão apenas de uma maior ou menor densidade, do maior ou menor espaço atribuído a cada 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 arvoredo 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.

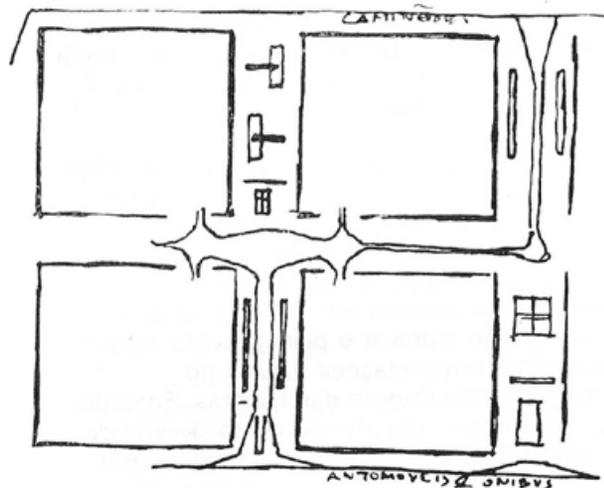
19 — Os cemitérios localizados nos extremos do eixo rodoviário-residencial evitam aos cortejos a travessia do centro urbano. Terão chão de grama e serão convenientemente arborizados, com sepulturas rasas e lápides singelas, à maneira inglesa, tudo desprovido de qualquer ostentação.

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 os 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 arvoredo. 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, a localização do aeroporto definitivo na área interna da represa, a fim de evitar-lhe a travessia ou o contorno.

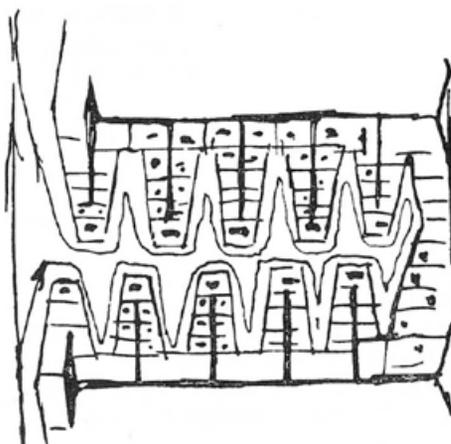
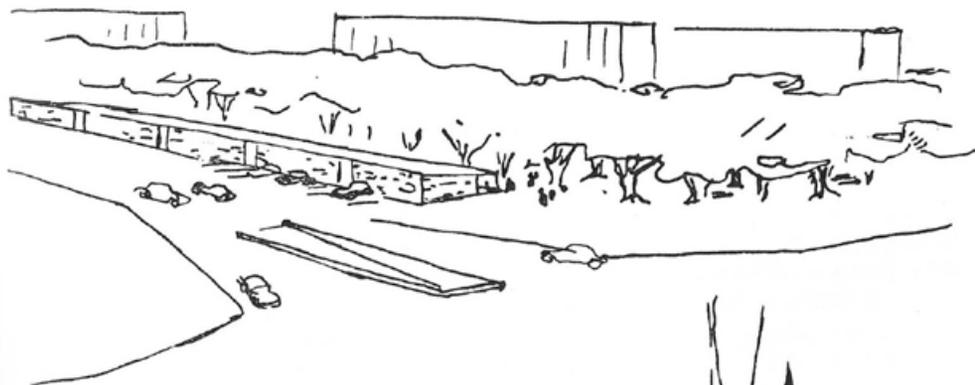
21 — Quanto à numeração urbana, a referência deve ser o eixo monumental, distribuindo-se a cidade em metades *Norte* e *Sul*; as quadras seriam assinaladas por números, os blocos residenciais por letras, e finalmente o número do apartamento na forma



14



13



15

CAMINHÕES  
E ACESSO DE  
SERVIÇO.

RODAVIA PARA AUTOMOVEIS ONIBUS.

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 entravar 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, — anteprojetos e projetos definitivos, 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 sub-setores 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 interessados 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 restitue o chão, na justa medida, ao pedestre. E por ter o arcabouço tão claramente definido, é de fácil execução: dois eixos, dois terraplenos, uma plataforma, duas pistas largas num sentido, uma rodovia no outro, rodovia que poderá ser construída por partes, — primeiro as faixas centrais como um trevo de cada lado, depois as pistas laterais, que avançariam com o desenvolvimento normal da cidade. As instalações teriam sempre campo livre nas faixas verdes contíguas às pistas de rolamento. As quadras seriam apenas niveladas e paisagisticamente definidas, com as respectivas cintas plantadas de grama e desde logo arborizadas, mas sem calçamento de qualquer espécie, nem meios-fios. De uma parte, técnica rodoviária; de outra, técnica paisagística de parques e jardins.

Brasília, capital aérea e rodoviária; cidade parque. Sonho aqui-secular do Patriarca.

# APRECIÇÃO DO JÚRI

## Apreciação do Júri

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

### Críticas.

1. Demasiada quantidade indiscriminada de terra entre o centro governamental e o lago.
2. O aeroporto talvez tenha de ser mais afastado.
3. A parte mais longínqua do lago e as penínsulas não são utilizadas 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.

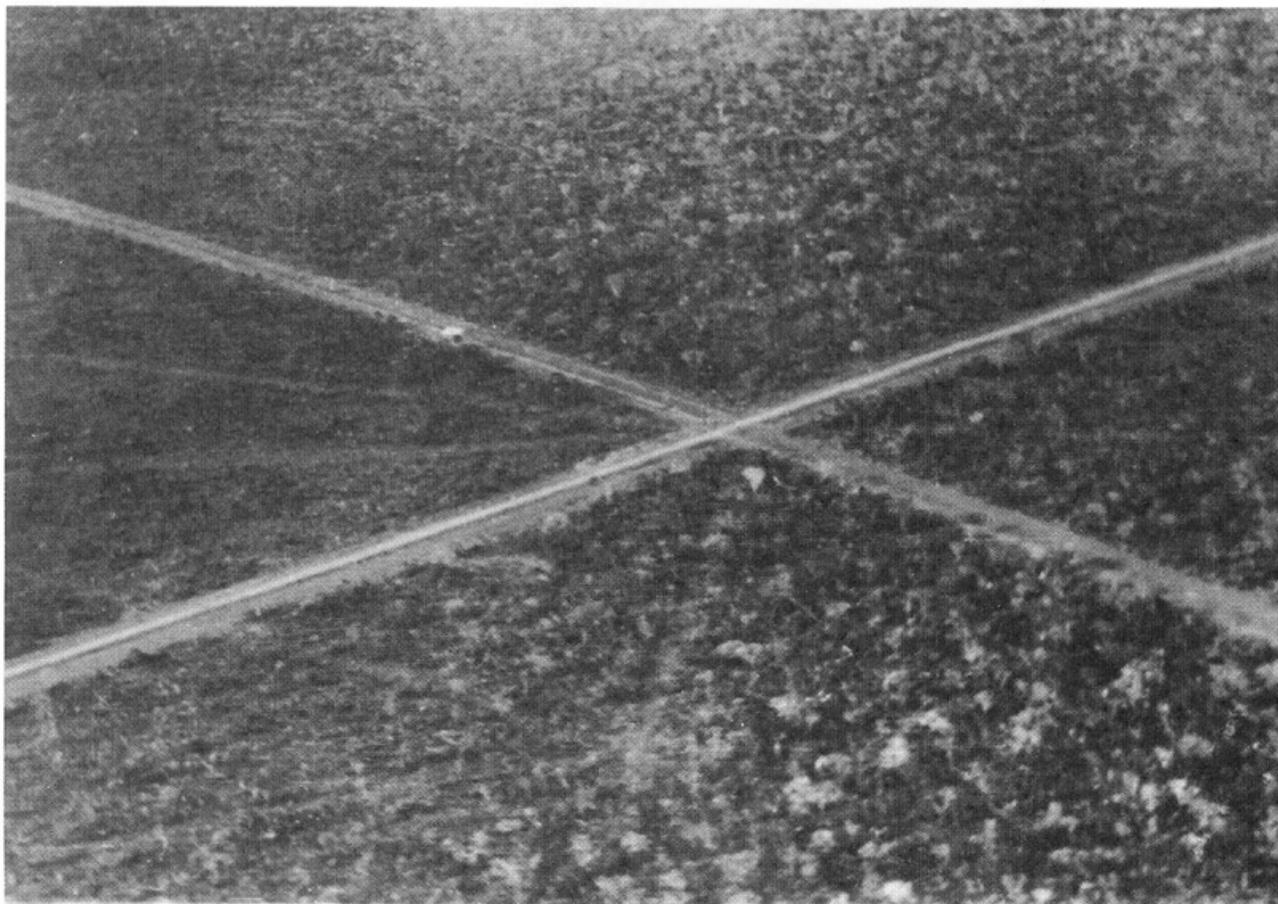
Devemos partir do geral para o particular — e não de modo contrário. O que é geral pode ser expresso de maneira simples e breve; mas é mais fácil escrever uma carta longa do que uma curta.

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.



# ICONOGRAFIA

1 • Cruzamento dos Eixos, 1957



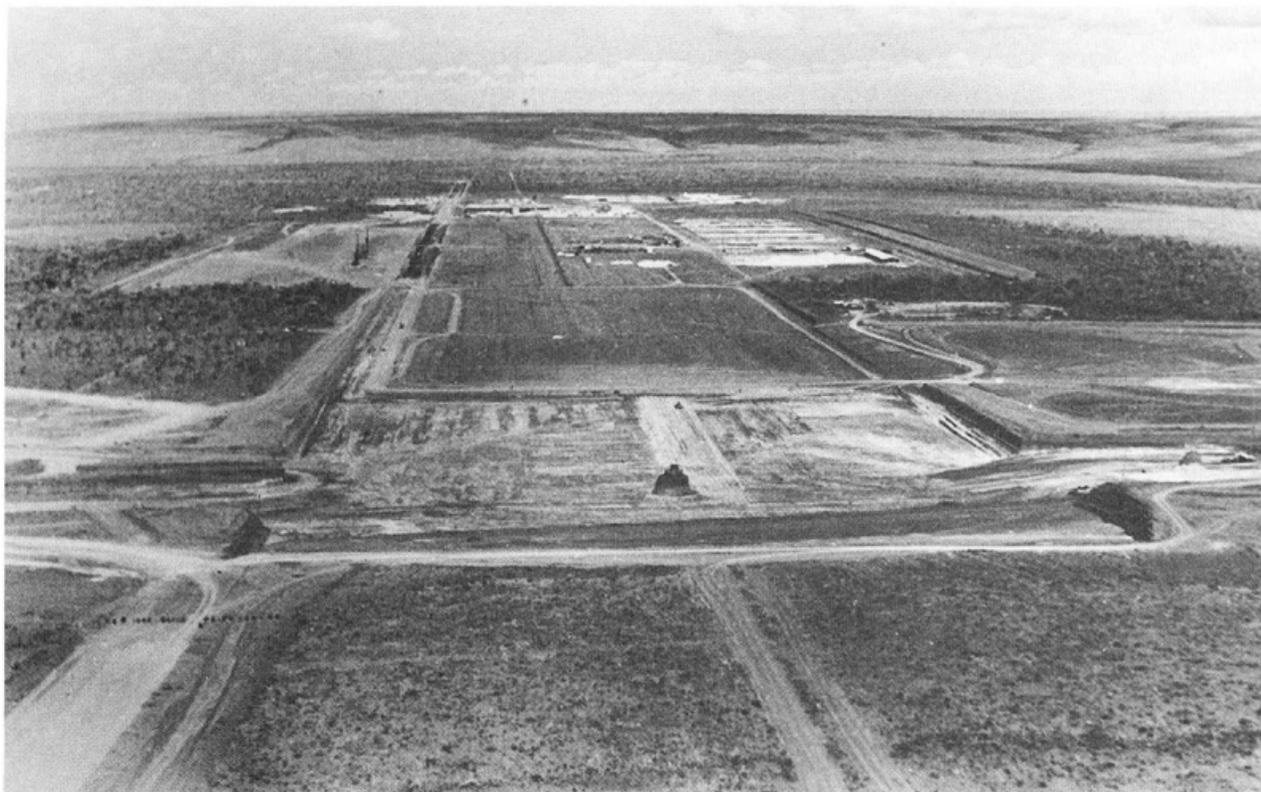
2 • Eixo Monumental, 1958



3 • Praça dos 3 Poderes, 1957



4 • Rodoviária, Esplanada dos Ministérios, 1958



5 • Rodoviária, Esplanada dos Ministérios, 1959















12 • Igrejinha, SQS 108, 1958



NOV. 0.04.04.6.02 - 232

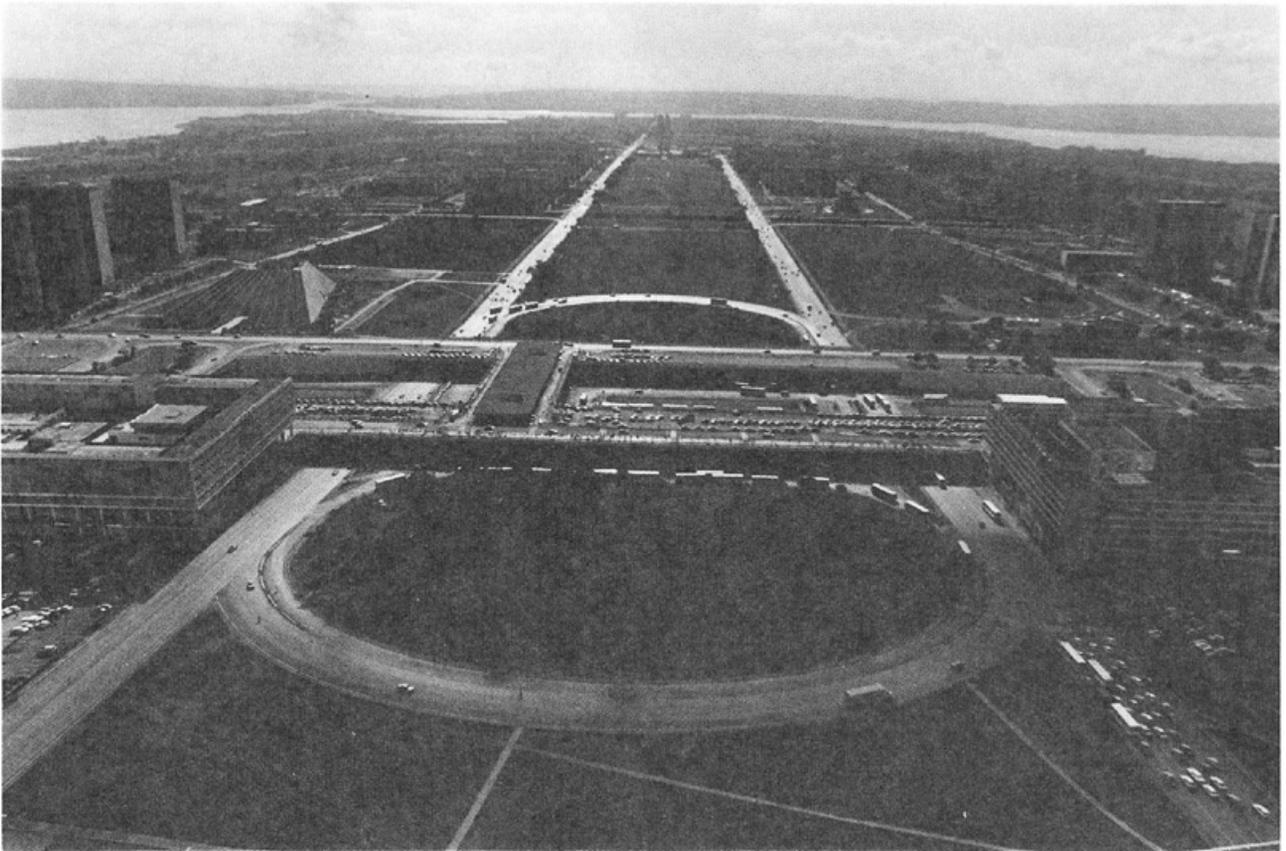




15 • Eixo Monumental, Torre de TV, 1990



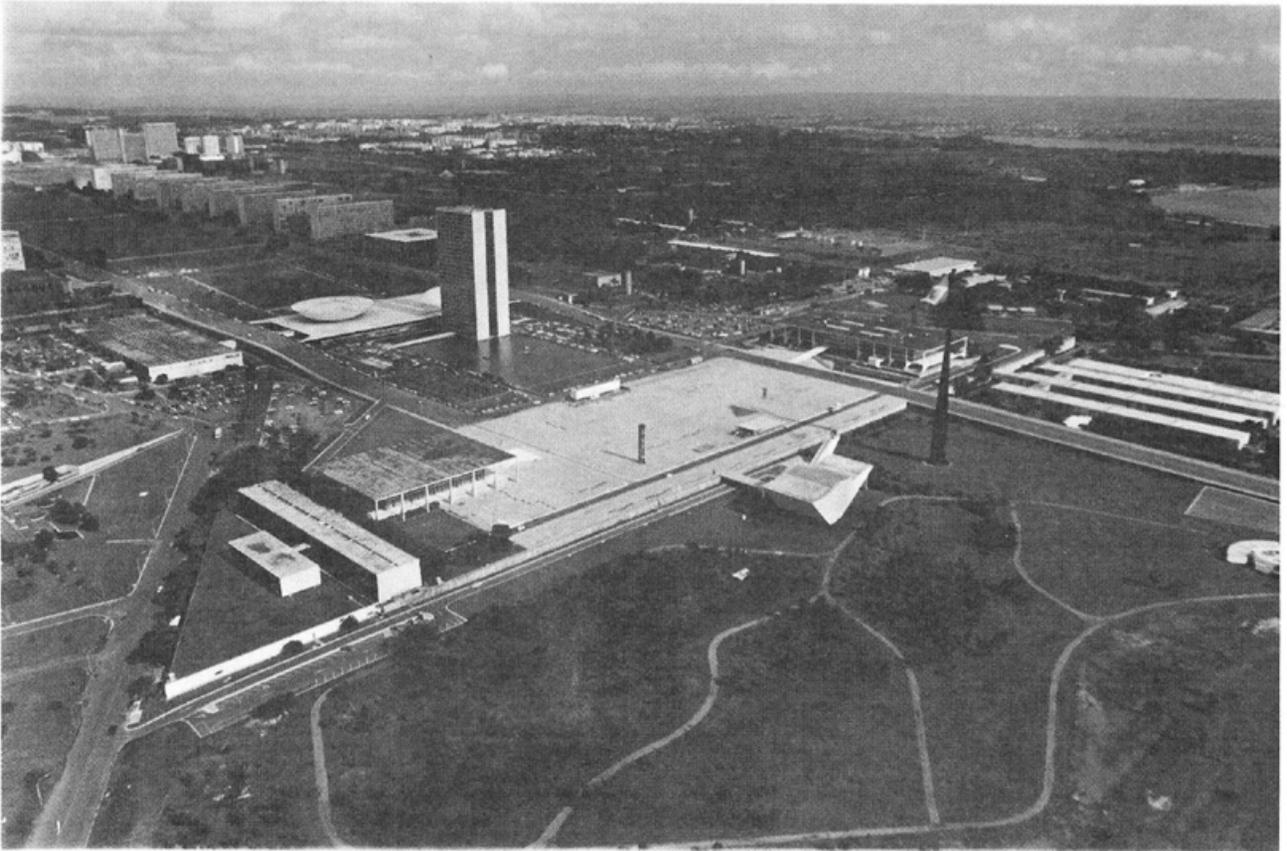
16 • Eixo Monumental, Rodoviária, 1990







19 • Praça dos 3 Poderes, 1990







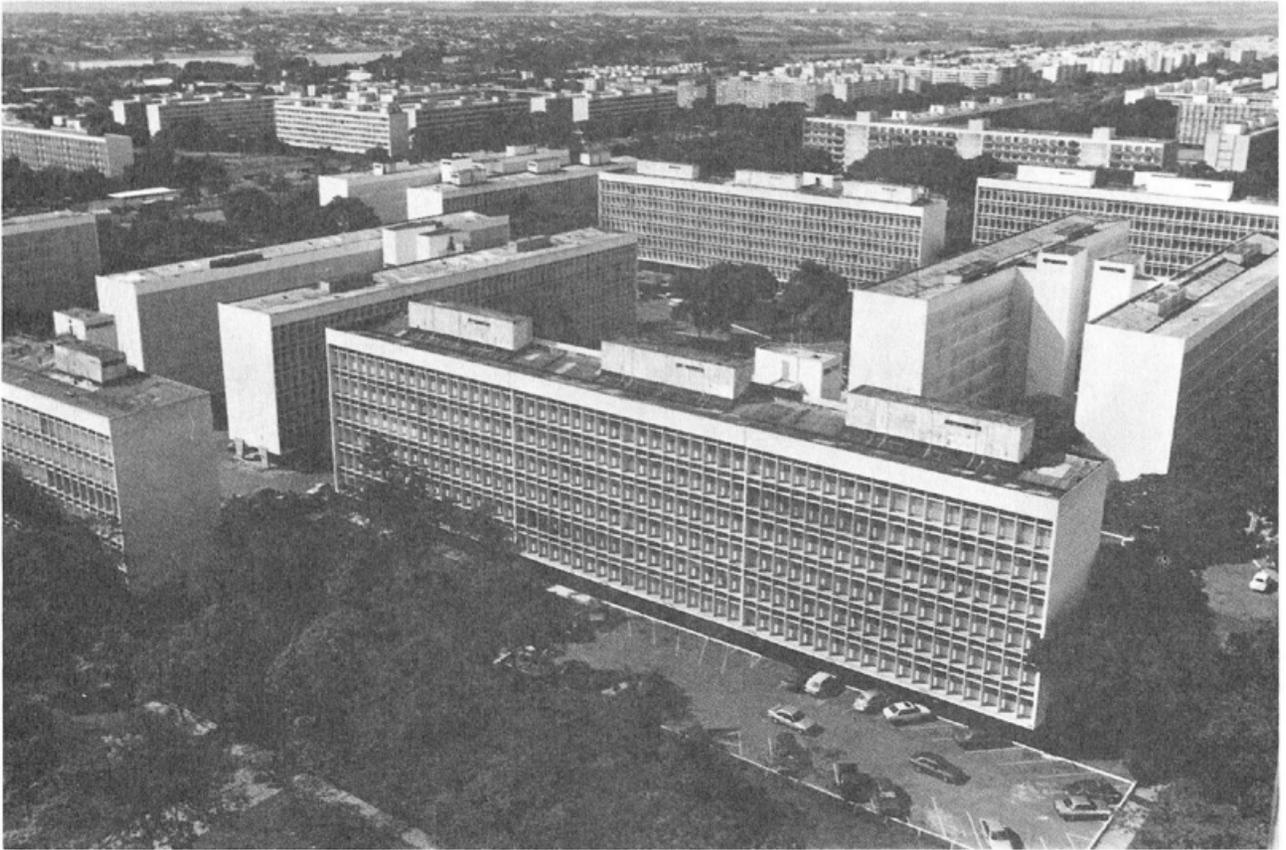


23 • Eixo Rodoviário Sul, 1990



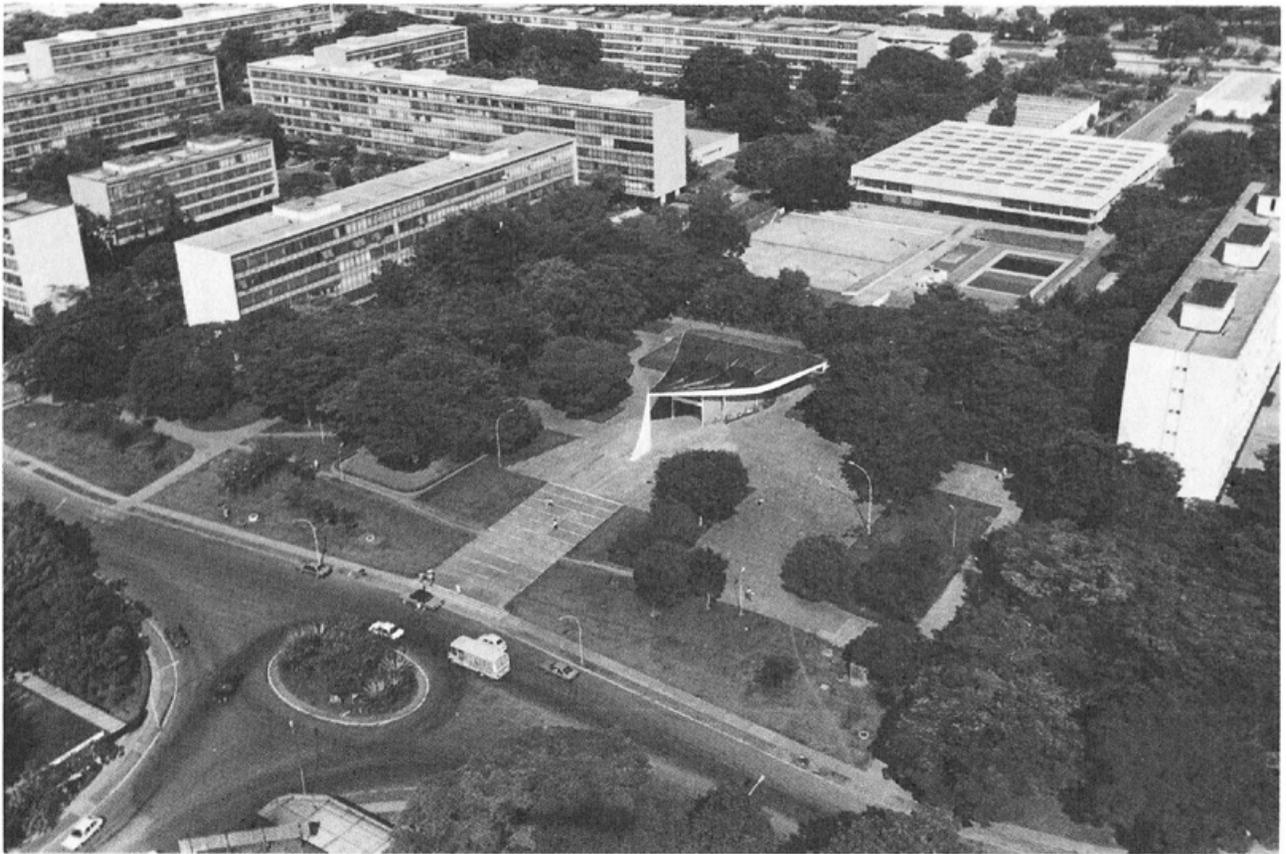


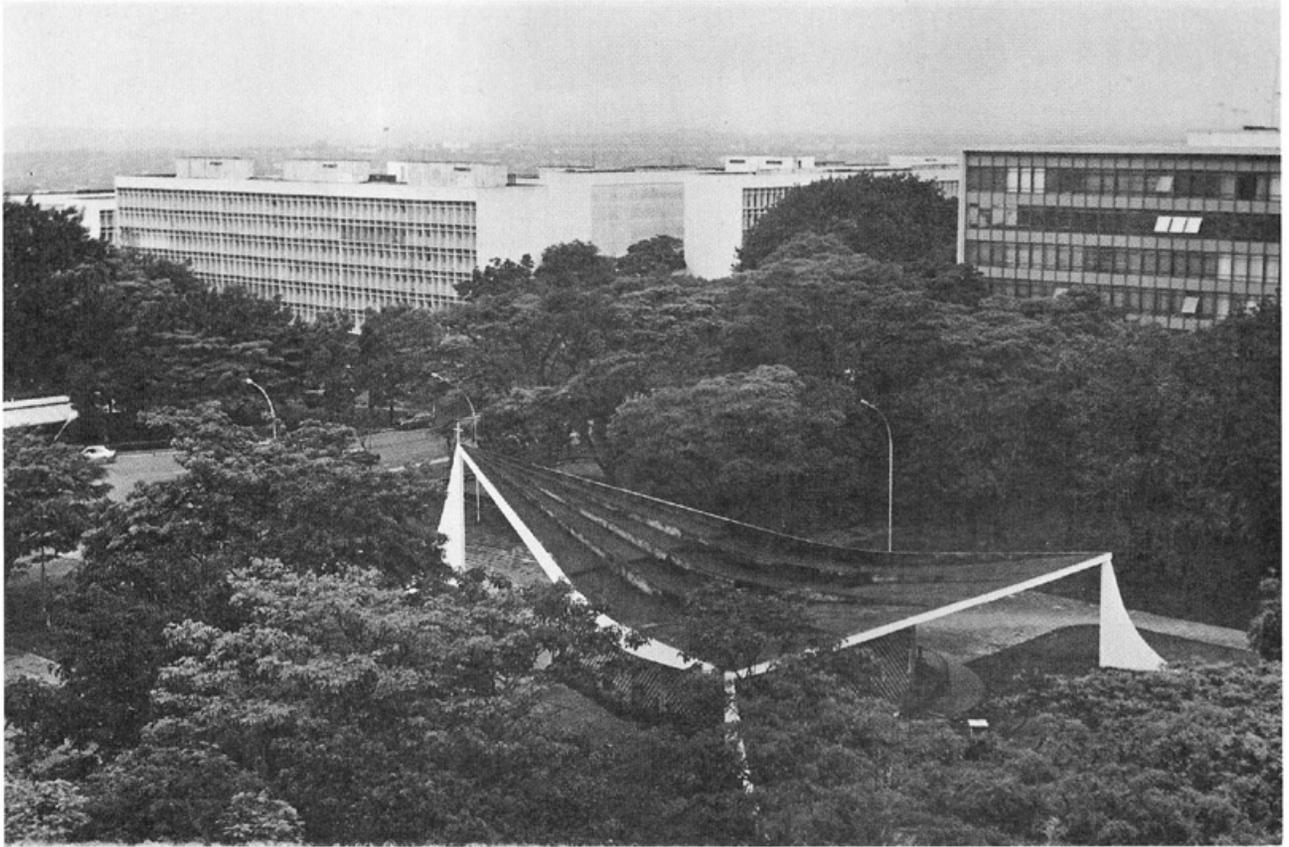


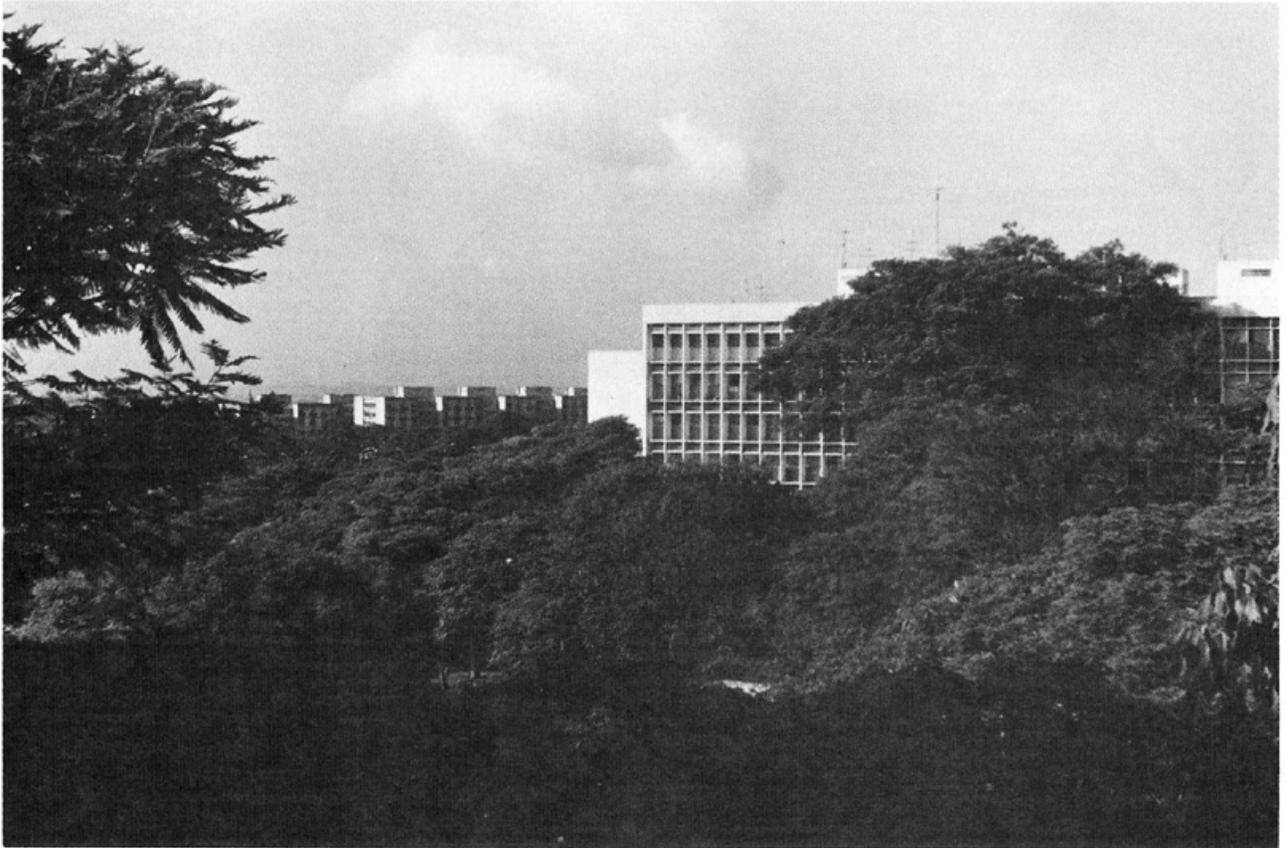


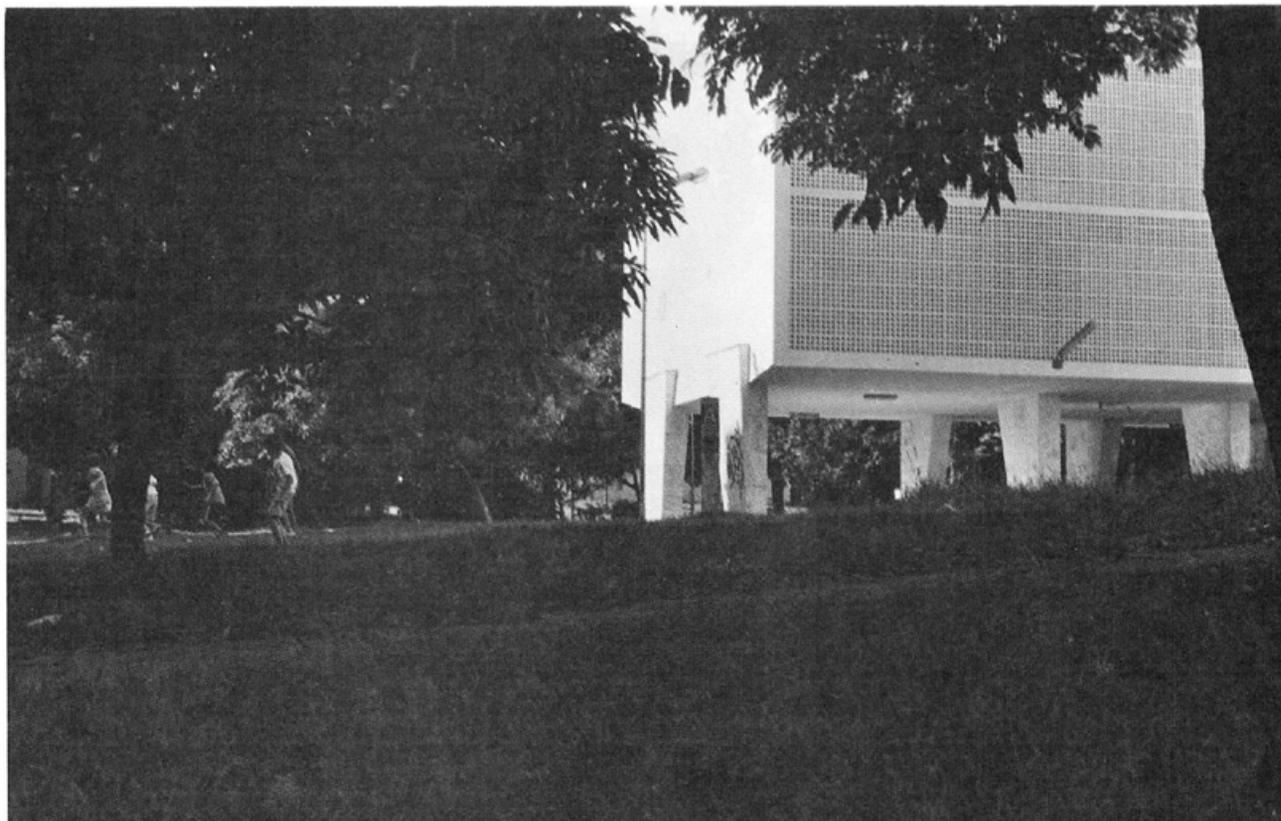


28 • Igrejinha, Escola Parque, SQS 308, 1990























**COORDENAÇÃO:**

Antonio Danilo Morais Barbosa, CODEPLAN  
Silvio Cavalcante, DePHA  
Walter Albuquerque Mello, ArPDF

**REDAÇÃO:**

Antônio Emílio da Costa, ArPDF

**REVISÃO:**

Geraldo Campetti Sobrinho, ArPDF  
Maria das Graças Sousa Coutinho, DePHA

**PROJETO GRÁFICO:**

Eder Siqueira Coelho, DePHA  
Yeda Maria Carvalho Garcia, ArPDF

**EDIÇÃO DE IMAGENS:**

Raquel Cavalcante, DePHA

**FOTOGRAFIAS:**

Duda Bentes, DePHA, 14, 15, 18, 20, 21, 22, 23,  
24, 25, 26 e 28  
Ivan M. Garrido, DePHA, 29, 31, 32 e 33  
Silvio Cavalcante, DePHA, 16, 17, 19, 27 e 30  
Acervo Museu Vivo da Memória Candanga, DePHA  
M. M. Fontenelle, 1, 2, 3, 4, 8, 11, 12 e 13  
Peter Scheier, 7 e 9  
Autor Desconhecido, 5, 6 e 10  
Processamento Fotográfico, DePHA

**COLABORAÇÃO:**

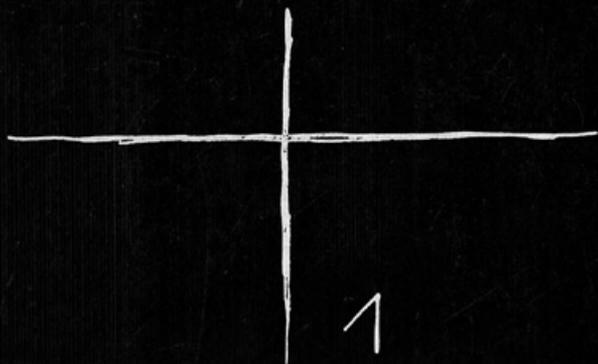
Dulce Blanco Barroso Penna, DePHA  
Marília Panitz Silveira, DePHA  
Sebastião Afonso Moreira Fonseca, ArPDF

**AGRADECIMENTOS:**

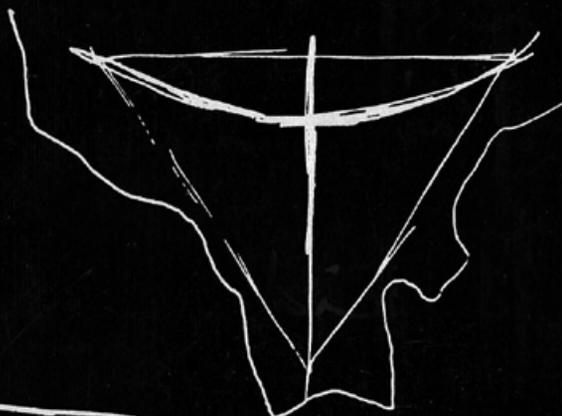
Kristian Schiel  
Maria Elisa Costa  
Patrícia Zimbres  
Steven Armstrong  
Ministério das Relações Exteriores  
Revista Módulo  
Sociedade de Cultura Inglesa  
Seção de Helicópteros (SecHel) da Secretaria de  
Segurança Pública do Governo do Distrito Federal



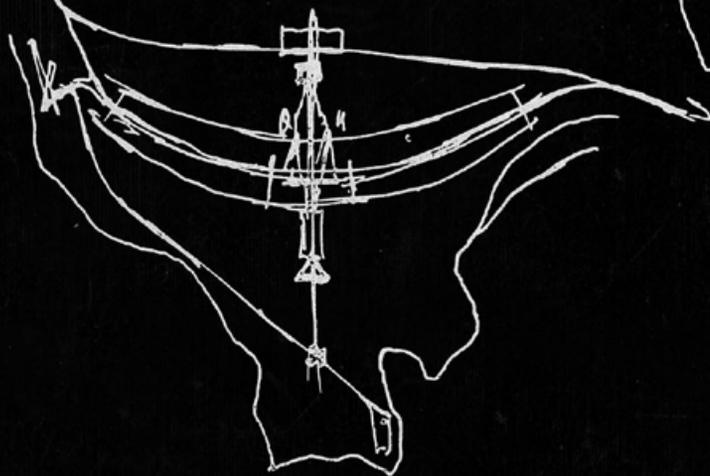




1



ANAPOLIS



PATROCINIO

2