



MILTON BRAGA

O CONCURSO DE BRASÍLIA

LUCIO COSTA

BORUCH MILMAN

RINO LEVI

M. M. M. ROBERTO

HENRIQUE MINDLIN

GIANCARLO PALANTI

VILANOVA ARTIGAS

MILTON GHIRALDINI

INTRODUÇÃO, 28

PARTE 1

Descrição dos sete projetos premiados, 35

Edital do Concurso Nacional do Plano Piloto da Nova Capital do Brasil, 39

Correspondências entre o IAB e a Novacap, 42

Quinto colocado: Milton Ghiraldini e equipe, 45

Quinto colocado: Vilanova Artigas e equipe, 65

Quinto colocado: Henrique Mindlin e Giancarlo Palanti, 86

Terceiro e quarto colocados reunidos: M. M. M. Roberto e equipe, 100

Terceiro e quarto colocados reunidos: Rino Levi e equipe, 125

Segundo colocado: Boruch Milman e equipe, 138

Primeiro colocado: Lucio Costa, 155

Atas da comissão julgadora e depoimentos individuais, 178

APRESENTAÇÃO Guilherme Wisnik, 6

PARTE 2

Análise comparativa dos projetos premiados, 197

Diferenças entre o plano e a cidade construída, 227

BIOGRAFIAS DOS URBANISTAS E MEMBROS DO JÚRI, 275

BIBLIOGRAFIA, 281

FONTES DOS TEXTOS, 285

FONTES DAS IMAGENS DOS PROJETOS, 286

LEGENDAS DAS FOTOGRAFIAS, 287

AGRADECIMENTOS, 287

APRESENTAÇÃO



Eixo Monumental visto desde a plataforma rodoviária

BRASÍLIA 50 ANOS: TRILHA TORTA POR LINHAS CERTAS

O Concurso Nacional do Plano Piloto da Nova Capital do Brasil, ocorrido entre setembro de 1956 e março de 1957, representa um momento de grande maturidade da produção arquitetônica no país, marcada por uma adesão quase consensual aos princípios éticos e formais da arquitetura e do urbanismo modernos. A proposta de mudança da capital do Brasil congregou o otimismo desenvolvimentista de um país que parecia assumir de vez um papel de destaque na modernização mundial, traduzido na imagem símbolo de Brasília: a alvorada. Otimismo esse que passou para a história associado ao surgimento da bossa nova,¹ ao primeiro título da seleção de futebol na Copa do Mundo de 1958 e ao carisma modernizante do presidente Juscelino Kubitschek, cujas iniciais batizam os dourados “anos JK”. Naquele momento, como dizia Siegfried Giedion – secretário-geral dos CIAM (Congressos Internacionais de Arquitetura Moderna) –, a cultura mundial saudava o aparecimento de novos núcleos irradiadores, reorganizando a divisão tradicional entre centro e periferia. E o sucesso internacional da arquitetura moderna brasileira era a maior prova disso.²

No final dos anos 1950, em seguida à construção de Chandigarh por Le Corbusier, a cidade de Brasília aparece como o ponto culminante da *Gesamtkunstwerk* moderna, a “obra de arte total” das vanguardas europeias lida por Mário Pedrosa como “síntese ou integração das artes”: uma comunhão entre as diversas esferas artísticas através do urbanismo. Seria preciso

¹ Lançado em 1958, o disco *Canção do amor demais*, de Elizete Cardoso, é considerado o marco de origem da bossa nova. Em 1960, a convite de Juscelino Kubitschek, Tom Jobim e Vinícius de Moraes compuseram a “Sinfonia da alvorada”, para a inauguração da cidade, que, no entanto, não chegou a ser apresentada naquela ocasião. Composta por cinco partes (O planalto deserto / O homem / A chegada dos candangos / O trabalho e a

construção / Prelúdio), a Sinfonia foi lançada em LP pela Colúmbia, em 1961, com croquis de Oscar Niemeyer na capa. Hoje pode ser encontrada no CD duplo *Jobim sinfônico* (Biscoito Fino, 2002).
² Ver Siegfried Giedion, “O Brasil e a arquitetura contemporânea”, in Henrique Mindlin, *Arquitetura moderna no Brasil*. Rio de Janeiro: Aeroplano Editora, 1999.



Eixo Monumental: Catedral, Esplanada dos Ministérios (e seus anexos) e Praça dos Três Poderes ao fundo.

embrar aqui do absoluto protagonismo dado ao projeto urbano no início do século XX. Pois, surgida no contexto do imediato pós-Primeira Guerra Mundial, a arquitetura moderna rompia não só com o vínculo artesanal da construção, mas também com a visão palaciana da cidade. A partir daquele momento, como deixa claro Giulio Carlo Argan, o arquiteto deixava de ser um profissional cindido entre as belas-artes e a engenharia para se tornar um urbanista, isto é, um intelectual capaz de pensar a sociedade como um todo.³ Significativamente, é o mesmo Argan quem preside a maior parte das plenárias do importante Congresso Internacional Extraordinário de Críticos de Arte realizado em 1959 em Brasília, com a cidade ainda em construção, em cuja sessão inaugural declara: “Este congresso será sem dúvida uma das experiências mais importantes de nossa vida de críticos de arte, pois que vamos testemunhar a execução de uma grande obra no continente de maiores possibilidades para o futuro, obra essa que se realiza com energia incomparável e num ambiente da maior vitalidade”.⁴

Chamada por André Malraux de “a capital da esperança”,⁵ Brasília coroa, em seu momento, um processo de modernização em vários níveis, que vão do local ao mundial e se interpenetram. Assim, ela também sela a colaboração sinérgica entre Estado e arquitetura na construção do Brasil moderno, bem como entre Lucio Costa e Oscar Niemeyer – o pai fundador da arquitetura moderna brasileira e o seu principal protagonista –, completando um processo de formação cultural iniciado em 1936, com o projeto do edifício do Ministério da Educação e Saúde no Rio de Janeiro. Epítome

da modernização nacional, Brasília expressa, no final dos anos 1950, um padrão cultural que se pode dizer sofisticado embora não aristocrático, fazendo pendular para o lado do “cosmopolitismo” o “localismo” antropofágico dominante no modernismo literário dos anos 1920.⁶

Como declarou posteriormente Paulo Mendes da Rocha, “a construção de Brasília teve uma importância muito grande” para os brasileiros, naqueles anos, como “um estímulo, na medida em que inaugurava a questão um tanto difusa que era construir a cidade de uma maneira exemplar. Façamos uma cidade! Porque sim! No interior do continente, para contrariar inclusive, um aparente destino imposto até pela questão do colonialismo, pela política colonial de habitarmos sempre a costa”. Na verdade, diz ele, “essa interiorização ou internalização da reflexão brasileira sobre a possibilidade da riqueza desses territórios remotos, a imensidão do continente, levava, também necessariamente a uma reflexão sobre a América Latina”.⁷

Entretanto, o que não se sabia, naquele momento, é que a década de 1960 reservava um futuro bem menos radioso para aquela utopia em processo de materialização. Pois não apenas o golpe militar de 1964 viria a cancelar e reverter o impulso democrático que a embasava, mas também as grandes revisões teóricas internacionais dos pressupostos do urbanismo moderno logo veriam em Brasília a prova em negativo daquilo que queriam demonstrar.⁸ De vitrine a vidraça, a cidade passaria a demarcar um ponto de virada na história da arquitetura moderna, simbolizando não mais a maturação de um processo vanguardista audacioso, e sim a sobrevivência anacrônica de uma

3 Ver Giulio Carlo Argan, “A época do funcionalismo”, in *Arte moderna*. São Paulo: Companhia das Letras, 1992, pp. 263-64.

4 Maria da Silveira Lobo e Roberto Segre (orgs.), *Cidade nova: síntese das artes/Congresso Internacional Extraordinário de Críticos de Arte*. Rio de Janeiro: FAU-UFRJ, 2009, p. 24. Ocorrido entre 17 e 25 de

setembro de 1959 em São Paulo, Rio de Janeiro e Brasília (ainda em construção), o congresso foi organizado por Mário Pedrosa.

5 Discurso proferido em Brasília pelo sr. André Malraux, Ministro de Assuntos Culturais da França, no dia 25 de agosto de 1959.

6 Ver Antonio Candido, “Literatura e cultura de 1900 a 1945 (panorama para estrangeiros)”, in *Literatura e sociedade – estudos de teoria e história literária*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1965.

7 Paulo Mendes da Rocha, “Cultura e natureza”, in Helio Piñón, *Paulo Mendes da Rocha*. São Paulo: Romano Guerra, 2002, p. 17.

8 Ver, entre outros, Leonardo Benevolo, *História da arquitetura moderna*. São Paulo: Perspectiva, 1976 (edição original: 1960); Manfredo Tafuri e Francesco Dal Co, *Architettura contemporanea*. Veneza: Electa, 1976; Kenneth Frampton, *História crítica da arquitetura moderna*. São Paulo: Martins Fontes, 1997 (edição original: 1980); e William Curtis, *Modern Architecture since 1900*. Londres: Phaidon, 1982.

e sem fricção com as restrições do domínio privado – algo sempre presente na cidade tradicional –, Holston também enxerga a anomia dos grandes espaços de Brasília como o correlato à extinção do *flâneur* baudelairiano.¹⁹

Nas últimas décadas, com o refluxo da maré pós-moderna e a recuperação de certos discursos e soluções formais modernas, os termos dessa avaliação crítica foram mais matizados. Nos seus cinquenta anos de existência, a cidade agora traz consigo uma história de vivências reais e leituras teóricas mais madura. Hoje, proliferam teses acadêmicas e mesmo publicações que tratam de temas importantes no que concerne ao projeto e à existência real de Brasília, tais como a experiência dos trabalhadores na construção da cidade,²⁰ o percurso dos movimentos populares e das lutas sociais diante da segregação entre o plano piloto e as cidades-satélite,²¹ o resgate do sentido simbólico inscrito na aventura fundacional da cidade como fato não subordinado ao julgamento sociológico posterior sobre a sua segregação espacial,²² e a originalidade do uso das escalas no plano de Costa, com sua particular concepção da superquadra e da unidade de vizinhança.²³ Tombada como Patrimônio da Humanidade pela Unesco em 1987, Brasília tem sido reconhecida recentemente como um lugar único no mundo: o maior experimento moderno da história. Com isso, as apressadas acusações de “fracasso”, de que foi vítima até pouco tempo, têm cedido espaço a leituras mais abertas e propensas a enxergar a dialética contraditória dessa particularíssima encruzilhada histórica. Nas palavras de Adrián Gorelik, “um dos momentos mais densos da cultura moderna”.²⁴

19 Ver James Holston, *A cidade modernista: uma crítica de Brasília e sua utopia*. São Paulo: Companhia das Letras, 1993, p. 147.

20 Ver Gustavo Lins Ribeiro, *O capital da esperança: a experiência dos trabalhadores na construção de Brasília*. Brasília: Editora da UNB, 2008.

21 Ver Aldo Paviani (org.), *Brasília – gestão urbana: conflitos e cidadania*. Brasília: Editora da UNB, 1999; e *A conquista da cidade: movimentos populares em Brasília*. Brasília: Editora da UNB, 1991.

22 Ver Luiz Sérgio Duarte da Silva, *A construção de Brasília: modernidade e periferia*. Goiânia: Editora UFG, 1997.

ANTECEDENTES HISTÓRICOS

Os desejos e propostas de construção de uma nova capital para o Brasil começam com Kubitschek. Ao contrário, a inauguração de Brasília, em 21 de abril de 1960, é o corolário de um longo processo, que remonta a mais de duzentos anos. Segundo Laurent Vidal,²⁵ que levantou e analisou todo esse percurso, podemos contar ao menos seis diferentes momentos na história do país em que o projeto de construção de uma nova capital apareceu com força, canalizando anseios de unidade e integração nacional. Trata-se, em resumo, de seis diferentes cidades, sendo as cinco primeiras hipotéticas e a última real. São elas as seguintes: Nova Lisboa, no contexto da mudança da corte portuguesa para o Brasil (1808-21); Cidade Pedrália, impulsionada por José Bonifácio no momento da independência do país (1821-24); Imperatória, proposta por Francisco Adolfo de Varnhagen no período do Império (1839-78); Tiradentes, com o advento da República (1889-95); Vera Cruz, sob o governo de Getúlio Vargas e o Estado Novo (1930-55); e finalmente Brasília, na gestão de Juscelino Kubitschek (1956-60). Além do livro de Vidal, publicado pela editora da Universidade de Brasília, a vasta documentação sobre essa história pregressa se encontra registrada em três tomos de *Antecedentes históricos*, organizados pelo serviço de documentação da presidência da República em 1960.²⁶

Em todo esse processo, a opção pela interiorização da nova capital recebeu impulso por uma soma difusa de fatores, em que se cruzam, em

23 Ver Matheus Gorovitz, *Brasília: uma questão de escala*. São Paulo: Projeto, 1985; Matheus Gorovitz e Marcílio Mendes Ferreira, *A invenção da superquadra: o conceito de unidade de vizinhança em Brasília*. Brasília: Iphan, 2009; e Farès-el-Dahdah (ed.), *Lucio Costa – Brasília's superquadra*. Nova York: Prestel, 2005.

24 Adrián Gorelik, “Brasília: o museu da vanguarda 1950 e 1960”, in *Das vanguardas à Brasília: cultura urbana e arquitetura na América Latina*. Belo Horizonte: Editora da UFMG, 2005, pp. 153-54.

25 Laurent Vidal, op. cit., pp. 17-18.

26 Serviço de Documentação da Presidência da República. *Antecedentes históricos*. Coleção Brasília 3 v. Rio de Janeiro, 1960.

linhas gerais, motivações de ordens tanto visionárias quanto pragmáticas. No primeiro grupo, podemos elencar a busca simbólica do “paraíso terreal” associado à mitologia do Novo Mundo e à ocupação de territórios edênicos junto às nascentes dos grandes rios do continente.²⁷ E, ainda, o impulso épico de uma nova “marcha para o Oeste”, reforçando a vocação bandeirista de construção da unidade nacional. No segundo grupo, encontramos desde a preocupação inicial com uma maior segurança do Estado contra ataques marítimos até o projeto civilizatório técnico-positivista de uma maior integração territorial do país, baseado no desenvolvimento do interior deprimido e despovoado. Somem-se a isso, evidentemente, o ímpeto rodoviário de Kubitschek e a tradicional estratégia política de afastar a sede do poder dos centros mais intensos da vida nacional, tornando-os menos vulneráveis a manifestações de descontentamento popular. Como se sabe desde Versalhes, a “acrópole no deserto” é o refúgio ideal para a vida autossuficiente da corte principesca, embora esse isolamento nem sempre seja uma garantia de que os desmandos do poder não terminem em guilhotina.

Construída em pouquíssimo tempo – exatos três anos e dezessete dias –,²⁸ numa época em que as estradas da região eram precárias, Brasília não pareceu, em seu momento, um sonho tão extravagante ou impossível quanto se nos afigura hoje em retrospecto. Pois além dos exemplos mais longínquos de capitais criadas a partir do zero, como São Petersburgo (1703), na Rússia, e Washington (1792), nos Estados Unidos, outras referên-

cias mais próximas no tempo indicavam uma certa naturalidade para a empreitada, tais como as novas capitais da Austrália (Camberra, 1911) e da Índia (Nova Délhi, 1912), além das brasileiras Belo Horizonte (1894) e Goiânia (1933). Contudo, é certamente Chandigarh (1951), a nova capital do Punjab, na Índia, o modelo mais evidente para Brasília. Projetada por Le Corbusier, Pierre Jeanneret, Jane Drew e Maxwell Fry para uma população prevista de 500 mil habitantes (a mesma de Brasília), a cidade indiana criava um imediato precedente de viabilidade e respaldo – ainda mais se considerarmos a coincidência de propósitos entre os projetos ideológicos de Nehru e de Juscelino no que tange à concepção da modernização técnica como instrumento de regeneração dos arcaísmos locais.

Voltando aos seus antecedentes históricos, é com a primeira Constituição republicana brasileira, em 1891, que se intensificam as medidas para realizar o tão longamente acalentado sonho da mudança da capital, tornando-a um preceito legal. Com isso, uma comissão chefiada pelo engenheiro e astrônomo belga Luís Cruls é designada para demarcar uma área no planalto central, que já coincide com o sítio da cidade atual. No chamado “Relatório Cruls”, finalizado em 1894, assim como em outros textos, o engenheiro observa que, ao contrário do clima “úmido, quente e palustre”, favorável ao desenvolvimento da malária, de grande parte do litoral brasileiro, as terras altas do interior apresentavam “exuberante fertilidade, salubridade proverbial”, extensas planícies sem interrupções importantes, rios navegáveis, abundância de “excelente água potável em curso permanente”,

27 Um dos mais notórios defensores dessa posição é o jornalista brasileiro liberal, exilado em Londres, Hipólito José da Costa, que em 1808 funda o primeiro jornal de oposição à Coroa portuguesa: o *Correio Braziliense*.

28 Período compreendido entre a instalação da Divisão de Urbanismo da Novacap, em 5 de abril de 1957, e a inauguração oficial da cidade, em 21 de abril de 1960. Algumas obras isoladas de edificação, bem como o campo de pouso (estratégico para a construção da própria cidade), já haviam sido iniciadas antes de abril de 1957.

madeiras para a construção civil e minerais preciosos, e que a elevação dos terrenos determinava “um menor grau de secura atmosférica e uma temperatura mais fresca do que à primeira vista se poderia supor, em face da sua latitude geográfica”.²⁹

O passo seguinte foi dado no centenário de Independência, em 7 de setembro de 1922, quando uma pedra fundamental da nova capital foi lançada, em atendimento a um decreto do presidente Epitácio Pessoa. Em seguida, as Constituições de 1934 e 37, embora mantivessem a diretriz de 1891, não desencadearam nenhuma iniciativa no sentido da mudança efetiva da capital. Em 1946, porém, o presidente Eurico Gaspar Dutra dá continuidade ao processo criando a Comissão de Estudos para a Localização da Nova Capital do Brasil, cujo relatório mantém a localização fixada pela chamada “Missão Cruls” e a amplia. Entre 1953 e 55, a Comissão de Localização da Nova Capital Federal realiza, entre outros estudos adicionais,³⁰ um importante levantamento aerofotogramétrico da região, submetido à consultoria da renomada empresa americana Donald J. Belcher and Associates, que selecionou cinco sítios possíveis no interior da área, possibilitando a escolha final do local, pela mesma comissão, em abril de 1955. Portanto, quando assume o poder em 1956, estabelecendo a mudança da capital como objetivo prioritário de seu governo, Juscelino Kubitschek encontra atrás de si uma longa história de desejos e medidas legais amparando a sua meta. No que se refere aos aspectos técnicos, o chamado “Relatório Belcher” foi um documento fundamental para o conhecimento geográfico do sítio, tendo servido,

29 Ver Horácio Mendes, “Brasília e seus antecedentes”, in *Brasília 40*. Brasília: Novacap, 1960, pp. 37-38.

30 Um dos estudos desenvolvidos pela comissão foi o Memorial Preliminar para a Futura Capital do Brasil, o estudo urbanístico de Vera Cruz, de 1955. Detalhes desse estudo são encontrados em Jeferson Cristiano Tavares, *Projetos para Brasília e a cultura urbanística nacional*. Dissertação de mestrado. São Carlos: EESC-USP, 2004.

ao compor as bases do concurso para o plano piloto, como instrumento diferencial de projeto para as equipes que dele participaram em 1956-57.

O CONCURSO DO PLANO PILOTO

A opção pelo concurso nacional de projetos para a capital federal resultou de uma soma de fatores.³¹ De um lado, é decorrência das pressões internacionais pela categoria de arquitetos do país, em nome do seu órgão de representação legal – o Instituto de Arquitetos do Brasil (IAB) –, contra o possível convite a Le Corbusier, que tinha inicialmente o apoio de personalidades importantes, tais como Affonso Eduardo Reidy e Roberto Burle Marx. De outro lado, conta-se que Juscelino chegara a convidar Oscar Niemeyer para elaborar o projeto da cidade, e que este teria apontado Lucio Costa como figura mais indicada para o plano. Já Lucio teria sugerido a organização de um concurso nacional sob o patrocínio do IAB.³²

Em agosto de 1956, o Instituto encaminha para o governo um documento chamado “Manifesto dos arquitetos ao presidente da República”, em que pedia um concurso público de projetos entre profissionais brasileiros e ressaltava a necessidade da elaboração de um esquema de plano regional para a área, no intuito de prever e promover um necessário equilíbrio “território-população-economia” através do projeto da capital. Em 20 de setembro de 1956, é publicado o Edital do Concurso Nacional do Plano Piloto da Nova Capital do Brasil (documento incluído nesse livro), no mesmo dia

31 Detalhes dos eventos que pautaram a organização e os desfechos do concurso podem ser encontrados no capítulo “O concurso” da dissertação de mestrado que dá origem a esta publicação. Ver Milton L. A. Braga, *O concurso de Brasília: os sete projetos premiados*. Dissertação de mestrado. São Paulo: FAU-USP, 1999.

32 Ver Júlio Katinsky, *Leituras de arquitetura: viagens, projetos*. Tese de livre-doutorância. São Paulo: FAU-USP, 1990.

mento em que se cria a Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil (Novacap),³³ encarregada da construção da cidade e tendo o engenheiro Israel Pinheiro como presidente.

O edital, no entanto, destoava de alguns dos aspectos essenciais apreendidos pelo IAB, exigindo apenas um plano piloto, na escala 1:25 000, e o seu relatório justificativo. Cobrando muito pouco do ponto de vista da abrangência e do detalhamento, o edital, ao mesmo tempo, deixava como opcional a entrega de análises mais minuciosas que configurassem um plano regional, abarcando estudos como os de economia, demografia e densidade. Também não indicava a população prevista para a cidade nem mesmo um programa político-administrativo preliminar, permitindo uma enorme diversidade de propostas, tanto em relação aos possíveis partidos urbanísticos quanto às suas formas de apresentação. Diante da polêmica em torno dos seus critérios, e declarando o seu apoio ao edital do concurso, Oscar Niemeyer demite-se do cargo de vice-presidente do IAB, assumindo de vez seu papel de arquiteto oficial do governo ao ocupar o cargo de chefe do Departamento de Urbanismo e Arquitetura da Novacap.

Na prática, a voluntária flexibilidade do edital permitia uma participação mais ampla de profissionais, colocando em pé de igualdade urbanistas que trabalhassem sozinhos e escritórios maiores, formados por equipes interdisciplinares. O IAB e algumas vozes da imprensa temiam com razão pela lisura do certame, sugerindo um possível favorecimento a Lucio Costa, com quem Niemeyer tinha, notoriamente, ligações estreitas e anti-

gas. Reidy, que talvez fosse o arquiteto brasileiro com mais experiência em projetos urbanos, haja vista a sua longa atuação nos quadros da prefeitura do Rio de Janeiro, decide não participar do concurso por considerar falha a sua organização. Em suas palavras: “o edital merece correções, complementações com o fornecimento de elementos essenciais num concurso dessa natureza. Nota-se a ausência do programa político-administrativo da cidade, sem o qual os concorrentes ficarão sem base para projetar e o júri sem elementos para julgar. Esse programa não pode ser fornecido livremente pelo concorrente e variar, portanto, de um para outro, ao léu de pontos de vista individuais. O único que pode elaborar um programa político-administrativo é o próprio governo”.³⁴

Em resposta a algumas dessas considerações, a Novacap, através de Niemeyer, termina por fixar a população máxima da cidade em 500 mil habitantes e estende o prazo de entrega dos projetos de fins de janeiro para o dia 11 de março de 1957. Apesar das sugestões iniciais do IAB de nomes estrangeiros como Le Corbusier, Walter Gropius, Alvar Aalto, Richard Neutra ou Clarence Stein para a composição da comissão julgadora, esta é afinal formada por três outros eméritos urbanistas estrangeiros: o francês André Sive, o norte-americano Stamo Papadaki, e o inglês (de origem sul-africana) William Holford, que entre outras coisas era membro da Real Comissão de Belas Artes da Grã-Bretanha, e havia sido consultor na adaptação posterior dos projetos urbanos de Camberra (Austrália) e Pretória (África do Sul). Além deles, integram o grupo o presidente e o chefe

³³ Como sucessora da Comissão de Planejamento da Construção e da Mudança da Capital Federal.

³⁴ Affonso Eduardo Reidy, *Arquitetura e Engenharia*, n. 42, Belo Horizonte, 1956, p. 28.

do Departamento de Urbanismo e Arquitetura da Novacap, Israel Pinheiro e Oscar Niemeyer, um arquiteto indicado pelo IAB, Paulo Antunes Ribeiro, e um membro do Clube de Engenharia, Luiz Hildebrando Horta Barbosa.

Como previsto inicialmente, o conjunto de planos apresentados à comissão foi de fato discrepante em termos de apresentação e aprofundamento. Em polos extremos, tinha-se de um lado propostas como a dos irmãos Roberto, que apresentava cerca de trinta pranchas com desenhos detalhados e dados exaustivos com previsão de crescimento populacional e planejamento agrícola, e a de Jorge Wilhelm, cujo relatório de 230 páginas trazia minuciosa fundamentação socioeconômica do projeto. E, de outro, um projeto como o de Lucio Costa, contendo apenas um plano piloto desenhado à mão e um relatório justificativo de 24 páginas em tamanho ofício, com texto datilografado e croquis sumários. Explicitando o possível abismo entre as diversas propostas e suas formas de exposição, e justificando a sua evidente economia de meios, Costa declarava participar do concurso como um mero “*maquis* do urbanismo”, e não como um “técnico devidamente aparelhado”.³⁵

Pelas atas do júri, também incluídas nesse livro, percebe-se que a comissão considerou tratar-se, acima de tudo, de um concurso “de ideias e não de detalhes”,³⁶ em que o que mais interessava era a concepção geral do plano, sua clareza e unidade, e não os pormenores. Tal diretriz, assumida ao que parece desde o primeiro dia de julgamento, fez com que o grupo realizasse todo o seu trabalho em tempo muito curto, entre a manhã do dia 12 e

a noite de 16 de março, quando a proposta vencedora foi anunciada. No ínterim, Paulo Antunes Ribeiro, membro indicado pelo IAB, tendo dado da avaliação dos colegas, bem como da velocidade com que as 26 propostas foram analisadas, optou inicialmente por retirar-se do julgamento apresentando ao final um relatório individual como voto em separado que foi incorporado às atas da comissão.

Na verdade, não se sabe exatamente quanto tempo o júri levou de para escolher o projeto de Costa como vencedor. A julgar pelas atas da comissão julgadora, a escolha ocorreu segundo um processo contínuo, que foram separadas inicialmente dez propostas, e depois debatidas se chegar ao resultado final, ao cabo de cinco dias. No entanto, um relatório de bastidores feito posteriormente por Flávio de Aquino – assistente de Oscar Niemeyer naquele momento – dá uma versão diferente dessa história.³⁸ Segundo ele, Niemeyer e os membros estrangeiros do grupo já avaliavam as propostas no último dia da entrega dos projetos, antes mesmo da reunião oficial do júri, no dia seguinte. De acordo com Aquino, “o clima era de desolação. Lamentávamos que os trabalhos até então entregues não estivessem à altura do plano urbanístico de uma grande capital. Achávamos todos que a melhor solução seria não dar o primeiro prêmio e abrir novo concurso, agora de âmbito internacional.” Porém, segundo seu relato mitologizante, faltando apenas dez minutos para o prazo se encerrar, que surge miraculosamente o projeto de Lucio Costa, entregue pela filha Maria Elisa. Então, diz Aquino: “Nos aproximamos das pranchas. Era

35 Como esclarece James Holston, os *maquis* eram membros da organização secreta francesa que lutou contra as forças de ocupação alemãs durante a Segunda Guerra Mundial. Nesse caso, assume a conotação clara de um militante da libertação, um guerrilheiro que luta em uma milícia não oficial, com recurso a meios improvisados. Ver J. Holston, op. cit., p. 74. Na versão posterior, do livro *Registro de uma vivência*, Costa substituiu a palavra *maquis* por

maquisard. Ver Lucio Costa, *Lucio Costa: registro de uma vivência*. São Paulo: Empresa das Artes, 1995, p. 283.

36 William Holford, *Módulo*, n. 8, edição especial: Brasília, Rio de Janeiro, jul. 1957, p. 24. Essa edição da revista constitui a fonte mais completa de material escrito e iconográfico sobre os projetos apresentados ao concurso.

37 Nesse relatório, além de manifestar sua discordância em relação aos procedimentos adotados no julgamento, propunha a constituição de uma comissão de planejamento da nova capital, através da reunião das dez equipes selecionadas de partida pelo júri para uma análise mais detalhada (as sete premiadas, como é óbvio, e mais três que não ficaram registradas), acrescidas da equipe n. 11, coordenada por Oswaldo Corrêa Gonçalves.

38 Flávio de Aquino, “Como foi escolhido o plano piloto”, *Manchete*, n. 1167, ago. 1974. Rio de Janeiro, pp. 30, 31.

rabiscos toscos feitos a lápis de cor, pequenos desenhos a nanquim, e um texto batido a máquina. Era tudo – o plano de Lucio Costa para Brasília. Ficamos desiludidos. Niemeyer sentou-se num caixote, a cabeça entre as mãos. Mas o presidente da comissão julgadora, Sir William Holford, começou a estudar as pranchas (ele lia italiano e um pouco de espanhol). De vez em quando, perguntava o significado de uma palavra. De repente, exclamou, entusiasmado: ‘Mas esta é a maior contribuição urbanística do século xx!’ Surpresa geral. Antes, apenas passáramos os olhos sobre as pranchas, sem muito interesse. Agora as líamos em detalhe, avidamente. Compreendíamos a adaptação perfeita do plano ao terreno, sua originalidade, funcionalidade e, mais do que tudo, simplicidade”.

Outra curiosa revelação de bastidores apareceu tempos depois, quando Niemeyer escreveu suas memórias. Numa passagem do livro, ele rememora com galhardia a calorosa festa que organizou para receber e homenagear os arquitetos estrangeiros convocados para integrar o júri do concurso. Suas palavras falam por si mesmas, e merecem ser aqui reproduzidas: “‘Nada de coquetel’, nos dissera então Mário Catrambi, ‘festa de homem é com mulher. Vamos convocar meia dúzia de conhecidas.’ E ficamos a imaginar como Sir William Holford, discreto, compenetrado, contaria aos seus colegas a especial acolhida que lhe demos. O que noso amigo poderia lhes dizer, ao contrário, organizássemos uma reunião social, chatíssima, cheia de mentiras e hipocrisia? E foi na casa do Mário, no Leme, que nos reunimos: Di (Cavalcanti), Ary Barroso, Hélio, Estelita, as seis mulheres e os quatro

homens do júri. E como todos se divertiram! Mário avisou logo: ‘no jardim ninguém pode ir nu’. Mas foi na sala, nos quartos, no interior da casa, que a festa se realizou. Uma festa humana e cordial que só os surrealistas de Paris poderiam ter concebido. Lembro Di a desenhar as visitantes. O Mário a rir, de copo na mão. William Holford abraçado com uma das moças, Sive com outra... Uma reunião de homens que amavam a vida, alegres e desinibidos. Mas no dia seguinte lá estávamos nós, compenetrados, a examinar os projetos do plano piloto, preocupados com a honestidade do concurso, com a escolha do melhor trabalho”.³⁹

Na imprensa, após a divulgação do resultado, um clima geral de descontentamento espelhava a sensação de que as piores suspeitas tinham se confirmado: o favorecimento à vitória de Lucio Costa. Contudo, com a abertura da exposição dos projetos no edifício do Ministério da Educação e Cultura, no dia 19 do mesmo mês, um entusiasmo crescente com a proposta vencedora foi aparecendo, deslocando assim o tom da discussão pública do plano da desconfiança ética para o plano do debate de ideias. Sir William Holford, a figura que nitidamente liderou as decisões do júri, defendeu enfaticamente o plano de Costa por considerá-lo um projeto muito bem organizado e legível, como um “animal vertebrado”, e não feito por uma “mera multiplicação das partes”. Segundo o urbanista britânico, diferentemente de Camberra, por exemplo, a Brasília de Lucio Costa “não começa por um elemento isolado; a cidade toda é que surge como um objeto completo e único, a erguer-se na paisagem, visível de todas as direções, como uma Capital”.⁴⁰ Por fim, no

³⁹ Oscar Niemeyer, *As curvas do tempo: memórias*. Rio de Janeiro: Editora Revan, 1998, pp. 125-26.

⁴⁰ Opinião de William Holford citada por Mário Pedrosa, “Lições do Congresso Internacional de Críticos”, in *Dos murais de Portinari aos espaços de Brasília*. São Paulo: Perspectiva, 1981, p. 369.

acalorado ambiente de debate que se seguiu à divulgação do resultado do concurso, a proposta do dr. Lucio – como era chamado entre os íntimos – ganhou apoios importantes e incontestes, como o de Mário Pedrosa, que, apesar de manifestar sérias ressalvas quanto à iniciativa de mudar a capital, entusiasmou-se com o projeto a ponto de considerá-lo “o ovo de Colombo”. Assim, após explicitar as suas dúvidas quanto aos propósitos de Juscelino, diz Pedrosa: “eis que, nesse mar de angústia e decepções, surge Lucio Costa com sua ideia. Embora ainda dentro das restrições de um programa imediatista [...] há no seu plano uma tal clareza de partido e, ao mesmo tempo, uma tal intimidade ou recolhimento, que de alguma forma ultrapassa os limites daquela fase”. Em Lucio Costa, observa o crítico, “o pensador venceu o técnico”.⁴¹ Avaliação semelhante àquela feita pelo poeta Manuel Bandeira, que descreveu o projeto de Costa com uma bela imagem: “Brasília, neste momento crítico de nossa angústia brasileira, parecia uma ideia antipática; Lucio ganha o concurso do plano piloto para a construção da futura capital e seu projeto, lembrando um avião em rota para a impossível utopia, logo dá à iniciativa, que parecia uma aventura, um ar plausível”.⁴²

NA VERTIGEM DA HISTÓRIA

É vertiginoso investigar as origens – em geral humanas, frágeis, e até mesmo fortuitas – de fatos históricos já concretos e consolidados, cuja existência impactou a vida de muita gente. Tal é o caso de Brasília, se nos pu-

Parque cultural, centro urbano e, ao fundo, asa sul

⁴¹ Mário Pedrosa, “Reflexões em torno da nova capital”, in *Dos murais de Portinari aos espaços de Brasília*, op. cit., pp. 309-10.

sermos a imaginar, por exemplo, Lucio Costa correndo para grafar seu memorial na rua da Quitanda, ou ajoelhado colando textos e desenhos com anéis de durex sobre cartões enviados pelas filhas, e encharcado de suor pela adrelinha da situação como teriam sido os últimos cinquenta anos da vida nacional não tivesse sido construída? Ou, ainda, se o projeto urbano e outro, e a capital do país fosse formada, por exemplo, por ilhas urbanas circulares e independentes, como que numa cidade tempo interiorana e futurista? São, evidentemente, perguntas de se responder, mas cuja formulação anima reflexões capazes de realidades alternativas e capazes de melhor iluminar a existência

Uma vez construída e inaugurada, foi a cidade projetada por Lucio Costa – e adaptada em diversos níveis para a sua concretização no espaço dados – que se tornou o objeto definitivo de ataques e elogios por parte de críticos e leigos ao redor do mundo. No entanto, a Brasília possível até o dia 16 de março de 1957 – quando o concurso para o plano piloto foi divulgado – ficaram em geral esquecidos pelo tempo. Isto é, pela falta de arquivos públicos dedicados à desorganização e precariedade dos escritórios de arquitetura dos arquitetos, e pela falta de uma tradição mais consistente de catalogação de documentos na área, aqui no Brasil. De todos os projetos originais entregues ao concurso, apenas a proposta vencedora. Dos demais 25 projetos, o que se guardou e se divulgou

⁴² Publicado na *Folha da Manhã*, em 25 de março de 1957, e republicado em *Flauta de papel* [ed. aumentada], presente no volume II, *Prosa*. Rio de Janeiro: Aguilar, 1958, pp. 527-28. O trecho é parcialmente citado também por Maria Elisa Costa em “Brasília 57-85: do plano-piloto ao ‘Plano Piloto’”. Ver L. Costa, op. cit., p. 326.

⁴³ Ver os depoimentos de Maria Elisa Costa no documentário dirigido por L. Costa Filho, em Guilherme Wisnik (org.), *Lucio Costa e a utopia moderna*. Rio de Janeiro: Fapesp/Filmes, 2003, pp. 130-49.

pouco. Ainda assim, se conhece razoavelmente as propostas apresentadas pelas equipes de Rino Levi e dos irmãos Roberto, bem como a intensa polêmica entre Marcelo Roberto e o crítico Mário Pedrosa acerca da questão da monumentalidade em Brasília, surgida logo em seguida à divulgação do resultado do concurso. Das outras propostas, sabe-se em geral tão pouco que a própria equipe classificada em segundo lugar, por exemplo, permanece até hoje uma ilustre desconhecida em livros, revistas, universidades, e no meio arquitetônico em geral.

Escrito por Milton Braga, este livro tem origem em uma dissertação de mestrado apresentada em 1999 à Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (FAU-USP), sob orientação de Paulo Bruna. Combinado a documentos históricos fundamentais, como a memória descritiva do plano piloto de Lucio Costa, o edital do concurso, as atas da comissão julgadora e as correspondências trocadas entre os presidentes do IAB e da Novacap, o texto traz descrições e análises rigorosas das sete propostas premiadas no concurso de Brasília, o mais notável episódio da história do urbanismo no país. Arquiteto e docente de destacada atuação na área de infraestrutura urbana, Braga levantou e esmiuçou todo o material publicado sobre os referidos planos, encontrados, em sua maioria, em revistas da época – dentre as quais se destaca a edição especial da *Módulo*, de julho de 1957. Com posições sempre equilibradas, o autor não se exime, ao mesmo tempo, de avaliar as referências e as opções projetuais de cada equipe, lançando nova luz sobre boa parte das análises que têm sido feitas acerca da

trajetória de alguns desses importantes arquitetos modernos brasileiros. Assim, compreendemos melhor como é que, num contexto de tamanho consenso em relação aos preceitos urbanísticos modernos, puderam aparecer resultados tão diversos dos pontos de vista formais e ideológicos.

O livro traz também uma contribuição iconográfica relevante: o interessante ensaio visual de Nelson Kon, guiado por um olhar que procura revelar aspectos importantes do urbanismo da cidade, na contramão das paisagens “cartão-postal” de Brasília que nos são normalmente oferecidas. Assim, que nas suas fotos se destaca é menos a exuberância formal dos edifícios, mas a sutileza silenciosa das obras infraestruturais, tais como a plataforma rodoviária central, os blocos que compõem o centro de diversões, a malha viária do centro comercial, os arrimos e taludes que constroem a topografia da cidade, os nós de circulação de automóveis (“tesourinhas”) e pedestres e a vida nas superquadras. Essas imagens acompanham e sublinham uma outra importante contribuição do trabalho de Braga: a comparação crítica entre o projeto vencedor do concurso e a cidade efetivamente construída, deslindando mal-entendidos históricos na análise de Brasília, originados em geral pela incompreensão desta crucial diferença.

Com astúcia, Milton Braga não se deixa enredar demais na questão de bastidores sobre o possível favorecimento à vitória de Lucio Costa no concurso – algo difícil de se avaliar em todos os seus meandros e implicações. Para além dessa questão, o autor conclui, após analisar detidamente todos os projetos premiados, que “se o júri resolveu o concurso em tempo

Plataforma rodoviária e setor de diversões norte (conhecido popularmente como Conjunto Nacional), inspirado, segundo Lucio Costa, na Times Square

recorde, como denunciava o representante do IAB, [...] um estudo mais demorado dos trabalhos confirmaria o resultado naquilo que importa". Pois, segundo Braga, o projeto de Costa é, dentre todos, aquele que "mais intensamente se relacionou com o relevo natural do sítio de Brasília", e o único realmente pensado como uma solução singular e irrepetível, pela sua particular combinação entre a forma urbana (dois eixos cruzados) e as escalas de uso do espaço pela população (cotidiana e monumental). É por isso, de fato, uma notável "invenção" – como gostava de dizer Costa.

Qual, então, o interesse de retornarmos a projetos que não foram construídos, e que talvez não tivessem a mesma qualidade da proposta vencedora? Trata-se, em primeiro lugar, de compreender e caracterizar o estado geral da arquitetura e do urbanismo brasileiros no seu momento de apogeu e virada histórica. Pois, como dissemos anteriormente, enquanto em vários lugares do mundo os preceitos do urbanismo moderno começavam a ser seriamente atacados, no Brasil eles constituíam a base comum de todos os projetos. Vem daí a presença recorrente de determinadas constantes nas diversas propostas, como o tratamento do solo como propriedade pública, o zoneamento da cidade segundo suas funções básicas (circular, habitar, trabalhar e recrear), a hierarquização da circulação motorizada, e o recurso ao conceito de unidade de vizinhança. Nota-se também a intenção quase unânime, entre as equipes premiadas, de caracterizar Brasília como uma simples capital administrativa infensa ao doentio crescimento metropolitano, e tratada portanto como uma bolha de bem-estar social e de reconci-

liação do homem com a natureza e os valores simples da vida em pequenas cidades. Como nos mostra o autor, uma concepção paroquial do modernismo guia muitos dos projetos apresentados ao concurso do plano piloto de Brasília. Concepção alimentada por um sentimento antiurbano, que soma a um grande dogmatismo moralista em alguns casos, como o que vemos no discurso dos irmãos Roberto, que pretendia definir e defender "verdadeiros valores da vida humana", e taxava sem pudor as cidades densas e populosas como "a desordem".

É também interessante acompanhar as divergências sobre a decisão de se subordinar ou não o projeto da capital a um planejamento regional mais amplo. E, de par com essa questão, as discussões sobre o interesse de privilegiar a venda (propriedade privada) ou a locação dos imóveis residenciais na cidade, contrapondo sobretudo os planos de Mindlin e Palanti, de um lado, e de Artigas, de outro. Vale notar, ainda, a preocupação de Artigas com a permanência da população construtora da cidade após a sua inauguração, desdobrada na proposta de uma certa gradação social – correspondente ao preço dos imóveis – ao longo da extensão entre o lago Paranoá e a zona industrial.

Com efeito, à parte possíveis discordâncias quanto a aspectos formais e ideológicos de cada uma das propostas, é possível afirmar que os três projetos mais expressivos e radicais do conjunto são os de Lucio Costa, M. M. de Roberto e Rino Levi. E, numa rápida comparação entre eles, salta aos olhos a oposição entre a completa introversão do plano dos Roberto e a equivalente

extroversão da proposta de Levi, na qual não parece sobreviver qualquer intenção de se resguardar uma sociabilidade privada e familiar em espaços íntimos e segregados. Recusando em ambos os casos atribuir monumentalidade à parte governamental da cidade, os irmãos Roberto reduziram toda a cidade à escala do convívio íntimo, enquanto Rino Levi a expôs inteiramente à imagem exterior de uma inusitada monumentalidade doméstica.

Nesse sentido, a concepção de Lucio Costa aponta em outra direção: concede o sentido de monumentalidade à parte cívica da cidade na forma do Eixo Monumental, na qual se destaca a arquitetura simbólica de Niemeyer, e estabelece o plano comum da vida doméstica em superquadras abertas porém resguardadas da exposição pública por uma densa cinta arborizada. Moldura verde que deveria desenhar cada uma das superquadras na imagem alusiva de um “pátio interno urbano”.⁴⁴ Pois, como deixa claro Lucio Costa, seu objetivo nas superquadras é “restabelecer, em ambiente moderno”, uma “escala humana mais próxima da nossa vida doméstica e familiar tradicional”.⁴⁵

Portanto, o interesse desse estudo não se esgota no diagnóstico da produção brasileira do momento. Como mostra o autor, algumas características notáveis desses três projetos os situam como referências para o debate mundial. Pois, se a proposta dos irmãos Roberto – ligada ao paradigma das cidades-jardim e às ideias de Lewis Mumford – era a síntese radical de uma concepção que começaria a decair a partir daquele momento histórico, mas retornaria depois nos projetos de enclaves suburbanos de elite, o plano de

Rino Levi, como observa o autor, já antecipava o conceito de megaestrutura, que se tornaria dominante na década de 1960. E, por fim, a concepção de Lucio Costa, segundo Milton Braga, ao mesclar a sua modernidade de base a elementos locais e próprios ao passado colonial, “antecipou, à sua maneira progressista, e sem mimetismos, o debate urbanístico pós-moderno, que viria a procurar, logo em seguida, alternativas ao espaço urbano moderno nas soluções consagradas das cidades tradicionais”.

EPÍLOGO

Motivada por intenções mais populistas do que progressistas, a epopeia da construção de Brasília se deu ao custo econômico de um significativo aumento da inflação e da dívida externa, e a um custo humano de enorme violência no canteiro de obras,⁴⁶ revelando a persistência de arcaísmos patriarcais no interior do projeto civilizatório moderno.⁴⁷ Contudo, parece ainda uma miragem de humanismo e lisura se pensarmos no que uma iniciativa de tal porte poderia significar no Brasil de hoje, onde construtoras e empreiteiras se tornaram personagens fisiológicos nos orçamentos de campanhas políticas, e os ideais de civilidade associados à arquitetura e ao urbanismo como valores públicos desapareceram do mapa.

Nos cinquenta anos transcorridos entre 1960 e 2010, a população do país praticamente triplicou, passando de 70 a 195 milhões. Com a grande migração das áreas rurais para as cidades, a taxa de urbanização brasileira evoluiu de

44 L. Costa, “Brasília revisitada”, op. cit., p. 117.

45 Id., ibid., p. 118.

46 Ver o filme-documentário *Conterrâneos velhos de guerra* (Riofilme, 1992), de Vladimir Carvalho. Disponível em DVD pela Programadora Brasil.

47 Ver Guilherme Wisnik, “Modernidade congênita”, in Adrian Forty e Elisabetta Andreoli (org.). *Arquitetura moderna brasileira*. Londres: Phaidon, 2004.

45% (ainda predominantemente rural) a 85%, acompanhando o inchaço dos centros urbanos e o crescimento descontrolado das suas periferias e favelas. Planejado para abrigar 500 mil habitantes, o núcleo original de Brasília, chamado “plano piloto”, ainda possui apenas pouco mais do que a metade dessa população. Porém, considerando-se todas as chamadas “cidades-satélites” – como Ceilândia, Taguatinga, Sobradinho, Gama, Guará, Planaltina e Brazlândia entre outras –, a capital federal soma hoje em torno de 2,5 milhões habitantes (IBGE 2007), configurando-se como a quarta maior cidade do país.⁴⁸

Projetada por Lucio Costa como um centro administrativo “puro” e autônomo, no qual as diversas classes sociais deveriam compartilhar de modo

igualitário as mesmas instalações de moradia e serviços urbanos, Brasília é o ponto de culminância e inflexão de um momento histórico imediatamente anterior ao descontrolado processo de crescimento urbano e pauperização das grandes cidades brasileiras. Sabemos, desde então, o quanto a carga utópica daquele momento fez das intenções originais do seu autor um projeto algo idealizado, como uma “flor de estufa” – nas suas próprias palavras, em avaliação posterior.⁴⁹ Colocando uma lupa sobre esse delicado momento de virada histórica, esse livro nos permite reavaliar a grandeza de suas premissas. À luz, no entanto, de toda a revisão crítica posterior, da qual somos fruto.

Guilherme Wisnik

⁴⁸ O plano piloto e todas as cidades-satélites formam, administrativamente, um único município, o qual é atualmente organizado em 29 regiões administrativas que somam uma população total de 2.455.903 habitantes (IBGE 2007). Entre as regiões administrativas, as seguintes podem ser consideradas estritamente correspondentes ao que havia sido previsto no plano piloto original de Lucio

Costa: 1) Administração Regional de Brasília (asas sul e norte e o centro urbano, com 198.422 habitantes; 2) Administração Regional do Lago Sul (setor de residências individuais, com cerca de 28 mil habitantes; 3) Administração Regional do Lago Norte (setor de residências individuais, com cerca de 30 mil habitantes; 4) Administração Regional de Cruzeiro (setor habitacional da zona

industrial, com 40.932 habitantes. A população somada dessas áreas corresponde à cerca de 300 mil habitantes, ou a apenas 12% da população total do município.

⁴⁹ Lucio Costa, “Plataforma rodoviária: entrevista in-loco, 1984”, in *Lucio Costa: registros de uma vivência*, op. cit., p. 311.